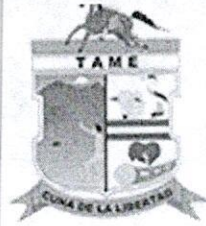


REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



TRD-620

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente Plan de Manejo de tránsito es presentado con la finalidad de realizar La Clásica Ciclística "**JUAN CARLOS MEJIA CARRIZALES**" año 2026, mediante el cual se realizará el cierre temporal de la vía en el perímetro urbano del Municipio de Tame, El PMT se formuló de tal manera que permita operar la movilidad de las vías existente con el menor impacto posible sobre los usuarios de las mismas.

Es importante destacar que, en un Plan de Manejo de Tránsito, es tan importante su correcta elaboración como su aplicación. Por lo tanto el éxito del PMT para el cierre de vía, depende de que sea acatado y/o ajustado de manera rigurosa por el representante legal o director de la Competencia.

Todos los ajustes y/o complementos del Plan de Manejo de Tránsito, que elabore el Representante Legal y Director del evento durante su desarrollo deberán cumplir con cada uno de los lineamientos que para la elaboración de los mismos se encuentran en el manual de señalización vial aprobado por el Ministerio de transporte.

## 2. OBJETIVOS

### 2.1. OBJETIVO GENERAL.

El objetivo general del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) es atenuar el impacto generado por el cierre temporal que se desarrollan en las vías públicas o privadas abiertas al público (rurales o urbanas) y en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal del establecimiento y vecinos del lugar, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

El fundamento principal son las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas y comunidad en general) 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.

### 2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN DE MANEJO DE TRANSITO

Los objetivos específicos de este PMT son:

- Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones, trabajadores, equipos de trabajo y trabajos en sí.
- Evitar la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales, inclusive a las propiedades y actividades comerciales colindantes a la zona de obras.
- Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les permita tomar decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- Diseñar, programar e implementar coherentemente las rutas alternativas y/o desvíos requeridos para la ejecución de las obras de manera que afecten lo mínimo posible al transporte público y particular.
- Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el desarrollo de las obras.
- Establecer criterios para mantener la limpieza en las zonas aledañas.



TRD-620

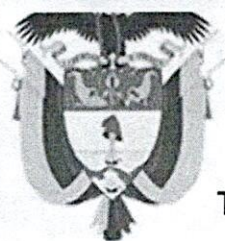
REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



### 3. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Las estrategias para el manejo temporal del tránsito por el cierre temporal de la vía deben apoyarse en los siguientes principios fundamentales:

- La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito debe ser un elemento integral y de alta prioridad.
- La circulación vial deberá ser restringida u obstruida lo menos posible.
- Los conductores y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, cuando se aproximan y cuando atraviesan la zona de las actividades.
- Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones rutinarias, programadas y documentadas de los elementos de regulación del tránsito, dejando registro de las correspondientes evidencias.
- Debido al incremento potencial de riesgos, durante la regulación temporal del tránsito, la seguridad en la zona debe tener constante atención.
- La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo es esencial en la ejecución de las actividades. Los elementos orientados al control de tránsito como señales verticales, señales horizontales, elementos de canalización, entre otros, representan un costo y su correcta aplicación debe ser compensada como cualquier otro elemento de trabajo.
- Es importante considerar la difusión del cierre temporal de la vía, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.
- En todo cierre temporal que afecte una vía será responsabilidad del Representante Legal la inclusión de los costos necesarios para que el PMT cumpla con las exigencias contenidas en este manual.



TRD-620

REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



#### 4. METODOLOGÍA

El desarrollo del plan de manejo del tránsito en la zona de influencia de la clásica ciclística comprende las etapas siguientes.

- Conocimiento de la actividad a desarrollar.
- Identificación de las características generales de la zona de influencia.
- Toma de información básica requerida para elaborar el plan de manejo del tránsito.
- Diseño del plan de manejo del tránsito.
- Puesta en marcha del plan de manejo del tránsito.
- Supervisión del plan de manejo del tránsito.

#### 5. BENEFICIOS PMT

Evitar o disminuir la probabilidad de accidentes de tránsito a los usuarios de la vía, además de minimizar las incomodidades a los habitantes y usuarios de las vías cercanas al sitio de la actividad, así como el impacto visual en el sector de influencia del evento.

#### 6. CARACTERÍSTICAS DEL CIERRE

##### 6.1 LOCALIZACION DEL PROYECTO

El proyecto objeto de este informe se encuentra ubicado en el Municipio de Tame, Departamento de Arauca, para una mayor percepción se describe a continuación el área perimetral de los recorridos la cual son:

##### 6.1.1 PRIMERA ETAPA VIA A LA CABUYA:

**Fecha:** sábado 08 de agosto de 2026

**Hora:** 09:00 am a 1: 00 pm.

**Duración:** 04 horas.



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE

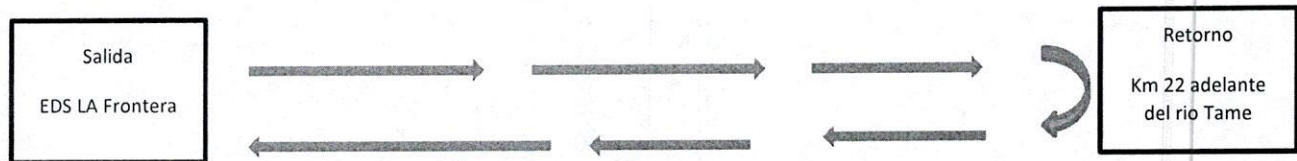


TRD-620

**Punto de partida:** Salida de la etapa en la EDS La Frontera km 7 al km 22 vía a la Cabuya

**Punto de llegada:** la llegada estará ubicada en la misma EDS La frontera

**Sitios de paso:** La competencia pasará por los sitios denominados, La chamiza, la Cachama, río Tame.



**6.1.2 CIRCUITO 2DA ETAPA, BARRIO LAS BRISAS:**

**Fecha:** Domingo 09 de Agosto de 2026.

**Hora:** 07:00 am a 12:00 pm.

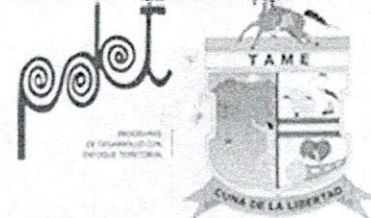
**Duración:** 5 Horas.

**Punto de partida:** Salida frente al restaurante El sabor de Mi Casa Cllé19# 45-15 sentido oriente - occidente, hasta encontrar la malla frente al Batallón Navas Pardo, girando a la izquierda para tomar la otra calzada de la vía y continuar de occidente a oriente, hasta encontrar la glorieta en donde se hará de nuevo el giro y completar la vuelta frente al restaurante a la altura de la carrera 45.

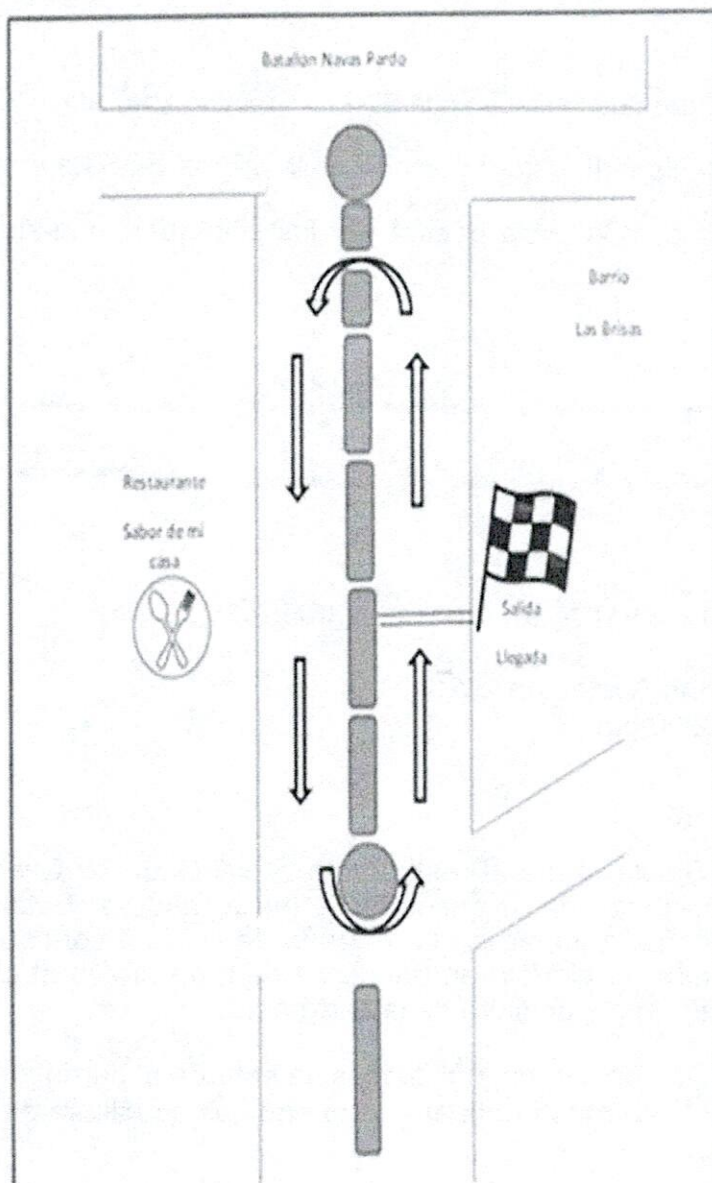
**Desvíos:** Durante el trayecto están habilitadas: la entrada al barrio por todo el frente de la malla del batallón, la entrada frente al Aeropuerto hasta la altura de la glorieta y demás vías alternas.



REPÚBLICA DE COLOMBIA  
 DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
 ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
 OFICINA DE DEPORTE

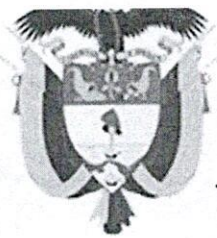


TRD-620



**6.2 TIEMPO DE EJECUCION:**

El tiempo del cierre de la vía pública está estimado de cuatro (04) horas el día 08 de agosto de 2026 desde las 9:00 am hasta las 1:00 pm y el día 09 de agosto de 2026 de cinco (05) horas de 07:00 am a 12: 00 m, este tiempo de ejecución no contempla contratiempos que se llegasen a presentar por causas ajenas a las actividades.



TRD-620

### 6.3 USO PREDOMINANTE DEL SUELO:

El área de influencia del proyecto, según el respectivo plan de ordenamiento territorial corresponde a uso del perímetro urbano mayormente comercial, conformado por las áreas del territorio Municipal destinadas a usos urbanos por Plan Básico de Ordenamiento Territorial PBOT, que cuentan con infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, que posibilitan su urbanización, así como las zonas con procesos de urbanización incompletos, comprendidos en áreas consolidadas.

La zona de influencia que corresponde al proyecto presenta el siguiente uso del suelo:

- Zona Residencial.
- Zona Comercial.
- Zona Hotelera.
- Zona Colegial.
- Zona Bancaria.
- Parque Turístico

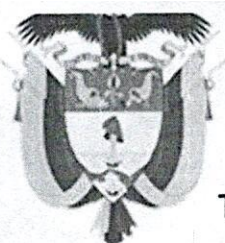
### 6.4. CARACTERISTICAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA

La zona de influencia del cierre corresponde a la zona urbana del Municipio de Tame, Departamento de Arauca. Sectores a intervenir:

**1era Etapa Clásica de ciclismo:** Salida de la etapa en la EDS La Frontera km 7, al km 22 vía a la Cabuya.

**2da Etapa Clásica de ciclismo:** Salida frente al restaurante El sabor de Mi Casa Cille19 # 45-15 sentido oriente - occidente, hasta encontrar la malla frente al Batallón Navas Pardo, girando a la izquierda para tomar la otra calzada de la vía y continuar de occidente a oriente, hasta encontrar la glorieta en donde se hará de nuevo el giro y completar la vuelta frente al restaurante a la altura de la carrera 45.

El área de influencia del cierre temporal vial, depende de la magnitud de la misma, del tipo de vía y del grado de interferencia que se cause sobre ésta. Se entiende que el área de influencia para el Plan de Manejo del Tránsito, se identificará con la ubicación del primer elemento que permite informar y orientar a los usuarios de la vía intervenida. Este cierre temporal es de interferencia media, dado que este tipo de obras normalmente implica cierre temporal de la vía para el tránsito vehicular y/o peatonal.



TRD-620

## 7. TRANSITO DE LA ZONA DE INFLUENCIA

Para efectos del desarrollo de la actividad, es necesario contemplar cada uno de los componentes de sistema de transporte:

**Los usuarios:** Pueden ser peatones o conductores de vehículos particulares, privados o de transporte público. La presencia de los peatones en las inmediaciones de las vías intervenida será manejada por las zonas peatonales demarcadas en la infraestructura vial del municipio.

### Peatonales necesarios para su circulación.

En cuanto a los vehículos determinan el diseño geométrico en planta por el desarrollo de los radios de giros, también es determinante establecer las tasas de aceleración y desaceleración en todo el recorrido.

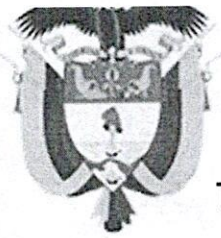
### En la infraestructura vial y de transporte público:

Es necesario establecer una caracterización de las especificaciones geométricas y su funcionalidad y capacidad dentro del sistema de transporte. Así mismo es primordial considerar los elementos de control de los dispositivos de tránsito para facilitar el movimiento y la operación segura.

Según el tipo y la intensidad de las actividades que se realicen en una zona se genera la demanda del transporte. La demanda corresponde al número de viajes realizados y la forma en que estos se distribuyen en el tiempo y a lo largo de los itinerarios en que se presta el servicio. En el caso de la infraestructura vial, los análisis en general se basan en el periodo de máxima demanda, en el cual se prestan los mayores volúmenes de tránsito. A este periodo corresponden los niveles de servicios más bajos.

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

- Mayor congestión en la zona de influencia del cierre temporal de la vía, 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, situación que se deriva en reclamos por parte de la comunidad.
- Reclamos de los comerciantes por problemas de cierre temporal de mercancías y por el acceso a estacionamiento de vehículos.



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



TRD-620

- Reclamos de empresas y usuarios de transporte público por modificaciones en los recorridos de las rutas.

## 8. INFRAESTRUCTURA VIAL

### 8.1. EL SISTEMA VIAL ARTERIAL

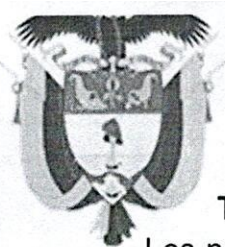
Está compuesto por la malla vial local. La malla vial arterial es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país. Igualmente, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana. La malla vial intermedia está constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma la malla vial arterial, sirviendo como alternativa de circulación. Permite el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal. La malla vial local está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.

### 8.2. DISPOSITIVOS DE SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN

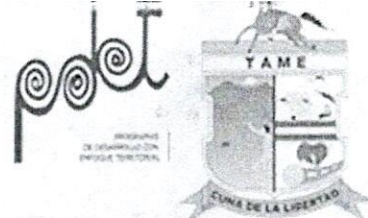
La infraestructura vial en Tame, Arauca, en general carece de un sistema de señalización y demarcación para el control y orden del tránsito. Por tal razón es importante implementar dentro del proyecto la señalización de la vía incluyendo dispositivos de tipo informativa, preventiva y reglamentaria, que ayuden regular el funcionamiento de la malla vial.

La señalización se entiende como la herramienta de seguridad que permite, mediante una serie de estímulos, condicionar la actuación del trabajador y usuarios de la vía que la recibe frente a unas circunstancias que pretende resaltar, es decir, mantener una conciencia constante de la presencia de riesgo. Para que la señalización sea efectiva y cumpla su finalidad en la prevención de accidentes, debe atraer la atención de una forma clara y contener un buen mensaje para que pueda ponerse en práctica. La demarcación de las áreas de trabajo, circulación de materiales, conducción de fluidos, almacenamiento y vías de evacuación, debe hacerse de acuerdo con las normas contempladas en la legislación vigente.

**Al momento de iniciar actividades en campo se indicará la señalización y demarcación de áreas, para definir físicamente la organización y distribución de los sitios de cierre y desvíos.** Al implementar esto en un cierre vial se busca apoyar los programas de promoción, normalización y capacitación en Prevención de Riesgos



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



**TRD-620**

Los principios básicos para que la señalización cumpla lo mejor posible con la finalidad por la que fue concebida son:

- Atraer la atención de los posibles afectados en el cierre de vías.
- Advertir los desvíos y cierres con la antelación suficiente.
- Ser clara y de interpretación única.
- Disponer de los medios necesarios para cumplirla.
- Conexión de todas las señales entre sí.
- Estar de acuerdo con los aspectos legales de normalización.
- Conservación de las señales hasta la finalización del evento.

### 8.2.1. PRINCIPIOS BÁSICOS DE LA SEÑALIZACION

Atraer la atención de lo que se quiere dar a conocer o sobre lo que se quiere informar.

- Dar a conocer el mensaje.
- Ser clara y de interpretación única.
- Informar sobre la conducta a seguir.
- Posibilidad real de cumplir con lo que se indica.

### 8.3. DEMANDA DEL TRANSPORTE

Es una vía urbana de alta circulación de tráfico vehicular, por la diversidad de uso del suelo (Zona Hotelera, Zona Colegial, Zona Bancaria, Corredor vial, etc.) actualmente la vía presenta un buen estado.

En el área de estudio existe un patrón caracterizado por la ocurrencia de altas demandas o picos" bastante pronunciados y un poco menores, pero de importancia en la "entrada" a comienzos de la mañana y de la tarde y/o de "salida" al final de dichos periodos. Las demandas son marcadamente direccionales: se considera que este tipo de patrón está relacionado con los viajes basados en el hogar, compras y con propósito de trabajo o estudio, los cuales, por su naturaleza responden a horarios más o menos fijos.

Por lo tanto, su patrón tiende a presentar cierta estabilidad con respecto al tiempo. Durante la mañana los flujos son relativamente altos, los cuales permanecen más o menos constantes entre las 07:00 horas hasta 8:00 horas y nuevamente al medio día.

Según el Instituto de Tránsito y Transporte del Departamento de Arauca — ITTDAR, el parque automotor es compuesto por un 30% de vehículos extranjeros, un 15% de



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



**TRD-620**

vehículos nacionales, un 20% por motocicletas nacionales y un 35% de motocicletas extranjeras.

#### **8.4 CARACTERISTICAS DEL TRANSITO EN LA VIA**

El transporte particular está conformado por vehículos autos los cuales se clasifican en motocicletas, automóviles, camperos o camionetas, microbús entre otros.

El sistema de transporte público urbano, está servido por busetas, y taxis que comunican los diferentes barrios y el centro, en donde se concentran las actividades de mayor atracción de viajes. Funcionan empresas como Micros Tame, Radio Taxi Tame RTT, Cootranstame, Cootranscarga, y existe cobertura de servicio taxi horas nocturnas.

- **Peso y número de vehículos**

Aspecto determinante en el diseño de una placa huella, pavimento o asfalto; el peso Produce en la estructura esfuerzos y deformaciones instantáneas y el número de vehículos, por el efecto que produce la repetición de las cargas, induce "fatiga" en el pavimento rígido genera deformaciones permanentes en el pavimento.

- **Velocidad de los vehículos**

Los vehículos en movimiento producen cierto desgaste en la superficie del pavimento, se ha comprobado que a medida que se aumenta la velocidad se crea un vacío que libera parte del peso del vehículo disminuyendo los esfuerzos y deformaciones a que está sometida la estructura.

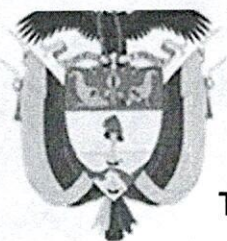
### **9. DISEÑO DEL PLAN DE MANEJO DEL TRANSITO.**

El Plan general de Manejo de Tráfico tiene como objetivo mitigar el impacto que puedan desarrollarse por el cierre temporal de la vía urbana con la finalidad de realizar actividades en pro del deporte.

De acuerdo con los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización, Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreras y ciclo rutas de Colombia, afectadas el cierre temporal y con lo relacionado con "PMT", la zona de influencia para las actividades de interferencia es media.

#### **9.1. LIMPIEZA DEL SITIO**

Estará a cargo del personal que labora en el evento como del personal de limpieza de Caribabare E.S.P, donde se recogerán los desechos producto de las actividades diarias en bolsas de plástico y se realizara de manera diaria al finalizar la jornada diaria en el tramo de la vía.



TRD-620

## 9.2. DISPOSICIÓN DE DESECHOS Y SOBRANTES

Con el fin de evitar la contaminación, que pueda generar los residuos sólidos provenientes de la actividad en la vía, se realizará el manejo de los mismos, el cual consistirá básicamente en los siguientes aspectos:

- Realizar una adecuada disposición de los residuos sólidos o desechos generados, mediante la localización de recipientes de recolección en las zonas escogidas para tal fin en el frente de trabajo.
- Adecuación de un sitio para la recolección temporal de los residuos.
- Se implementará un programa de reciclaje, para lo cual se deben colocar en el sitio de almacenamiento temporal de residuos, canecas debidamente señalizadas, para almacenar selectivamente los siguientes materiales:

- ✓ Papel y cartón
- ✓ Plásticos
- ✓ Vidrio
- ✓ Metales
- ✓ Desechos orgánicos

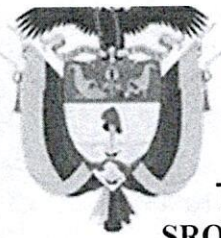
Finalmente, los residuos deberán presentarse adecuadamente para que la empresa Municipal de Servicios Públicos se encargue de su manejo.

## 10. SEÑALIZACIÓN

El presente documento establece la señalización necesaria y suficiente a instalar en cierre de vías, de modo que la misma se pueda ejecutar evitando los riesgos a que se puede ver expuesto cualquier ciudadano que circula por el sector de la obra. Su aplicación debe darse por el Representante Legal del negocio, de toda forma que en caso de dudas o necesidades no contempladas en el presente documento deberá consultarse el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado y adoptado por el Ministerio de Transporte.

### 10.1. SEÑALES REGLAMENTARIAS

Estas señales indican a los actores de la vía lo que está permitido o las prohibiciones, en la vía; si no cumple lo que la señal indica puede estar exponiendo la vida o irrespetando alguna conducta de comportamiento deseado, son de forma circular, con borde rojo y fondo blanco.



REPUBLICA DE COLOMBIA  
 DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
 ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
 OFICINA DE DEPORTE



TRD-620  
 SRO-01. VÍA CERRADA



SROOI

Esta señal se empleará para notificar a los conductores el inicio de un tramo de Vía por el cual no se permite circular mientras duren las obras.

SRO-02. DESVÍO

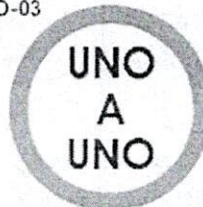


SROOŽ

Esta señal se empleará para notificar el sitio mismo en donde es obligatorio tomar el desvío señalado.

SRO-03. PASO UNO A UNO (SI APLICA)

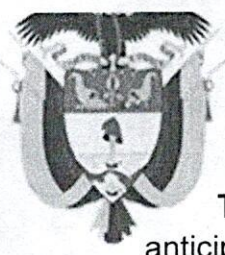
SRO-03



Se usará esta señal para reglamentar el paso alternado de los vehículos, cuando en una calzada de dos carriles se cierra uno de ellos. Se cierra uno de ellos.

**10.2. SEÑALES INFORMATIVAS**

Las señales informativas tienen como propósito orientar y guiar a los usuarios de la vía a través de la zona de obras, entregándoles la información necesaria con suficiente

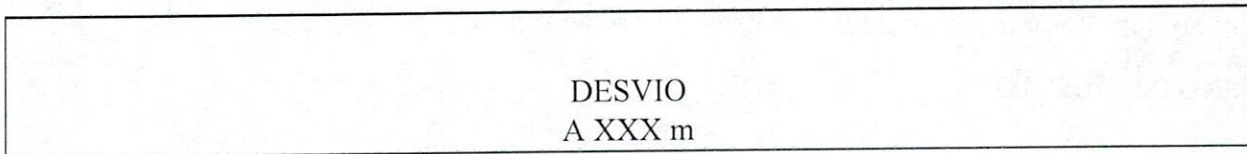


**TRD-620**

anticipación para que puedan transitar por ella de la forma más segura, simple y directa posible.

En el caso de las señales informativas, el mensaje no siempre se entrega a través de una sola señal, sino mediante una secuencia de ellas, diseñadas y ubicadas para funcionar en conjunto, como se detalla en el Manual. Las señales informativas de carácter permanente que se ubiquen dentro de una zona de obras, y cuyo mensaje no tenga validez mientras se desarrollen las obras, deben ser retiradas o cubiertas, de tal manera que no confundan a los usuarios de la vía.

**SIO-05. DESVÍO**



Esta señal informa sobre la proximidad de un desvío en la zona. La señalización de DESVIO se usará solo en el caso de tener que dirigir el tránsito a otra ruta o calzada. Debe indicar siempre la distancia a la que esta se encuentra. En vías rurales puede ser reiterada al menos una vez.

**11. DISPOSITIVOS PARA LA CANALIZACIÓN DE TRÁNSITO**

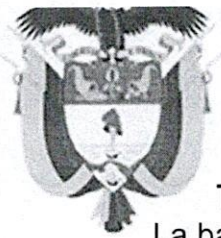
Su propósito es delimitar las superficies disponibles para el tránsito, guiar a los conductores y peatones, y aislar las áreas destinadas a la actividad. También permiten definir las variaciones en el sentido vial, garantizándose de esta forma un nivel de seguridad adecuado tanto a los usuarios de la vía como al personal participante.

Se materializan a través de los elementos presentados en esta sección, los que además de cumplir con los estándares mínimos aquí especificados, deben ser de forma, dimensiones y colores uniformes a lo largo de toda la zona de influencia de la actividad.

El diseño de la canalización debe proveer una clara señalización, ya sea para desplazar el tránsito de un carril hacia otro como para mostrar los desvíos a las vías alternas, para permitir un transcurrir normal de la circulación vial.

**11.1. CONOS**

Los conos se emplean cuando se requiera delinear carriles temporales de circulación, generalmente dados por la desviación temporal del tránsito por una vía, variación del trazado, ancho y número de carriles o la delimitación de carriles de tránsito que entren a una zona de reglamentación especial o durante la instalación de señalización horizontal.



**TRD-620**

La base de los conos debe ser de tamaño, forma y masa suficiente para mantenerlos estables frente a corrientes de aire provocadas por vehículos. La base debe ser de forma poligonal que garantice que en el caso de caída del cono sobre la superficie de rodadura de la vía, este no rueda fácilmente sobre su base.

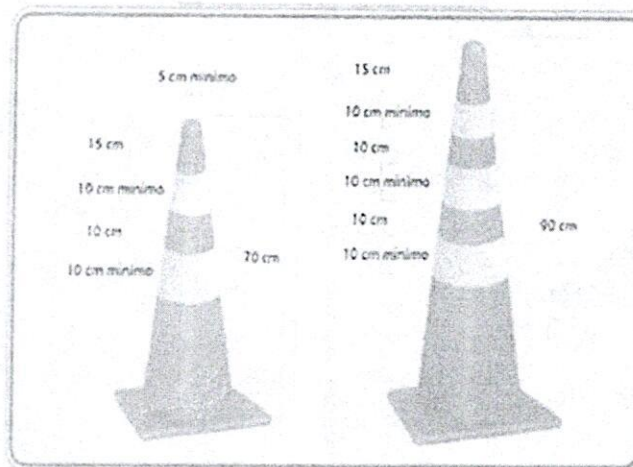
Asimismo, estos deben cumplir con las especificaciones mínimas de luminosidad e intermitencia del numeral 5.6.1.4. El espaciamiento máximo entre conos instalados paralelos al eje longitudinal de la vía, cuando el ancho de calzada habilitada para el tránsito es constante, debe ser de 5 m. Sin embargo, nunca podrá haber menos de 2 conos entre los extremos de una transición.

**11.2 DELINEADORES TUBULARES SIMPLES**

Estos dispositivos pueden utilizarse, tanto para definir transiciones por angostamiento como para delinear el borde de la calzada. Los cilindros resultan particularmente apropiados para Separar flujos opuestos en una calzada habilitada para el tránsito en dos sentidos, así como para separar dos carriles de tránsito divergente o convergente.

Deben ser construidos en material flexible de goma, PVC u otro material flexible de color naranja con tres bandas blancas retro reflectantes flexibles tipo III o de características de retro reflexión superior en su parte superior y cuyas dimensiones mínimas se indican en la Figura. Su perfil puede ser redondo u ovalado, pero la dimensión menor siempre se orientará paralela al tránsito.

Estos elementos indican la alineación horizontal y vertical de la vía permitiendo a los conductores individualizar el carril de circulación apropiado. Deben ubicarse suficientemente próximos unos de otros, de tal manera que delineen claramente la canalización durante las horas de oscuridad. Cuando se emplean para separar tránsito de flujos opuestos su espaciamiento máximo debe ser de 5 metros. El uso de estos elementos puede hacerse en combinación con otros dispositivos de canalización, siempre y cuando esta sea uniforme.





TRD-620

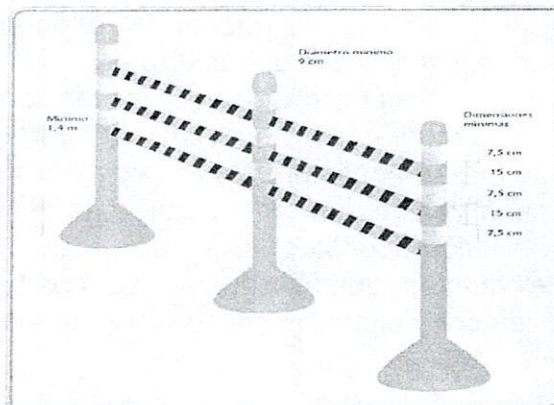
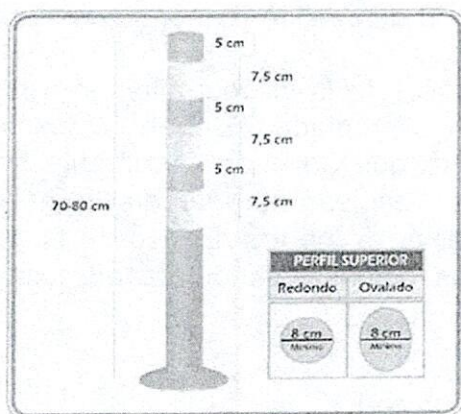
Su fijación al pavimento debe asegurar que el dispositivo pueda resistir numerosos impactos antes de que se desprenda del piso.

### 11.3 DELINEADORES TUBULARES COMPUESTOS

Estos delineadores se utilizan tanto para definir transiciones por angostamiento como para delinear el borde de la calzada, para hacer cerramientos en obras y para el control de peatones.

Tienen como mínimo tres franjas de material retrorreflectivo flexible tipo III o de características de retro reflexión superior, separadas 0, 15 m o más; deben contar con un mínimo de dos (2) orificios o pasadores que permitan canalizar cintas plásticas demarcadoras de un mínimo de 0,075 m de ancho y de color predominante amarillo o naranja, que se extiendan a lo largo de la zona señalizada. En la parte inferior deberán anclarse a una base cuya forma garantice la estabilidad del delineador.

Los delineadores tubulares tienen menor área visible que otros dispositivos, por lo que se recomienda utilizarlos en sectores en donde las restricciones de espacio no permitan la colocación de otros dispositivos más visibles.



**NURMY ALBERTO GARAVITO**  
 Jefe Oficina de Deportes Tame Arauca

Proyecto: NURMY GARAVITO Jefe oficina de deportes  
 Digito: AYDEE AVILA BOHORQUEZ CPS 027 - 2026



TRD-620

REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE

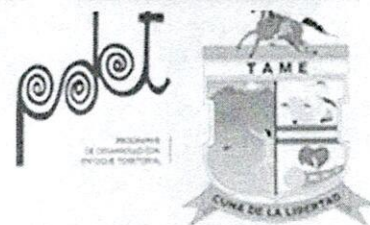
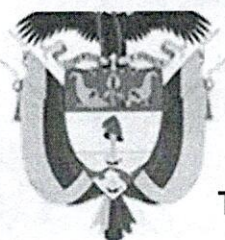


## 1. INTRODUCCIÓN

El presente Plan de Manejo de tránsito es presentado con la finalidad de realizar La Clásica Ciclística "**CARRERA ATLETICA EL GIRARA DE ORO**" año 2026, mediante el cual se realizará el cierre temporal de la vía en el perímetro urbano del Municipio de Tame, El PMT se formuló de tal manera que permita operar la movilidad de las vías existente con el menor impacto posible sobre los usuarios de las mismas.

Es importante destacar que, en un Plan de Manejo de Tránsito, es tan importante su correcta elaboración como su aplicación. Por lo tanto el éxito del PMT para el cierre de vía, depende de que sea acatado y/o ajustado de manera rigurosa por el representante legal o director de la Competencia.

Todos los ajustes y/o complementos del Plan de Manejo de Tránsito, que elabore el Representante Legal y Director del evento durante su desarrollo deberán cumplir con cada uno de los lineamientos que para la elaboración de los mismos se encuentran en el manual de señalización vial aprobado por el Ministerio de transporte.



TRD-620

## 2. OBJETIVOS

### 2.1. OBJETIVO GENERAL.

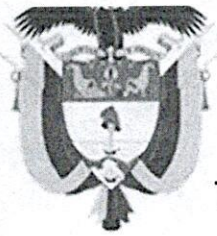
El objetivo general del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) es atenuar el impacto generado por el cierre temporal que se desarrollan en las vías públicas o privadas abiertas al público (rurales o urbanas) y en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal del establecimiento y vecinos del lugar, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

El fundamento principal son las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas y comunidad en general) 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.

### 2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN DE MANEJO DE TRANSITO

Los objetivos específicos de este PMT son:

- Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones, trabajadores, equipos de trabajo y trabajos en sí.
- Evitar la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales, inclusive a las propiedades y actividades comerciales colindantes a la zona de obras.
- Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les permita tomar decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- Diseñar, programar e implementar coherentemente las rutas alternativas y/o desvíos requeridos para la ejecución de las obras de manera que afecten lo mínimo posible al transporte público y particular.
- Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el desarrollo de las obras.
- Establecer criterios para mantener la limpieza en las zonas aledañas.



TRD-620

REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE

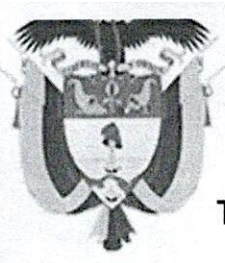


### 3. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Las estrategias para el manejo temporal del tránsito por el cierre temporal de la vía deben apoyarse en los siguientes principios fundamentales:

- La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito debe ser un elemento integral y de alta prioridad.
- La circulación vial deberá ser restringida u obstruida lo menos posible.
- Los conductores y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, cuando se aproximan y cuando atraviesan la zona de las actividades.
- Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones rutinarias, programadas y documentadas de los elementos de regulación del tránsito, dejando registro de las correspondientes evidencias.
- Debido al incremento potencial de riesgos, durante la regulación temporal del tránsito, la seguridad en la zona debe tener constante atención.
- La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo es esencial en la ejecución de las actividades. Los elementos orientados al control de tránsito como señales verticales, señales horizontales, elementos de canalización, entre otros, representan un costo y su correcta aplicación debe ser compensada como cualquier otro elemento de trabajo.
- Es importante considerar la difusión del cierre temporal de la vía, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.

En todo cierre temporal que afecte una vía será responsabilidad del Representante Legal la inclusión de los costos necesarios para que el PMT cumpla con las exigencias contenidas en este manual.



TRD-620

#### 4. METODOLOGÍA

El desarrollo del plan de manejo del tránsito en la zona de influencia de la CARRERA ALETICA GIRARA DE ORO comprende las etapas siguientes.

- Conocimiento de la actividad a desarrollar.
- Identificación de las características generales de la zona de influencia.
- Toma de información básica requerida para elaborar el plan de manejo del tránsito.
- Diseño del plan de manejo del tránsito.
- Puesta en marcha del plan de manejo del tránsito.
- Supervisión del plan de manejo del tránsito.

#### 5. BENEFICIOS PMT

Evitar o disminuir la probabilidad de accidentes de tránsito a los usuarios de la vía, además de minimizar las incomodidades a los habitantes y usuarios de las vías cercanas al sitio de la actividad, así como el impacto visual en el sector de influencia del evento.

#### 6. CARACTERÍSTICAS DEL CIERRE

##### 6.1 LOCALIZACION DEL PROYECTO

El proyecto objeto de este informe se encuentra ubicado en el Municipio de Tame, Departamento de Arauca, para una mayor percepción se describe a continuación el área perimetral de los recorridos la cual son:

##### 6.1.1 PRUEBA ATLETICA:

**Fecha:** miércoles 12 de agosto de 2026

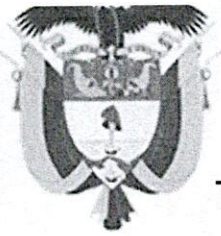
**Hora:** 07:00 am a 12: 00 m.

**Duración:** 05 horas.

**Punto de partida:** Carrera 14 con calle 12, hasta la Carrera 10 con Calle 11

**Punto de llegada:** Carrera 14 con calle 12

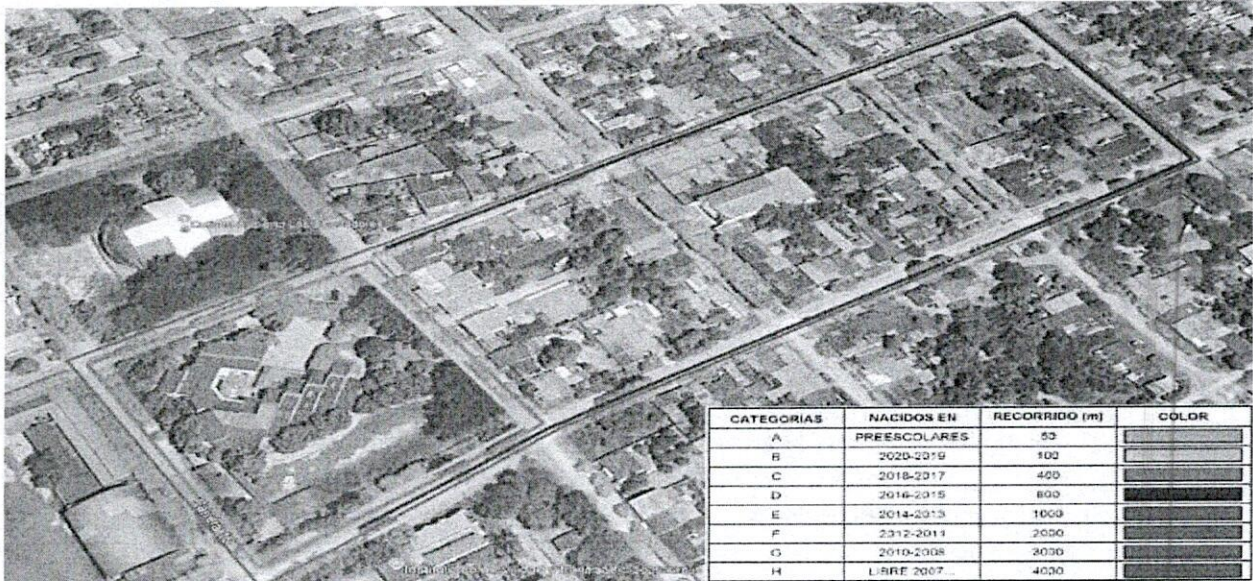
**Sitios de paso:** La competencia pasará por la toda la calle 12, hasta la calle 10 con 11, volteando por la carrera 10 y subiendo por la calle 11.



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



TRD-620



### 6.2 TIEMPO DE EJECUCION:

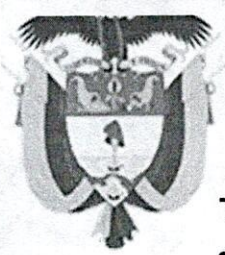
El tiempo del cierre de la vía pública está estimado de cuatro (05) horas el día 12 de agosto de 2026 desde las 7:00 am hasta las 12:00 m , este tiempo de ejecución no contempla contratiempos que se llegasen a presentar por causas ajenas a las actividades.

### 6.3 USO PREDOMINANTE DEL SUELO:

El área de influencia del proyecto, según el respectivo plan de ordenamiento territorial corresponde a uso del perímetro urbano mayormente comercial, conformado por las áreas del territorio Municipal destinadas a usos urbanos por Plan Básico de Ordenamiento Territorial PBOT, que cuentan con infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, que posibilitan su urbanización, así como las zonas con procesos de urbanización incompletos, comprendidos en áreas consolidadas.

La zona de influencia que corresponde al proyecto presenta el siguiente uso del suelo:

- Zona Residencial.
- Zona Comercial.
- Zona Hotelera.
- Zona Colegial.



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



TRD-620

- Zona Bancaria.
- Parque Turístico

#### 6.4. CARACTERISTICAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA

La zona de influencia del cierre corresponde a la zona urbana del Municipio de Tame, Departamento de Arauca. Sectores a intervenir:

**X prueba atlética el girara:** Salida en la Carrera 14 con Calle 12, hasta la Carrera 10 con Calle 11, volteando por la carrera 10 y subiendo por la calle 11.

El área de influencia del cierre temporal vial, depende de la magnitud de la misma, del tipo de vía y del grado de interferencia que se cause sobre ésta. Se entiende que el área de influencia para el Plan de Manejo del Tránsito, se identificará con la ubicación del primer elemento que permite informar y orientar a los usuarios de la vía intervenida. Este cierre temporal es de interferencia media, dado que este tipo de obras normalmente implica cierre temporal de la vía para el tránsito vehicular y/o peatonal.

#### 7. TRANSITO DE LA ZONA DE INFLUENCIA

Para efectos del desarrollo de la actividad, es necesario contemplar cada uno de los componentes de sistema de transporte:

**Los usuarios:** Pueden ser peatones o conductores de vehículos particulares, privados o de transporte público. La presencia de los peatones en las inmediaciones de las vías intervenida será manejada por las zonas peatonales demarcadas en la infraestructura vial del municipio.

##### Peatonales necesarios para su circulación.

En cuanto a los vehículos determinan el diseño geométrico en planta por el desarrollo de los radios de giros, también es determinante establecer las tasas de aceleración y desaceleración en todo el recorrido.

##### En la infraestructura vial y de transporte público:

Es necesario establecer una caracterización de las especificaciones geométricas y su funcionalidad y capacidad dentro del sistema de transporte. Así mismo es primordial considerar los elementos de control de los dispositivos de tránsito para facilitar el movimiento y la operación segura.

Según el tipo y la intensidad de las actividades que se realicen en una zona se genera la demanda del transporte. La demanda corresponde al número de viajes realizados y



REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



### TRD-620

la forma en que estos se distribuyen en el tiempo y a lo largo de los itinerarios en que se presta el servicio. En el caso de la infraestructura vial, los análisis en general se basan en el periodo de máxima demanda, en el cual se prestan los mayores volúmenes de tránsito. A este periodo corresponden los niveles de servicios más bajos.

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

Mayor congestión en la zona de influencia del cierre temporal de la vía, 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, situación que se deriva en reclamos por parte de la comunidad.
- Reclamos de los comerciantes por problemas de cierre temporal 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.

## 8. INFRAESTRUCTURA VIAL

### 8.1. EL SISTEMA VIAL ARTERIAL

Está compuesto por la malla vial local. La malla vial arterial es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país. Igualmente, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana. La malla vial intermedia está constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma la malla vial arterial, sirviendo como alternativa de circulación. Permite el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal. La malla vial local está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.

### 8.2. DISPOSITIVOS DE SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN

La infraestructura vial en Tame, Arauca, en general carece de un sistema de señalización y demarcación para el control y orden del tránsito. Por tal razón es importante implementar dentro del proyecto la señalización de la vía incluyendo dispositivos de tipo informativa, preventiva y reglamentaria, que ayuden regular el funcionamiento de la malla vial.

### TRD-620

La señalización se entiende como la herramienta de seguridad que permite, mediante una serie de estímulos, condicionar la actuación del trabajador y usuarios de la vía que la recibe frente a unas circunstancias que pretende resaltar, es decir, mantener una conciencia constante de la presencia de riesgo. Para que la señalización sea efectiva y cumpla su finalidad en la prevención de accidentes, debe atraer la atención de una forma clara y contener un buen mensaje para que pueda ponerse en práctica. La demarcación de las áreas de trabajo, circulación de materiales, conducción de fluidos, almacenamiento y vías de evacuación, debe hacerse de acuerdo con las normas contempladas en la legislación vigente.

**Al momento de iniciar actividades en campo se indicará la señalización y demarcación de áreas, para definir físicamente la organización y distribución de los sitios de cierre y desvíos.** Al implementar esto en un cierre vial se busca apoyar los programas de promoción, normalización y capacitación en Prevención de Riesgos

Los principios básicos para que la señalización cumpla lo mejor posible con la finalidad por la que fue concebida son:

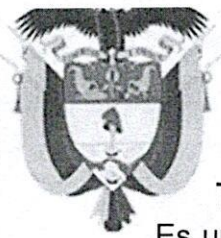
- Atraer la atención de los posibles afectados en el cierre de vías.
- Advertir los desvíos y cierres con la antelación suficiente.
- Ser clara y de interpretación única.
- Disponer de los medios necesarios para cumplirla.
- Conexión de todas las señales entre sí.
- Estar de acuerdo con los aspectos legales de normalización.
- Conservación de las señales hasta la finalización del evento.

#### 8.2.1. PRINCIPIOS BÁSICOS DE LA SEÑALIZACION

Atraer la atención de lo que se quiere dar a conocer o sobre lo que se quiere informar.

- Dar a conocer el mensaje.
- Ser clara y de interpretación única.
- Informar sobre la conducta a seguir.
- Posibilidad real de cumplir con lo que se indica.

#### 8.3. DEMANDA DEL TRANSPORTE



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



### TRD-620

Es una vía urbana de alta circulación de tráfico vehicular, por la diversidad de uso del suelo (Zona Hotelera, Zona Colegial, Zona Bancaria, Corredor vial, etc.) actualmente la vía presenta un buen estado.

En el área de estudio existe un patrón caracterizado por la ocurrencia de altas demandas o picos" bastante pronunciados y un poco menores, pero de importancia en la "entrada" a comienzos de la mañana y de la tarde y/o de "salida" al final de dichos períodos. Las demandas son marcadamente direccionales: se considera que este tipo de patrón está relacionado con los viajes basados en el hogar, compras y con propósito de trabajo o estudio, los cuales, por su naturaleza responden a horarios más o menos fijos.

Por lo tanto, su patrón tiende a presentar cierta estabilidad con respecto al tiempo. Durante la mañana los flujos son relativamente altos, los cuales permanecen más o menos constantes entre las 07:00 horas hasta 8:00 horas y nuevamente al medio día.

Según el Instituto de Tránsito y Transporte del Departamento de Arauca — ITTDAR, el parque automotor es compuesto por un 30% de vehículos extranjeros, un 15% de vehículos nacionales, un 20% por motocicletas nacionales y un 35% de motocicletas extranjeras.

### 8.5 CARACTERISTICAS DEL TRANSITO EN LA VIA

El transporte particular está conformado por vehículos autos los cuales se clasifican en motocicletas, automóviles, camperos o camionetas, microbús entre otros.

El sistema de transporte público urbano, está servido por busetas, y taxis que comunican los diferentes barrios y el centro, en donde se concentran las actividades de mayor atracción de viajes. Funcionan empresas como Micros Tame, Radio Taxi RTT, Cootranstame, Cootranscarga, y existe cobertura de servicio taxi horas nocturnas.

- **Peso y número de vehículos**

Aspecto determinante en el diseño de una placa huella, pavimento o asfalto; el peso Produce en la estructura esfuerzos y deformaciones instantáneas y el número de vehículos, por el efecto que produce la repetición de las cargas, induce "fatiga" en el pavimento rígido genera deformaciones permanentes en el pavimento.

- **Velocidad de los vehículos**

Los vehículos en movimiento producen cierto desgaste en la superficie del pavimento, se ha comprobado que a medida que se aumenta la velocidad se crea un vacío que libera parte del peso del vehículo disminuyendo los esfuerzos y deformaciones a que está sometida la estructura.



TRD-620

## 9. DISEÑO DEL PLAN DE MANEJO DEL TRANSITO.

El Plan general de Manejo de Tráfico tiene como objetivo mitigar el impacto que puedan desarrollarse por el cierre temporal de la vía urbana con la finalidad de realizar actividades en pro del deporte.

De acuerdo con los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización, Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreras y ciclo rutas de Colombia, afectadas el cierre temporal y con lo relacionado con "PMT", la zona de influencia para las actividades de interferencia es media.

### 9.1. LIMPIEZA DEL SITIO

Estará a cargo del personal que labora en el evento como del personal de limpieza de Caribabare E.S.P, donde se recogerán los desechos producto de las actividades diarias en bolsas de plástico y se realizara de manera diaria al finalizar la jornada diaria en el tramo de la vía.

### 9.2. DISPOSICIÓN DE DESECHOS Y SOBANTES

Con el fin de evitar la contaminación, que pueda generar los residuos sólidos provenientes de la actividad en la vía, se realizará el manejo de los mismos, el cual consistirá básicamente en los siguientes aspectos:

- Realizar una adecuada disposición de los residuos sólidos o desechos generados, mediante la localización de recipientes de recolección en las zonas escogidas para tal fin en el frente de trabajo.
- Adecuación de un sitio para la recolección temporal de los residuos.
- Se implementará un programa de reciclaje, para lo cual se deben colocar en el sitio de almacenamiento temporal de residuos, canecas debidamente señalizadas, para almacenar selectivamente los siguientes materiales:

- ✓ Papel y cartón
- ✓ Plásticos
- ✓ Vidrio
- ✓ Metales
- ✓ Desechos orgánicos

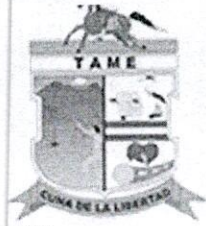
Finalmente, los residuos deberán presentarse adecuadamente para que la empresa Municipal de Servicios Públicos se encargue de su manejo.

## 10. SEÑALIZACIÓN

El presente documento establece la señalización necesaria y suficiente a instalar en cierre de vías, de modo que la misma se pueda ejecutar evitando los riesgos a que se puede ver expuesto cualquier ciudadano que circula por el sector de la obra. Su



REPUBLICA DE COLOMBIA  
 DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
 ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
 OFICINA DE DEPORTE



**TRD-620**

aplicación debe darse por el Representante Legal del negocio, de toda forma que en caso de dudas o necesidades no contempladas en el presente documento deberá consultarse el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado y adoptado por el Ministerio de Transporte.

**10.1. SEÑALES REGLAMENTARIAS**

Estas señales indican a los actores de la vía lo que está permitido o las prohibiciones, en la vía; si no cumple lo que la señal indica puede estar exponiendo la vida o irrespetando alguna conducta de comportamiento deseado, son de forma circular, con borde rojo y fondo blanco.

**SRO-01. VÍA CERRADA**



SRO01

Esta señal se empleará para notificar a los conductores el inicio de un tramo de Vía por el cual no se permite circular mientras duren las obras.

**SRO-02. DESVÍO**



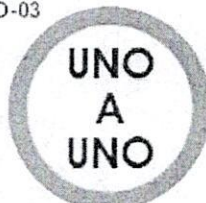
SROOŽ

Esta señal se empleará para notificar el sitio mismo en donde es obligatorio tomar el desvío señalado.

**SRO-03. PASO UNO A UNO**

SRO-03

(SI APLICA)





TRD-620

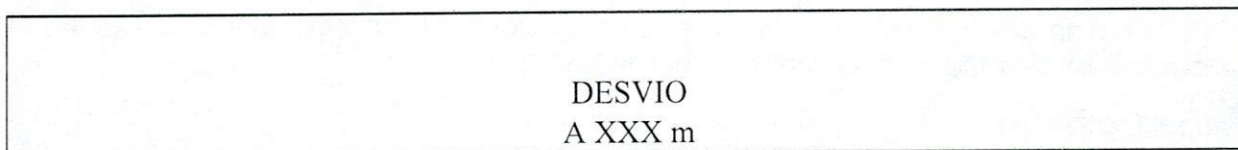
Se usará esta señal para reglamentar el paso alternado de los vehículos, cuando en una calzada de dos carriles se cierra uno de ellos. Se cierra uno de ellos.

## 10.2. SEÑALES INFORMATIVAS

Las señales informativas tienen como propósito orientar y guiar a los usuarios de la vía a través de la zona de obras, entregándoles la información necesaria con suficiente anticipación para que puedan transitar por ella de la forma más segura, simple y directa posible.

En el caso de las señales informativas, el mensaje no siempre se entrega a través de una sola señal, sino mediante una secuencia de ellas, diseñadas y ubicadas para funcionar en conjunto, como se detalla en el Manual. Las señales informativas de carácter permanente que se ubiquen dentro de una zona de obras, y cuyo mensaje no tenga validez mientras se desarrollen las obras, deben ser retiradas o cubiertas, de tal manera que no confundan a los usuarios de la vía.

### SIO-05. DESVÍO



Esta señal informa sobre la proximidad de un desvío en la zona. La señalización de DESVÍO se usará solo en el caso de tener que dirigir el tránsito a otra ruta o calzada. Debe indicar siempre la distancia a la que esta se encuentra. En vías rurales puede ser reiterada al menos una vez.

## 11. DISPOSITIVOS PARA LA CANALIZACIÓN DE TRÁNSITO

Su propósito es delimitar las superficies disponibles para el tránsito, guiar a los conductores y peatones, y aislar las áreas destinadas a la actividad. También permiten definir las variaciones en el sentido vial, garantizándose de esta forma un nivel de seguridad adecuado tanto a los usuarios de la vía como al personal participante.

Se materializan a través de los elementos presentados en esta sección, los que además de cumplir con los estándares mínimos aquí especificados, deben ser de forma, dimensiones y colores uniformes a lo largo de toda la zona de influencia de la actividad.



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



**TRD-620**

El diseño de la canalización debe proveer una clara señalización, ya sea para desplazar el tránsito de un carril hacia otro como para mostrar los desvíos a las vías alternas, para permitir un transcurrir normal de la circulación vial.

**11.1. CONOS**

Los conos se emplean cuando se requiera delinear carriles temporales de circulación, generalmente dados por la desviación temporal del tránsito por una vía, variación del trazado, ancho y número de carriles o la delimitación de carriles de tránsito que entren a una zona de reglamentación especial o durante la instalación de señalización horizontal.

La base de los conos debe ser de tamaño, forma y masa suficiente para mantenerlos estables frente a corrientes de aire provocadas por vehículos. La base debe ser de forma poligonal que garantice que en el caso de caída del cono sobre la superficie de rodadura de la vía, este no rueda fácilmente sobre su base.

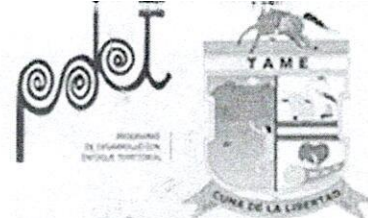
Asimismo, estos deben cumplir con las especificaciones mínimas de luminosidad e intermitencia del numeral 5.6.1.4. El espaciamiento máximo entre conos instalados paralelos al eje longitudinal de la vía, cuando el ancho de calzada habilitada para el tránsito es constante, debe ser de 5 m. Sin embargo, nunca podrá haber menos de 2 conos entre los extremos de una transición.

**11.2 DELINEADORES TUBULARES SIMPLES**

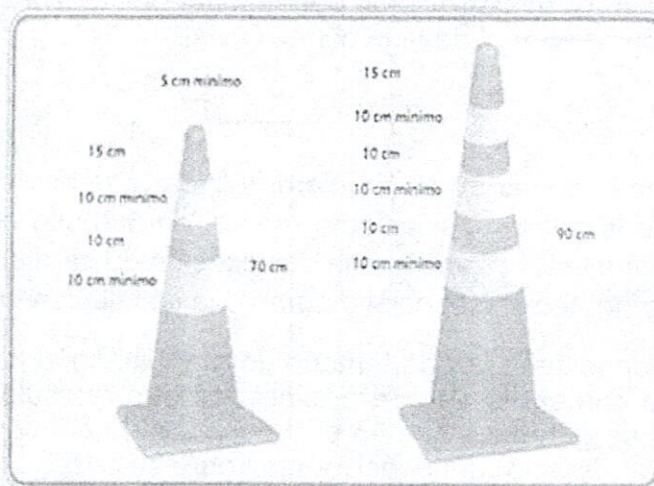
Estos dispositivos pueden utilizarse, tanto para definir transiciones por angostamiento como para delinear el borde de la calzada. Los cilindros resultan particularmente apropiados para Separar flujos opuestos en una calzada habilitada para el tránsito en dos sentidos, así como para separar dos carriles de tránsito divergente o convergente.

Deben ser contruidos en material flexible de goma, PVC u otro material flexible de color naranja con tres bandas blancas retro reflectantes flexibles tipo III o de características de retro reflexión superior en su parte superior y cuyas dimensiones mínimas se indican en la Figura. Su perfil puede ser redondo u ovalado, pero la dimensión menor siempre se orientará paralela al tránsito.

Estos elementos indican la alineación horizontal y vertical de la vía permitiendo a los conductores individualizar el carril de circulación apropiado. Deben ubicarse suficientemente próximos unos de otros, de tal manera que delineen claramente la canalización durante las horas de oscuridad. Cuando se emplean para separar tránsito de flujos opuestos su espaciamiento máximo debe ser de 5 metros. El uso de estos elementos puede hacerse en combinación con otros dispositivos de canalización, siempre y cuando esta sea uniforme.



TRD-620



Su fijación al pavimento debe asegurar que el dispositivo pueda resistir numerosos impactos antes de que se desprenda del piso.

### 11.3 DELINEADORES TUBULARES COMPUESTOS

Estos delineadores se utilizan tanto para definir transiciones por angostamiento como para delinear el borde de la calzada, para hacer cerramientos en obras y para el control de peatones.

Tienen como mínimo tres franjas de material retrorreflectivo flexible tipo III o de características de retro reflexión superior, separadas 0, 15 m o más; deben contar con un mínimo de dos (2) orificios o pasadores que permitan canalizar cintas plásticas demarcadoras de un mínimo de 0,075 m de ancho y de color predominante amarillo o naranja, que se extiendan a lo largo de la zona señalizada. En la parte inferior deberán anclarse a una base cuya forma garantice la estabilidad del delineador.

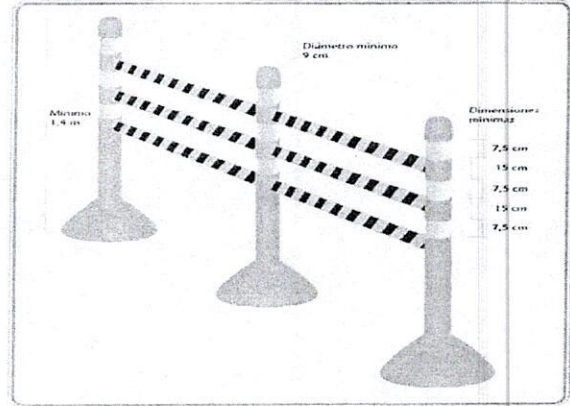
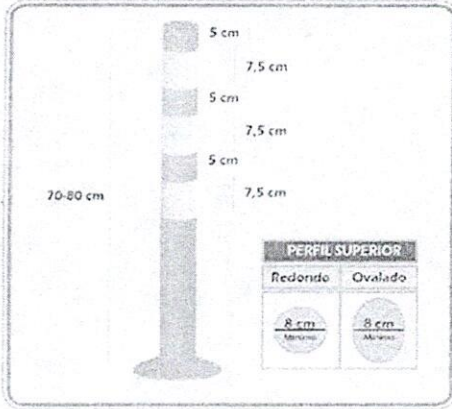
Los delineadores tubulares tienen menor área visible que otros dispositivos, por lo que se recomienda utilizarlos en sectores en donde las restricciones de espacio no permitan la colocación de otros dispositivos más visibles.



REPUBLICA DE COLOMBIA  
 DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
 ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
 OFICINA DE DEPORTE

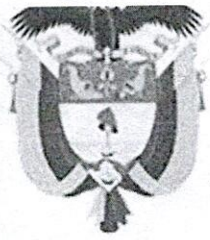


TRD-620



**NURMY ALBERTO GARAVITO**  
 Jefe Oficina de Deportes Tame Arauca

Proyecto: NURMY GARAVITO Jefe oficina de deportes	
Digito: AYDEE AVILA BOHORQUEZ CPS 027 - 2026	



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



TRD-620

## 1. INTRODUCCIÓN

El presente Plan de Manejo de tránsito es presentado con la finalidad de realizar La Clásica Ciclística “**CARRERA ATLETICA BALCON DEL LLANO**” año 2026, mediante el cual se realizará el cierre temporal de la vía en el perímetro urbano del Municipio de Tame, El PMT se formuló de tal manera que permita operar la movilidad de las vías existente con el menor impacto posible sobre los usuarios de las mismas.

Es importante destacar que, en un Plan de Manejo de Tránsito, es tan importante su correcta elaboración como su aplicación. Por lo tanto el éxito del PMT para el cierre de vía, depende de que sea acatado y/o ajustado de manera rigurosa por el representante legal o director de la Competencia.

Todos los ajustes y/o complementos del Plan de Manejo de Tránsito, que elabore el Representante Legal y Director del evento durante su desarrollo deberán cumplir con cada uno de los lineamientos que para la elaboración de los mismos se encuentran en el manual de señalización vial aprobado por el Ministerio de transporte.



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



TRD-620

## 2. OBJETIVOS

### 2.1. OBJETIVO GENERAL.

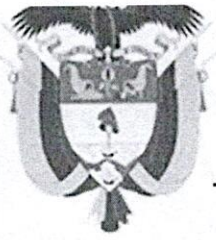
El objetivo general del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) es atenuar el impacto generado por el cierre temporal que se desarrollan en las vías públicas o privadas abiertas al público (rurales o urbanas) y en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal del establecimiento y vecinos del lugar, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

El fundamento principal son las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas y comunidad en general) 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.

### 2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN DE MANEJO DE TRANSITO

Los objetivos específicos de este PMT son:

- Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones, trabajadores, equipos de trabajo y trabajos en sí.
- Evitar la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales, Inclusive a las propiedades y actividades comerciales colindantes a la zona de obras.
- Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les permita tomar decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- Diseñar, programar e implementar coherentemente las rutas alternativas y/o desvíos requeridos para la ejecución de las obras de manera que afecten lo mínimo posible al transporte público y particular.
- Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el desarrollo de las obras.
- Establecer criterios para mantener la limpieza en las zonas aledañas.



TRD-620

REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



### 3. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

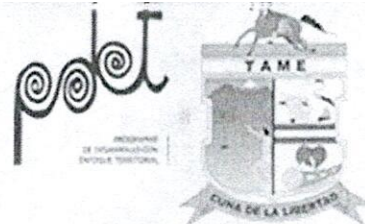
Las estrategias para el manejo temporal del tránsito por el cierre temporal de la vía deben apoyarse en los siguientes principios fundamentales:

- La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito debe ser un elemento integral y de alta prioridad.
- La circulación vial deberá ser restringida u obstruida lo menos posible.
- Los conductores y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, cuando se aproximan y cuando atraviesan la zona de las actividades.
- Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones rutinarias, programadas y documentadas de los elementos de regulación del tránsito, dejando registro de las correspondientes evidencias.
- Debido al incremento potencial de riesgos, durante la regulación temporal del tránsito, la seguridad en la zona debe tener constante atención.
- La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo es esencial en la ejecución de las actividades. Los elementos orientados al control de tránsito como señales verticales, señales horizontales, elementos de canalización, entre otros, representan un costo y su correcta aplicación debe ser compensada como cualquier otro elemento de trabajo.
- Es importante considerar la difusión del cierre temporal de la vía, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.
- En todo cierre temporal que afecte una vía será responsabilidad del Representante Legal la inclusión de los costos necesarios para que el PMT cumpla con las exigencias contenidas en este manual.



TRD-620

REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



#### 4. METODOLOGÍA

El desarrollo del plan de manejo del tránsito en la zona de influencia de la CARRERA ATLETICA BALCON DEL LLANO comprende las etapas siguientes.

- Conocimiento de la actividad a desarrollar.
- Identificación de las características generales de la zona de influencia.
- Toma de información básica requerida para elaborar el plan de manejo del tránsito.
- Diseño del plan de manejo del tránsito.
- Puesta en marcha del plan de manejo del tránsito.
- Supervisión del plan de manejo del tránsito.

#### 5. BENEFICIOS PMT

Evitar o disminuir la probabilidad de accidentes de tránsito a los usuarios de la vía, además de minimizar las incomodidades a los habitantes y usuarios de las vías cercanas al sitio de la actividad, así como el impacto visual en el sector de influencia del evento.

#### 6. CARACTERÍSTICAS DEL CIERRE

##### 6.1 LOCALIZACION DEL PROYECTO

El proyecto objeto de este informe se encuentra ubicado en el Municipio de Tame, Departamento de Arauca, para una mayor percepción se describe a continuación el área perimetral de los recorridos la cual son:

##### 6.1.1 PRUEBA ATLETICA:

**Fecha:** sábado 12 de septiembre de 2026

**Hora:** 07:00 am a 12: 00 pm.

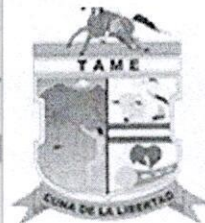
**Duración:** 05 horas.

**Punto de partida:** Estadio Balcón del Llano

**Punto de llegada:** Estadio Balcón del Llano

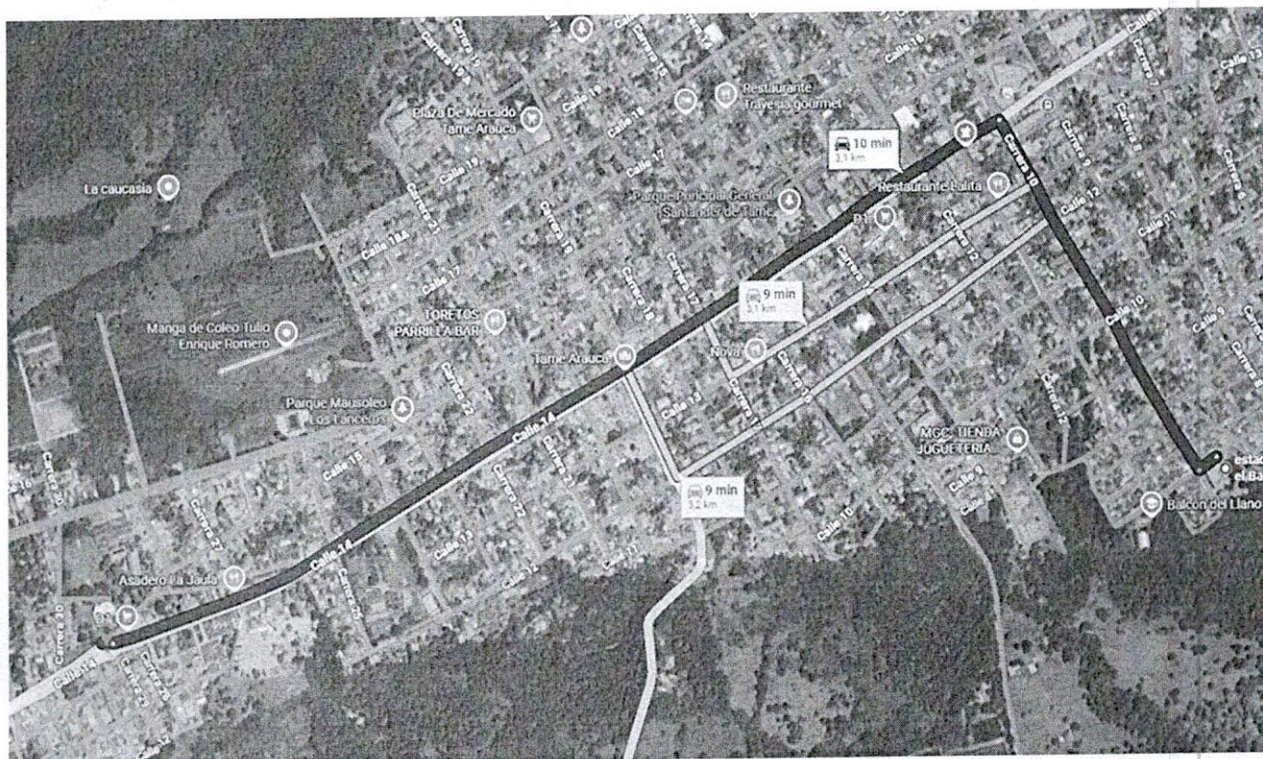


REPUBLICA DE COLOMBIA  
 DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
 ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
 OFICINA DE DEPORTE



TRD-620

**Sitios de paso:** La competencia pasará por la toda la carrera 10, volteando por la calle 14 y subiendo por la calle 14 hasta la carrera 29 y se regresa al punto de llegada.



**6.2 TIEMPO DE EJECUCION:**

El tiempo del cierre de la vía pública está estimado de cinco (05) horas el día 12 de septiembre de 2026 desde las 7:00 am hasta las 12:00 m, este tiempo de ejecución no contempla contratiempos que se llegasen a presentar por causas ajenas a las actividades.

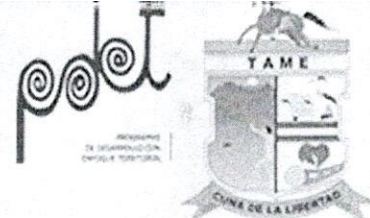
**6.3 USO PREDOMINANTE DEL SUELO:**

El área de influencia del proyecto, según el respectivo plan de ordenamiento territorial corresponde a uso del perímetro urbano mayormente comercial, conformado por las áreas del territorio Municipal destinadas a usos urbanos por Plan Básico de Ordenamiento Territorial PBOT, que cuentan con infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, que posibilitan su urbanización, así como las zonas con procesos de urbanización incompletos, comprendidos en áreas consolidadas.

La zona de influencia que corresponde al proyecto presenta el siguiente uso del suelo:



REPÚBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



**TRD-620**

- Zona Residencial.
- Zona Comercial.
- Zona Hotelera.
- Zona Colegial.
- Zona Bancaria.
- Parque Turístico

#### 6.4. CARACTERISTICAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA

La zona de influencia del cierre corresponde a la zona urbana del Municipio de Tame, Departamento de Arauca. Sectores a intervenir:

**Prueba atlética Balcón del Llano:** Salida Estadio Balcón del Llano, carrera 10, volteando por la calle 14 y subiendo por la calle 14 hasta la carrera 29 y se regresa al punto de llegada.

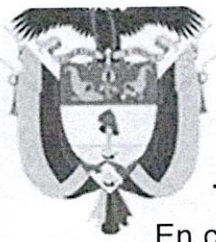
El área de influencia del cierre temporal vial, depende de la magnitud de la misma, del tipo de vía y del grado de interferencia que se cause sobre ésta. Se entiende que el área de influencia para el Plan de Manejo del Tránsito, se identificará con la ubicación del primer elemento que permite informar y orientar a los usuarios de la vía intervenida. Este cierre temporal es de interferencia media, dado que este tipo de obras normalmente implica cierre temporal de la vía para el tránsito vehicular y/o peatonal.

#### 7. TRANSITO DE LA ZONA DE INFLUENCIA

Para efectos del desarrollo de la actividad, es necesario contemplar cada uno de los componentes de sistema de transporte:

**Los usuarios:** Pueden ser peatones o conductores de vehículos particulares, privados o de transporte público. La presencia de los peatones en las inmediaciones de las vías intervenida será manejada por las zonas peatonales demarcadas en la infraestructura vial del municipio.

**Peatonales necesarios para su circulación.**



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



TRD-620

En cuanto a los vehículos determinan el diseño geométrico en planta por el desarrollo de los radios de giros, también es determinante establecer las tasas de aceleración y desaceleración en todo el recorrido.

### En la infraestructura vial y de transporte público:

Es necesario establecer una caracterización de las especificaciones geométricas y su funcionalidad y capacidad dentro del sistema de transporte. Así mismo es primordial considerar los elementos de control de los dispositivos de tránsito para facilitar el movimiento y la operación segura.

Según el tipo y la intensidad de las actividades que se realicen en una zona se genera la demanda del transporte. La demanda corresponde al número de viajes realizados y la forma en que estos se distribuyen en el tiempo y a lo largo de los itinerarios en que se presta el servicio. En el caso de la infraestructura vial, los análisis en general se basan en el periodo de máxima demanda, en el cual se prestan los mayores volúmenes de tránsito. A este periodo corresponden los niveles de servicios más bajos.

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

Mayor congestión en la zona de influencia del cierre temporal de la vía, 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, situación que se deriva en reclamos por parte de la comunidad.
- Reclamos de los comerciantes por problemas de cierre temporal 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.

## 8. INFRAESTRUCTURA VIAL

### 8.1. EL SISTEMA VIAL ARTERIAL

Está compuesto por la malla vial local. La malla vial arterial es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país. Igualmente, facilita la movilidad de mediana y larga



TRD-620

distancia como elemento articulador a escala urbana. La malla vial intermedia está constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma la malla vial arterial, sirviendo como alternativa de circulación. Permite el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal. La malla vial local está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.

## 8.2. DISPOSITIVOS DE SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN

La infraestructura vial en Tame, Arauca, en general carece de un sistema de señalización y demarcación para el control y orden del tránsito. Por tal razón es importante implementar dentro del proyecto la señalización de la vía incluyendo dispositivos de tipo informativa, preventiva y reglamentaria, que ayuden regular el funcionamiento de la malla vial.

La señalización se entiende como la herramienta de seguridad que permite, mediante una serie de estímulos, condicionar la actuación del trabajador y usuarios de la vía que la recibe frente a unas circunstancias que pretende resaltar, es decir, mantener una conciencia constante de la presencia de riesgo. Para que la señalización sea efectiva y cumpla su finalidad en la prevención de accidentes, debe atraer la atención de una forma clara y contener un buen mensaje para que pueda ponerse en práctica. La demarcación de las áreas de trabajo, circulación de materiales, conducción de fluidos, almacenamiento y vías de evacuación, debe hacerse de acuerdo con las normas contempladas en la legislación vigente.

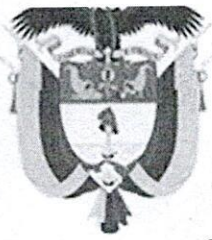
**Al momento de iniciar actividades en campo se indicará la señalización y demarcación de áreas, para definir físicamente la organización y distribución de los sitios de cierre y desvíos.** Al implementar esto en un cierre vial se busca apoyar los programas de promoción, normalización y capacitación en Prevención de Riesgos

Los principios básicos para que la señalización cumpla lo mejor posible con la finalidad por la que fue concebida son:

- Atraer la atención de los posibles afectados en el cierre de vías.
- Advertir los desvíos y cierres con la antelación suficiente.
- Ser clara y de interpretación única.
- Disponer de los medios necesarios para cumplirla.
- Conexión de todas las señales entre sí.
- Estar de acuerdo con los aspectos legales de normalización.
- Conservación de las señales hasta la finalización del evento.

### 8.2.1. PRINCIPIOS BÁSICOS DE LA SEÑALIZACION

Atraer la atención de lo que se quiere dar a conocer o sobre lo que se quiere informar.



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



**TRD-620**

- Dar a conocer el mensaje.
- Ser clara y de interpretación única.
- Informar sobre la conducta a seguir.
- Posibilidad real de cumplir con lo que se indica.

### 8.3. DEMANDA DEL TRANSPORTE

Es una vía urbana de alta circulación de tráfico vehicular, por la diversidad de uso del suelo (Zona Hotelera, Zona Colegial, Zona Bancaria, Corredor vial, etc.) actualmente la vía presenta un buen estado.

En el área de estudio existe un patrón caracterizado por la ocurrencia de altas demandas o picos" bastante pronunciados y un poco menores, pero de importancia en la "entrada" a comienzos de la mañana y de la tarde y/o de "salida" al final de dichos períodos. Las demandas son marcadamente direccionales: se considera que este tipo de patrón está relacionado con los viajes basados en el hogar, compras y con propósito de trabajo o estudio, los cuales, por su naturaleza responden a horarios más o menos fijos.

Por lo tanto, su patrón tiende a presentar cierta estabilidad con respecto al tiempo. Durante la mañana los flujos son relativamente altos, los cuales permanecen más o menos constantes entre las 07:00 horas hasta 8:00 horas y nuevamente al medio día.

Según el Instituto de Tránsito y Transporte del Departamento de Arauca — ITTDAR, el parque automotor es compuesto por un 30% de vehículos extranjeros, un 15% de vehículos nacionales, un 20% por motocicletas nacionales y un 35% de motocicletas extranjeras.

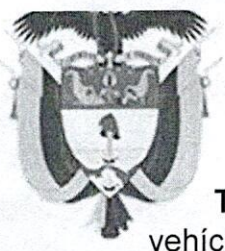
### 8.5 CARACTERISTICAS DEL TRANSITO EN LA VIA

El transporte particular está conformado por vehículos autos los cuales se clasifican en motocicletas, automóviles, camperos o camionetas, microbús entre otros.

El sistema de transporte público urbano, está servido por busetas, y taxis que comunican los diferentes barrios y el centro, en donde se concentran las actividades de mayor atracción de viajes. Funcionan empresas como Micros Tame, Radio Taxi, Cootranstame, Cootranscarga, y existe cobertura de servicio taxi horas nocturnas.

- **Peso y número de vehículos**

Aspecto determinante en el diseño de una placa huella, pavimento o asfalto; el peso Produce en la estructura esfuerzos y deformaciones instantáneas y el número de



### TRD-620

vehículos, por el efecto que produce la repetición de las cargas, induce "fatiga" en el pavimento rígido genera deformaciones permanentes en el pavimento.

- **Velocidad de los vehículos**

Los vehículos en movimiento producen cierto desgaste en la superficie del pavimento, se ha comprobado que a medida que se aumenta la velocidad se crea un vacío que libera parte del peso del vehículo disminuyendo los esfuerzos y deformaciones a que está sometida la estructura.

## 9. DISEÑO DEL PLAN DE MANEJO DEL TRANSITO.

El Plan general de Manejo de Tráfico tiene como objetivo mitigar el impacto que puedan desarrollarse por el cierre temporal de la vía urbana con la finalidad de realizar actividades en pro del deporte.

De acuerdo con los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización, Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreras y ciclo rutas de Colombia, afectadas el cierre temporal y con lo relacionado con "PMT", la zona de influencia para las actividades de interferencia es media.

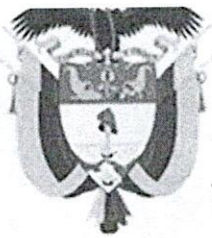
### 9.1. LIMPIEZA DEL SITIO

Estará a cargo del personal que labora en el evento como del personal de limpieza de Caribabare E.S.P, donde se recogerán los desechos producto de las actividades diarias en bolsas de plástico y se realizara de manera diaria al finalizar la jornada diaria en el tramo de la vía.

### 9.2. DISPOSICIÓN DE DESECHOS Y SOBRANTES

Con el fin de evitar la contaminación, que pueda generar los residuos sólidos provenientes de la actividad en la vía, se realizará el manejo de los mismos, el cual consistirá básicamente en los siguientes aspectos:

- Realizar una adecuada disposición de los residuos sólidos o desechos generados, mediante la localización de recipientes de recolección en las zonas escogidas para tal fin en el frente de trabajo.
- Adecuación de un sitio para la recolección temporal de los residuos.
- Se implementará un programa de reciclaje, para lo cual se deben colocar en el sitio de almacenamiento temporal de residuos, canecas debidamente señalizadas, para almacenar selectivamente los siguientes materiales:



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE



TRD-620

- ✓ Papel y cartón
- ✓ Plásticos
- ✓ Vidrio
- ✓ Metales
- ✓ Desechos orgánicos

Finalmente, los residuos deberán presentarse adecuadamente para que la empresa Municipal de Servicios Públicos se encargue de su manejo.

## 10. SEÑALIZACIÓN

El presente documento establece la señalización necesaria y suficiente a instalar en cierre de vías, de modo que la misma se pueda ejecutar evitando los riesgos a que se puede ver expuesto cualquier ciudadano que circula por el sector de la obra. Su aplicación debe darse por el Representante Legal del negocio, de toda forma que en caso de dudas o necesidades no contempladas en el presente documento deberá consultarse el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, publicado y adoptado por el Ministerio de Transporte.

### 10.1. SEÑALES REGLAMENTARIAS

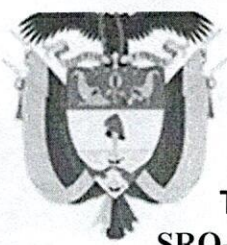
Estas señales indican a los actores de la vía lo que está permitido o las prohibiciones, en la vía; si no cumple lo que la señal indica puede estar exponiendo la vida o irrespetando alguna conducta de comportamiento deseado, son de forma circular, con borde rojo y fondo blanco.

#### SRO-OI. VÍA CERRADA



SROOI

Esta señal se empleará para notificar a los conductores el inicio de un tramo de Vía por el cual no se permite circular mientras duren las obras.



TRD-620  
SRO-02. DESVÍO

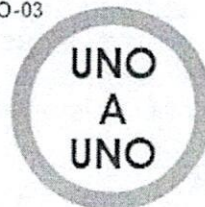


SROOŽ

Esta señal se empleará para notificar el sitio mismo en donde es obligatorio tomar el desvío señalado.

**SRO-03. PASO UNO A UNO (SI APLICA)**

SRO-03



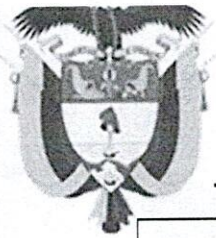
Se usará esta señal para reglamentar el paso alternado de los vehículos, cuando en una calzada de dos carriles se cierra uno de ellos. Se cierra uno de ellos.

## 10.2. SEÑALES INFORMATIVAS

Las señales informativas tienen como propósito orientar y guiar a los usuarios de la vía a través de la zona de obras, entregándoles la información necesaria con suficiente anticipación para que puedan transitar por ella de la forma más segura, simple y directa posible.

En el caso de las señales informativas, el mensaje no siempre se entrega a través de una sola señal, sino mediante una secuencia de ellas, diseñadas y ubicadas para funcionar en conjunto, como se detalla en el Manual. Las señales informativas de carácter permanente que se ubiquen dentro de una zona de obras, y cuyo mensaje no tenga validez mientras se desarrollen las obras, deben ser retiradas o cubiertas, de tal manera que no confundan a los usuarios de la vía.

**SIO-05. DESVÍO**



TRD-620

DESVIO  
A XXX m

Esta señal informa sobre la proximidad de un desvío en la zona. La señalización de DESVIO se usará solo en el caso de tener que dirigir el tránsito a otra ruta o calzada. Debe indicar siempre la distancia a la que esta se encuentra. En vías rurales puede ser reiterada al menos una vez.

## 11. DISPOSITIVOS PARA LA CANALIZACIÓN DE TRÁNSITO

Su propósito es delimitar las superficies disponibles para el tránsito, guiar a los conductores y peatones, y aislar las áreas destinadas a la actividad. También permiten definir las variaciones en el sentido vial, garantizándose de esta forma un nivel de seguridad adecuado tanto a los usuarios de la vía como al personal participante.

Se materializan a través de los elementos presentados en esta sección, los que además de cumplir con los estándares mínimos aquí especificados, deben ser de forma, dimensiones y colores uniformes a lo largo de toda la zona de influencia de la actividad.

El diseño de la canalización debe proveer una clara señalización, ya sea para desplazar el tránsito de un carril hacia otro como para mostrar los desvíos a las vías alternas, para permitir un transcurrir normal de la circulación vial.

### 11.1. CONOS

Los conos se emplean cuando se requiera delinear carriles temporales de circulación, generalmente dados por la desviación temporal del tránsito por una vía, variación del trazado, ancho y número de carriles o la delimitación de carriles de tránsito que entren a una zona de reglamentación especial o durante la instalación de señalización horizontal.

La base de los conos debe ser de tamaño, forma y masa suficiente para mantenerlos estables frente a corrientes de aire provocadas por vehículos. La base debe ser de forma poligonal que garantice que en el caso de caída del cono sobre la superficie de rodadura de la vía, este no rueda fácilmente sobre su base.

Asimismo, estos deben cumplir con las especificaciones mínimas de luminosidad e intermitencia del numeral 5.6.1.4. El espaciamiento máximo entre conos instalados paralelos al eje longitudinal de la vía, cuando el ancho de calzada habilitada para el tránsito es constante, debe ser de 5 m. Sin embargo, nunca podrá haber menos de 2 conos entre los extremos de una transición.

### 11.2 DELINEADORES TUBULARES SIMPLES



REPUBLICA DE COLOMBIA  
DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
OFICINA DE DEPORTE

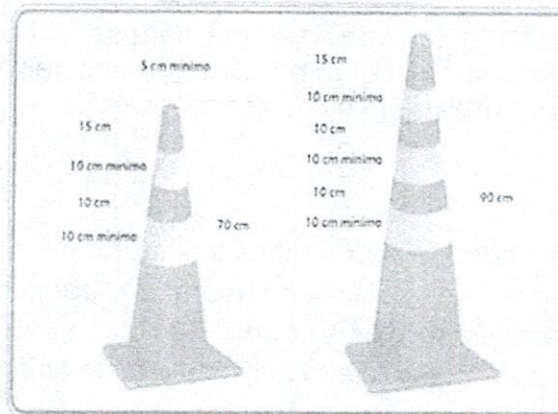


**TRD-620**

Estos dispositivos pueden utilizarse, tanto para definir transiciones por angostamiento como para delinear el borde de la calzada. Los cilindros resultan particularmente apropiados para Separar flujos opuestos en una calzada habilitada para el tránsito en dos sentidos, así como para separar dos carriles de tránsito divergente o convergente.

Deben ser construidos en material flexible de goma, PVC u otro material flexible de color naranja con tres bandas blancas retro reflectantes flexibles tipo III o de características de retro reflexión superior en su parte superior y cuyas dimensiones mínimas se indican en la Figura. Su perfil puede ser redondo u ovalado, pero la dimensión menor siempre se orientará paralela al tránsito.

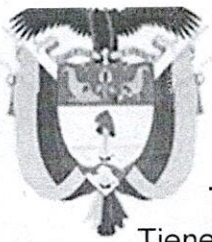
Estos elementos indican la alineación horizontal y vertical de la vía permitiendo a los conductores individualizar el carril de circulación apropiado. Deben ubicarse suficientemente próximos unos de otros, de tal manera que delineen claramente la canalización durante las horas de oscuridad. Cuando se emplean para separar tránsito de flujos opuestos su espaciamiento máximo debe ser de 5 metros. El uso de estos elementos puede hacerse en combinación con otros dispositivos de canalización, siempre y cuando esta sea uniforme.



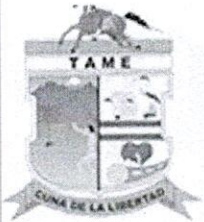
Su fijación al pavimento debe asegurar que el dispositivo pueda resistir numerosos impactos antes de que se desprenda del piso.

### 11.3 DELINEADORES TUBULARES COMPUESTOS

Estos delineadores se utilizan tanto para definir transiciones por angostamiento como para delinear el borde de la calzada, para hacer cerramientos en obras y para el control de peatones.



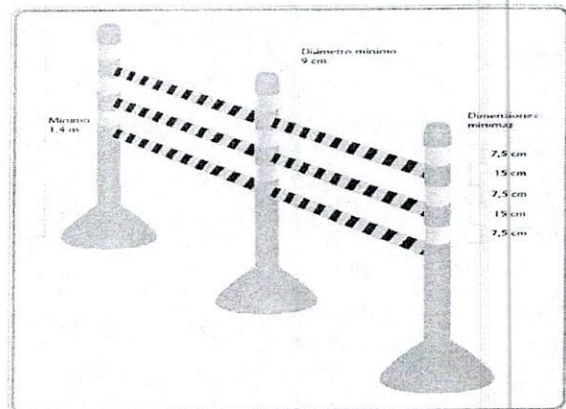
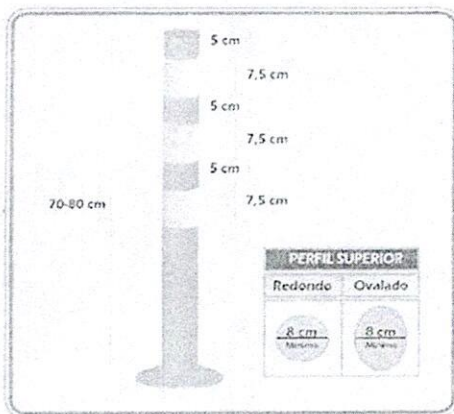
REPUBLICA DE COLOMBIA  
 DEPARTAMENTO DE ARAUCA  
 ALCALDÍA MUNICIPAL DE TAME  
 OFICINA DE DEPORTE



**TRD-620**

Tienen como mínimo tres franjas de material retrorreflexivo flexible tipo III o de características de retro reflexión superior, separadas O, 15 m o más; deben contar con un mínimo de dos (2) orificios o pasadores que permitan canalizar cintas plásticas demarcadoras de un mínimo de 0,075 m de ancho y de color predominante amarillo o naranja, que se extiendan a lo largo de la zona señalizada. En la parte inferior deberán anclarse a una base cuya forma garantice la estabilidad del delineador.

Los delineadores tubulares tienen menor área visible que otros dispositivos, por lo que se recomienda utilizarlos en sectores en donde las restricciones de espacio no permitan la colocación de otros dispositivos más visibles.



**NURMY ALBERTO GARAVITO**  
 Jefe Oficina de Deportes Tame Arauca

Proyecto: NURMY GARAVITO Jefe oficina de deportes	
Digito: AYDEE AVILA BOHORQUEZ CPS 027 - 2026	