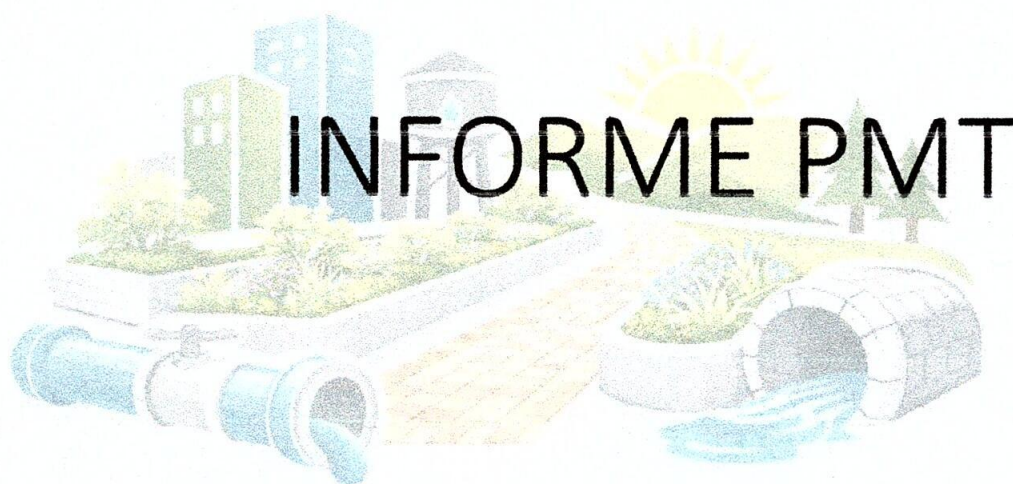


CONTRATO DE OBRA PÚBLICA
COP-602-2025

INFORME DE EJECUCION ACTA DE
ENTREGA Y RECIBO PARCIAL No 01

UNION TEMPORAL URBANOS Y
PAISAJISTAS CARRERA 10
NIT 902.021.193-5



INFORME PMT

UNIÓN TEMPORAL
URBANOS Y PAISAJISTAS
CARRERA 10

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL
SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS
COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10
ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE
CHUCURI - SANTANDER

INFORME PLAN DE MANEJO DE TRAFICO No 01

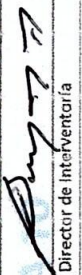
CONTRATISTA
UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10

DEPARTAMENTO DE SANTANDER
MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI
MARZO 2026

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA CO2-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

INFORME PLAN DE MANEJO DE TRAFICO No 01	
CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI - SANTANDER	

CONTROL DE ELABORACIÓN, REVISIÓN Y APROBACIÓN DE DOCUMENTOS

Versión del documento	Fecha de modificación	Observaciones
V01	17-03-2026	Incluir la registro fotográfico de la totalidad de la señalización presente en obra.
V02	19-03-2026	
APROBACION		
Responsable por la Elaboración	Nombre:	ROSA ISABEL HURTADO RODRIGUEZ
	Firma:	
	Cargo:	Residente de Obra
Responsable por la Revisión	Nombre:	VILNER JOHANY MURILLO DELGADO
	Firma:	
	Cargo:	Director de Obra
Responsable por la Aprobación	Nombre:	DANIEL MATEO ARENAS IZAQUITA
	Firma:	
	Cargo:	Residente de Interventoría
Responsable por la Aprobación	Nombre:	OSCAR ALBERTO JACOME GUTIERREZ
	Firma:	
	Cargo:	Director de Interventoría

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN	5
2	ALCANCE DEL INFORME	6
3	PROGRAMACIÓN DE OBRA	6
4	PROCESO CONSTRUCTIVO	7
4.1	CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ENTORNO DEL PROYECTO	7
4.2	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y OPERATIVAS EN EL ÁREA DEL PROYECTO	7
4.3	CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS ACTIVIDADES A REALIZAR	8
4.3.1	REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO	8
4.3.2	REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE REDES DE ACUEDUCTO	9
4.3.3	OBRAS COMPLEMENTARIAS	9
5	IMPLEMENTACION DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	9
5.1	SEÑALIZACIÓN Y ADECUACIONES TEMPORALES	9
5.1.1	SEÑALES PREVENTIVAS	10
5.1.2	SEÑALES REGLAMENTARIAS	11
5.1.3	SEÑALES INFORMATIVAS	12
5.1.4	DISPOSITIVOS VARIOS	13
5.2	CONTROL DE TRÁNSITO	14
5.3	MANEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO	14
5.4	MANEJO DE PEATONES	15
5.5	MANEJO DE CICLISTAS	15
5.6	ENTRADA Y SALIDA DE MAQUINARIA Y VEHICULOS DE CARGA	15
5.7	ZONAS DE CARGUE Y DESCARGA DE MATERIALES	16
6	SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL PMT	16
7	NOVEDADES Y EVENTUALIDADES	17
8	CONCLUSIONES	18
9	RECOMENDACIONES	19

Ilustración 1.	Localización general del proyecto	7
Ilustración 2.	Localización específica del proyecto	8
Ilustración 3.	Esquema vía alterna del cierre vial	14
Ilustración 4.	Zona de cargue y descargue de materiales	16
Tabla 1.	Programación de horarios de trabajo en condiciones normales de obra	6
Tabla 2.	Evidencia SEÑAL SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA	10
Tabla 3.	Evidencia SEÑAL SPO-02 MAQUINARIA EN LA VÍA	11
Tabla 4.	Evidencia SEÑAL SRO-02 DESVÍO	12
Tabla 5.	Evidencia SIO 02 Y 03, INICIO Y FIN DE OBRA	12
Tabla 6.	Evidencia DISPOSITIVOS VARIOS	13
Tabla 7.	Evidencia Manejo de Peatones	15



UNION TEMPORAL
URBANOS Y PAISAJISTAS
CARRERA 10

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

1 INTRODUCCIÓN

El presente informe corresponde al seguimiento, control y verificación de la implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) durante el primer periodo de ejecución del proyecto. Este documento tiene como propósito evidenciar de manera técnica y detallada la aplicación de las medidas establecidas en el PMT aprobado, así como su efectividad en la gestión de la movilidad y la seguridad vial en el área de influencia del presente proyecto “CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI – SANTANDER”.

Considerando que el proyecto contempla la intervención directa sobre el corredor vial mediante actividades de excavación para la optimización de redes de alcantarillado y acueducto, se hace necesario implementar medidas estrictas de control del tránsito, aislamiento del área de trabajo y protección de los diferentes actores viales. En este sentido, el PMT constituye una herramienta fundamental para mitigar riesgos, garantizar la integridad de la comunidad y permitir el desarrollo adecuado de las actividades constructivas.

El presente informe documenta las condiciones reales de implementación del PMT en campo, su nivel de cumplimiento y el comportamiento del tránsito durante el periodo evaluado.

2 ALCANCE DEL INFORME

El alcance del presente informe comprende la evaluación integral de la implementación del Plan de Manejo de Tránsito durante el periodo comprendido entre el 17 de febrero y el 17 de marzo de 2026, incluyendo:

- La verificación de la correcta instalación y mantenimiento de la señalización vial temporal.
- El control del tránsito vehicular y su direccionamiento hacia rutas alternas.
- La evaluación del manejo de peatones y usuarios vulnerables.
- La revisión del ingreso, circulación y operación de maquinaria y vehículos de carga.
- La validación de las condiciones de seguridad en el frente de obra.
- El seguimiento al cumplimiento de las disposiciones técnicas y normativas aplicables.

Este informe permite establecer el comportamiento del PMT en condiciones reales de ejecución y su efectividad en la mitigación de impactos sobre la movilidad urbana.

3 PROGRAMACIÓN DE OBRA

El presente CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI – SANTANDER” tiene un periodo de ejecución inicial de TRES (03) MESES a partir de la suscripción del acta de inicio.

Los horarios para la ejecución de las actividades serán los siguientes:

Tabla 1. Programación de horarios de trabajo en condiciones normales de obra.

DÍA DE SEMANA	HORARIOS	DURACIÓN
Lunes a Viernes	7:00 AM a 5:00 PM	50 HORAS
Sábados	7:00 AM a 1:00 PM	8 HORAS

Es de aclarar, que habrá días de sábados o domingos, que habrá necesidad de realizar labores en horario extras, según avance de obra, clima y condiciones de trabajos, ya que estos trabajos tornan en espacio dinámico.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

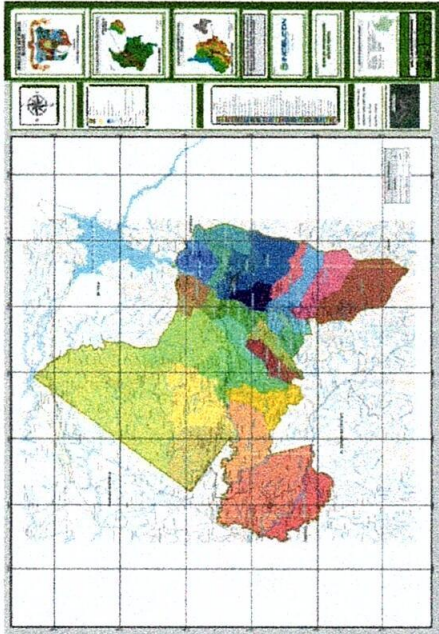
CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

4 PROCESO CONSTRUCTIVO

4.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ENTORNO DEL PROYECTO

El municipio de San Vicente de Chucurí, está enmarcado entre las coordenadas planas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC - con origen Bogotá NORTE: 1'226.000 a 1'283.000 y ESTE: 1'036.000 a 1'083.000 (Figura 1). Ubicado en la provincia de Mares, al centro occidente del departamento de Santander, a una distancia de 98 Km. de la ciudad de Bucaramanga, capital departamental, posee un área rural de 1195,51 Km2 (119.514,41 Has) Conformada por 37 veredas y 5.354 predios. El área urbana posee una superficie de 185,41 Has (1, 18541 kin2), cuenta con 30 Barrios y 3.647 predios (3.345 viviendas).

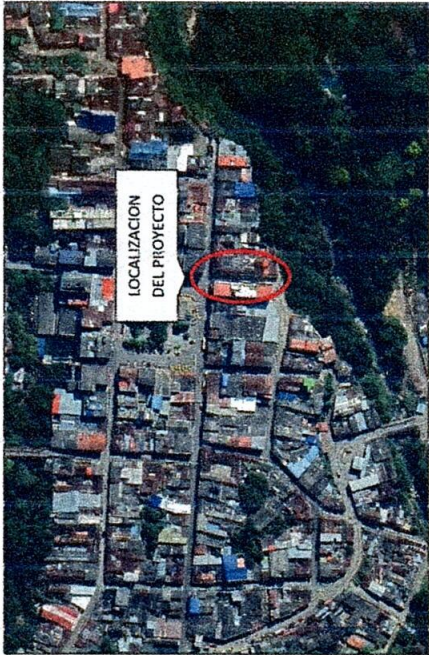
Ilustración 1. Localización general del proyecto.



4.2 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y OPERATIVAS EN EL ÁREA DEL PROYECTO

El proyecto “CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURÍ – SANTANDER” se encuentra localizado en el casco urbano del municipio de San Vicente de Chucurí en específico en el barrio El Centro en la carrera 10 entre calles 11 y 12.

Ilustración 2. Localización específica del proyecto.



4.3 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS ACTIVIDADES A REALIZAR

El proyecto de “CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURÍ - SANTANDER.” pretende intervenir tanto las redes de Acueducto y Alcantarillado como la red vial mediante la construcción de Pavimento Articulado en el barrio El Centro de la zona urbana del municipio de San Vicente de Chucurí.

4.3.1 REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO

La instalación se llevará a cabo mayormente en terrenos de material afirmado o tierra, y se prevé la demolición de la estructura de pavimento existente para permitir un acceso adecuado a las tuberías. Este proceso garantizará que las tuberías estén alineadas correctamente y tengan la pendiente necesaria para facilitar el flujo de las aguas residuales hacia los colectores principales con destino a los puntos de vertimiento.

Además, serán construidos pozos de inspección y acometidas domiciliarias para prestar el servicio a los habitantes de los tramos a intervenir acorde a los diseños establecidos.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

4.3.2 REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE REDES DE ACUEDUCTO

El capítulo que aquí se presenta, y que en forma integral reúne todos los aspectos del sistema de acueducto en el barrio El Centro de la zona urbana del municipio de San Vicente de Chucurí, garantiza contar con un sistema en el cual se pueda controlar la red en todos sus aspectos, mejorar la gestión operativa y encadenar la gestión comercial, logrando que, partir de garantizar la oferta de agua, se logre aumentar los indicadores de continuidad del servicio, cobertura del mismo y micro medición.

Se realizarán acometidas domiciliarias mediante collarín de derivación con el diámetro de la tubería donde será instalado, la tubería de la conexión será en PVC 3/4" RDE 21 con sus respectivos adaptadores.

4.3.3 OBRAS COMPLEMENTARIAS

El proyecto contempla la ejecución de obras complementarias de urbanismo, como la construcción de pavimento articulado tipo adoquín multi-color, instalación de borillones pre fabricados, andenes, mobiliario urbano y arborización ornamental, que además de restituir las superficies afectadas por las intervenciones subterráneas, contribuyen al embellecimiento del espacio público, consolidando un entorno urbano funcional, accesible y estéticamente atractivo, con el propósito de proyectar el área como un futuro corredor turístico y de integración ciudadana

NOTA: Para las actividades de excavación en material común de la explanación y demolición y retiro de estructuras de concreto, demolición de pavimentos existentes, corte de material se requiere de la intervención de vía con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios. Para el desarrollo de estas actividades se requiere de transporte para la evacuación de material de excavación, así como para el suministro de materiales granulados para rellenos, sub-bases, bases, concreto rígido entre otros. Como también la instalación de tuberías y construcción de obras de arte.

5 IMPLEMENTACION DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

5.1 SEÑALIZACIÓN Y ADECUACIONES TEMPORALES

Durante el periodo evaluado se implementó la señalización temporal conforme a los lineamientos establecidos en el PMT aprobado y en el Manual de Señalización Vial vigente. Se dispusieron señales preventivas orientadas a advertir a los usuarios sobre la presencia de obras en la vía, señales reglamentarias relacionadas con el cierre total del tramo intervenido y señales informativas indicando las

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

rutas alternas establecidas.

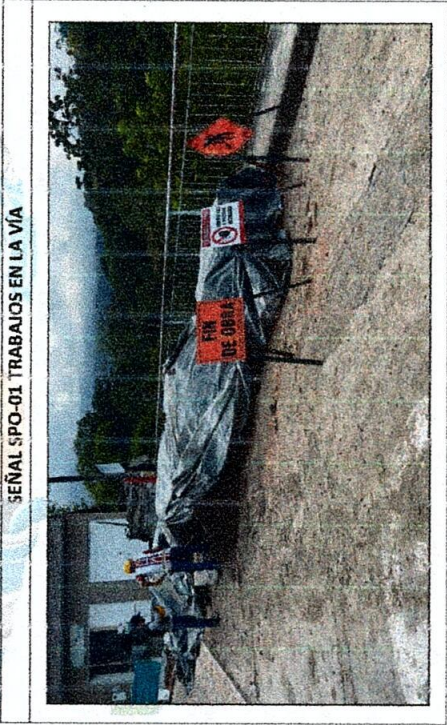
Adicionalmente, se instalaron elementos de canalización tales como conos, cinta de seguridad y cerramiento en lona, los cuales permitieron delimitar claramente el área de intervención y restringir el acceso a zonas de riesgo. La señalización se mantuvo en condiciones adecuadas de visibilidad y ubicación, siendo objeto de verificación permanente durante el periodo.

5.1.1 SEÑALES PREVENTIVAS

Las señales preventivas se instalaron con el fin de advertir oportunamente a los usuarios de la vía sobre la presencia de obras en ejecución, cierre total del tramo intervenido, tránsito restringido y circulación de maquinaria pesada. Su función principal es alertar sobre condiciones temporales que pueden representar riesgo, permitiendo que conductores y peatones adopten medidas de precaución.

SPO-01 Trabajos en la Vía, las cuales se instalaron en las zonas colindantes al desarrollo de las actividades

Tabla 2. Evidencia SEÑAL SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA



CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

SPO-02 Maquinaria en la vía, las cuales se instalaron en las zonas cllindantes al desarrollo de las actividad des

Tabla 3. Evidencia SEÑAL SPO-02 MAQUINARIA EN LA VÍA



5.1.2 SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias tendrán como propósito establecer prohibiciones y restricciones temporales, tales como el cierre total de la vía, prohibición de paso vehicular y control de acceso al área intervenida. Su instalación busca asegurar el cumplimiento de las disposiciones adoptadas dentro del PMT y reforzar las condiciones de seguridad vial en el sector.

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

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

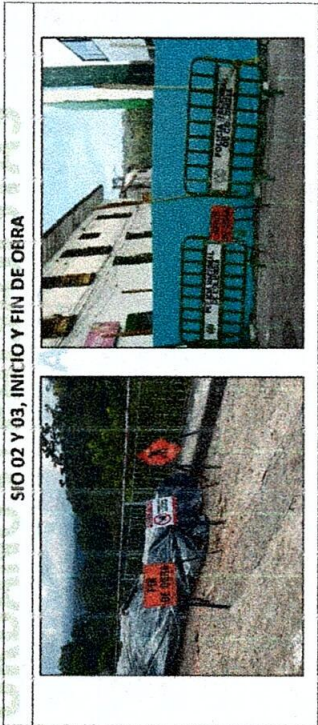
Tabla 4. Evidencia SEÑAL SRO-02 DESVÍO



5.1.3 SEÑALES INFORMATIVAS

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

Tabla 5. Evidencia SIO 02 Y 03, INICIO Y FIN DE OBRA

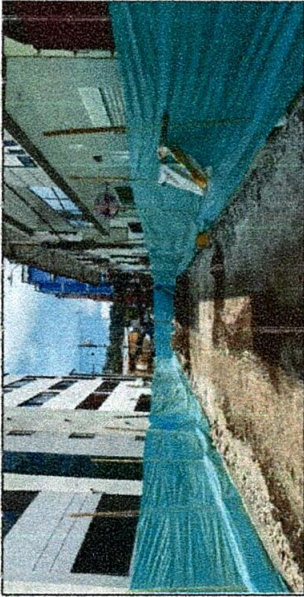


CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

5.1.4 DISPOSITIVOS VARIOS

En lo que respecta a la entrada y salida de materiales, equipos y salida de escombros y demás para la en ejecución se cuenta con personas vinculadas a las actividades de obra que den las indicaciones necesarias y oportunas para el manejo del tráfico de equipos y materiales de construcción. Adicionalmente, como medida preventiva se realizo la instalación de lona de cerramiento perimetral a la zona de intervención

Tabla 6. Evidencia DISPOSITIVOS VARIOS

<div> <div>CONTROLADORES DE TRAFICO</div>  </div>	<div> <div>CERRAMIENTO PERIMETRAL</div>  </div>
--	--

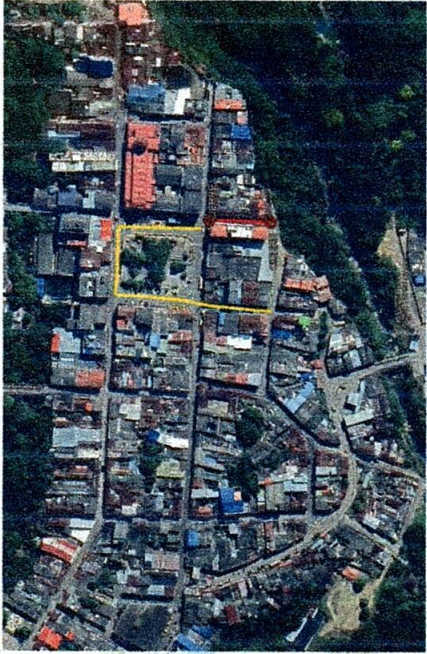
CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

5.2 CONTROL DE TRÁNSITO

El control del tránsito vehicular se realizó mediante la implementación del cierre total del tramo intervenido, restringiendo el acceso de vehículos al área de obra y direccionando el flujo hacia las rutas alternas definidas en el PMT. Esta medida permitió eliminar interferencias entre el tránsito vehicular y las actividades constructivas, garantizando condiciones seguras de operación.

El comportamiento del tránsito en las vías alternas se desarrolló de manera normal, evidenciándose una adecuada adaptación por parte de los usuarios y ausencia de congestiones significativas o afectaciones a la movilidad del sector.

Ilustración 3. Esquema vía alterna del cierre vial.



5.3 MANEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

El transporte público que habitualmente circula por el sector fue redirigido hacia las rutas alternas establecidas, permitiendo la continuidad del servicio sin interferir con el desarrollo de las actividades constructivas. Esta medida contribuyó a mantener condiciones de orden y seguridad en el área de influencia del proyecto.

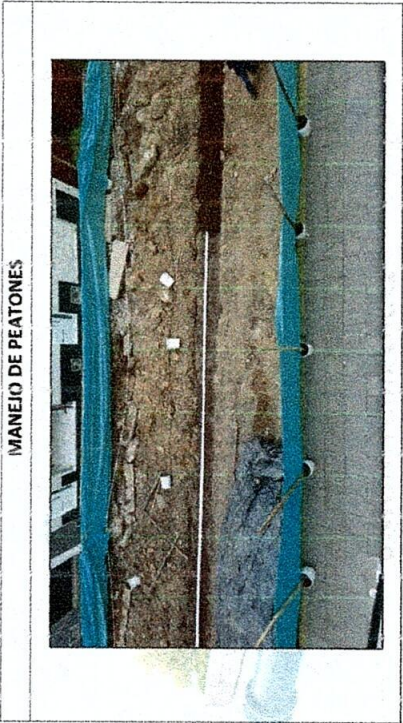
CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

5.4 MANEJO DE PEATONES

El manejo de peatones se desarrolló bajo un enfoque de protección y seguridad, considerando que estos constituyen el actor vial más vulnerable. Se implementaron medidas de delimitación mediante cerramiento en lona y cinta de seguridad, aislando completamente las áreas de trabajo.

Asimismo, se orientó el tránsito peatonal hacia zonas seguras y libres de interferencias, garantizando condiciones adecuadas de circulación durante la ejecución de las actividades constructivas.

Tabla 7. Evidencia Manejo de Peatones



5.6 MANEJO DE CICLISTAS

Debido a la ocupación total de la sección vial y la presencia de excavaciones abiertas, no se permitió el tránsito de ciclo usuarios dentro del tramo intervenido. Estos fueron direccionados hacia rutas alternas, reduciendo así los riesgos asociados a la interacción con maquinaria y frentes de trabajo.

5.6 ENTRADA Y SALIDA DE MAQUINARIA Y VEHICULOS DE CARGA

Durante el periodo se registró la operación de maquinaria amarilla tipo retroexcavadora, así como el ingreso y salida de volquetas y vehículos de suministro de materiales. Estas actividades se desarrollaron de manera controlada, bajo supervisión del personal de obra y con el apoyo de señalización adecuada.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

El manejo organizado de estos equipos permitió minimizar riesgos operativos y garantizar la seguridad tanto del personal como de los usuarios de las vías aledañas.

5.7 ZONAS DE CARGUE Y DESCARGA DE MATERIALES

Las actividades de carga y descarga de materiales se realizaron dentro del área delimitada del frente de obra, aprovechando el cierre total del tramo intervenido. Estas zonas fueron organizadas de manera técnica, evitando obstrucciones y garantizando condiciones adecuadas para la operación de maquinaria y vehículos de carga.

Ilustración 4. Zona de cargue y descargue de materiales.



6 SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL PMT

Durante el periodo reportado, el contratista realizó el seguimiento permanente a la implementación y funcionamiento de las medidas establecidas en el Plan de Manejo de Tránsito – PMT, con el propósito de verificar el adecuado cumplimiento de las disposiciones técnicas definidas en el documento aprobado y garantizar condiciones seguras de movilidad para peatones, residentes del sector, usuarios de la vía y personal vinculado a la obra.

El seguimiento se efectuó mediante verificaciones periódicas en campo, orientadas a evaluar la correcta instalación, visibilidad y estado de conservación de los dispositivos de señalización preventiva, reglamentaria e informativa implementados en el frente de trabajo, así como la delimitación adecuada de

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

las zonas intervenidas mediante elementos temporales de control de tránsito tales como conos, barreras y cintas de seguridad. Estas inspecciones permitieron confirmar que los dispositivos permanecieron ubicados conforme a lo establecido en el PMT y cumplieron su función de advertir oportunamente a los usuarios de la vía sobre la presencia de actividades constructivas.

De igual manera, se realizó control continuo sobre las condiciones de circulación vehicular y peatonal en el área de influencia del proyecto, verificando que las intervenciones desarrolladas no generaran afectaciones significativas en la movilidad del sector. En este sentido, se mantuvo habilitado el tránsito local de manera controlada cuando las condiciones de obra lo permitieron, garantizando el acceso a las viviendas, establecimientos y predios colindantes al área de intervención.

Como parte de las actividades de seguimiento, el personal responsable del PMT dentro de la organización del contratista efectuó revisiones diarias del estado de las zonas de trabajo, accesos temporales, áreas de cargue y descargue de materiales y corredores de circulación peatonal, con el fin de identificar oportunamente cualquier situación que pudiera representar riesgo para los usuarios de la vía. Estas actividades permitieron asegurar que las áreas intervenidas permanecieran debidamente señalizadas y delimitadas durante el desarrollo de las labores constructivas.

Adicionalmente, el contratista mantuvo comunicación permanente con el personal operativo de obra para garantizar que las actividades constructivas se desarrollaran de manera coordinada con las medidas de manejo de tránsito establecidas, evitando la ocupación innecesaria de la vía pública y manteniendo despejados los espacios destinados para la circulación de peatones y vehículos.

Durante el período evaluado no se registraron incidentes de tránsito, situaciones de riesgo relevantes ni quejas formales por parte de la comunidad asociadas a la implementación del PMT, lo cual evidencia el adecuado funcionamiento de las medidas de señalización y control adoptadas en el frente de trabajo.

En términos generales, el seguimiento realizado permitió verificar que las medidas contempladas en el Plan de Manejo de Tránsito se han implementado de manera adecuada, contribuyendo a mantener condiciones seguras de movilidad en el sector intervenido y permitiendo el desarrollo normal de las actividades constructivas sin generar afectaciones significativas al tránsito local.

7 NOVEDADES Y EVENTUALIDADES

Durante el período reportado, se presentaron algunos eventos de precipitación y condiciones climáticas adversas, los cuales en determinados momentos generaron interrupciones temporales en el desarrollo normal de algunas actividades constructivas asociadas al proyecto.

Como consecuencia de estas condiciones climáticas, y particularmente debido a la humedad del material

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

presente en el frente de obra, en algunas ocasiones durante la salida de vehículos y maquinaria desde el área de intervención hacia las vías adyacentes se evidenció la presencia de lodos adheridos a las ruedas de los equipos, situación que podía generar arrastre de material hacia la superficie de rodadura.

En atención a esta circunstancia, el personal de obra adoptó medidas preventivas orientadas a minimizar posibles afectaciones a la movilidad y a las condiciones de seguridad vial, tales como el control en la salida de vehículos, la limpieza puntual de las áreas donde se evidenciaba acumulación de material y la adopción de precauciones adicionales durante las maniobras de ingreso y salida de maquinaria.

Es importante resaltar que estas eventualidades fueron atendidas de manera oportuna por el personal del proyecto, permitiendo mantener condiciones adecuadas de seguridad en el sector intervenido y evitando que dichas situaciones generaran afectaciones significativas en la implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) o en la movilidad del área de influencia del proyecto.

En términos generales, las condiciones descritas fueron eventuales y propias de la dinámica constructiva y de las condiciones climáticas del período, siendo manejadas de manera adecuada por parte del contratista.

8 CONCLUSIONES.

Durante el período comprendido entre el 17 de febrero y el 17 de marzo de 2026, se llevó a cabo la implementación y aplicación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) correspondiente al proyecto de optimización del sistema de alcantarillado, acueducto y obras complementarias en la carrera 10 entre calles 11 y 12 del barrio El Centro del municipio de San Vicente de Chucuri – Santander. En este sentido, se evidenció que las medidas de control, señalización y manejo de la movilidad establecidas en el PMT han sido implementadas de manera adecuada por parte del contratista, permitiendo el desarrollo de las actividades constructivas en condiciones seguras tanto para el personal de obra como para los diferentes actores viales que circulan en el área de influencia del proyecto.

La señalización preventiva, reglamentaria e informativa instalada en el frente de trabajo ha cumplido su función de advertir oportunamente a los usuarios sobre la presencia de obras en la vía, así como de orientar la circulación hacia las rutas alternas definidas para mitigar los impactos derivados del cierre temporal del tramo intervenido. Asimismo, la delimitación de las áreas de trabajo mediante elementos de cerramiento temporal ha permitido mantener aisladas las zonas de excavación y operación de maquinaria, reduciendo los riesgos asociados a la interacción entre la actividad constructiva y el tránsito de peatones o vehículos.

Durante el período evaluado no se presentaron incidentes de tránsito ni situaciones que comprometieran la seguridad vial en el sector intervenido. Las eventuales afectaciones asociadas a condiciones climáticas

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

adversas, tales como lluvias que generaron humedad en el material presente en el frente de obra, fueron atendidas de manera oportuna mediante acciones de control y limpieza, evitando que dichas condiciones generaran impactos significativos en la movilidad o en la seguridad de la vía.

En términos generales, el seguimiento realizado permite concluir que el Plan de Manejo de Tránsito ha funcionado de manera adecuada durante el periodo reportado, contribuyendo a mantener condiciones seguras de movilidad en el sector intervenido y permitiendo el desarrollo normal de las actividades constructivas contempladas dentro del proyecto.

9 RECOMENDACIONES

Con el fin de mantener las condiciones adecuadas de seguridad vial y control del tránsito durante las siguientes etapas de ejecución del proyecto, se recomienda continuar con la verificación permanente del estado y correcta ubicación de la señalización temporal instalada en el frente de obra, garantizando que los dispositivos de advertencia, regulación e información se mantengan visibles y en condiciones óptimas para orientar adecuadamente a los usuarios de la vía.

De igual manera, se recomienda mantener el seguimiento continuo a las condiciones de circulación en las vías alternas utilizadas por los vehículos que habitualmente transitan por el sector, con el fin de identificar oportunamente cualquier situación que pueda generar afectaciones a la movilidad local y adoptar las medidas de manejo que correspondan.

Considerando que durante el periodo evaluado se presentaron eventos de lluvia que generaron condiciones de humedad en el frente de trabajo, se sugiere continuar implementando medidas preventivas orientadas a evitar el arrastre de material hacia la superficie de rodadura durante la salida de maquinaria y vehículos de carga desde el área de obra, tales como el control en los puntos de acceso, la limpieza periódica de la vía y la adopción de precauciones adicionales durante las maniobras de ingreso y salida de equipos.

Finalmente, se recomienda continuar con el seguimiento técnico y operativo a la implementación del Plan de Manejo de Tránsito durante el desarrollo del proyecto, garantizando que las medidas establecidas se mantengan acordes con las condiciones reales de obra y contribuyan a preservar la seguridad de los usuarios de la vía, la comunidad del sector y el personal vinculado a la ejecución de las actividades constructivas.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE SANTANDER

INFORME PLAN DE MANEJO DE TRAFICO No 02

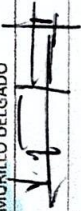
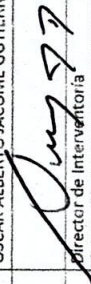
CONTRATISTA
UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10

DEPARTAMENTO DE SANTANDER
MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI
ABRIL 2026

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

INFORME PLAN DE MANEJO DE TRAFICO No 02	
CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI - SANTANDER	

CONTROL DE ELABORACIÓN, REVISIÓN Y APROBACIÓN DE DOCUMENTOS

Versión del documento	Fecha de modificación	Observaciones
V01	17-04-2026	Elaboración del informe de seguimiento No. 02 del PMT e incorporación de novedades climáticas.
V02	20-04-2026	Revisión final de textos y preparación de espacios para el anexo fotográfico de señalización vial.
APROBACION		
Responsable por la Elaboración	Nombre:	ROSA ISABEL HUERTO RODRIGUEZ
	Firma:	
	Cargo:	Residente de Obra
Responsable por la Revisión	Nombre:	VILNER JOHANY MURILLO DELGADO
	Firma:	
	Cargo:	Director de Obra
Responsable por la Aprobación	Nombre:	DANIEL MATEO ARENAS IZAQUITA
	Firma:	
	Cargo:	Residente de Interventoria
Responsable por la Aprobación	Nombre:	OSCAR ALBERTO JACOME GUTIERREZ
	Firma:	
	Cargo:	Director de Interventoria

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN	5
2	ALCANCE DEL INFORME	6
3	PROGRAMACIÓN DE OBRA	6
4	PROCESO CONSTRUCTIVO	7
4.1	CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ENTORNO DEL PROYECTO	7
4.2	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y OPERATIVAS EN EL ÁREA DEL PROYECTO	7
4.3	CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS ACTIVIDADES A REALIZAR	8
4.3.1	REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO	8
4.3.2	REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE REDES DE ACUEDUCTO	9
4.3.3	OBRAS COMPLEMENTARIAS	9
5	IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	9
5.1	SEÑALIZACIÓN Y ADECUACIONES TEMPORALES	9
5.1.1	SEÑALES PREVENTIVAS	10
5.1.2	SEÑALES REGLAMENTARIAS	11
5.1.3	SEÑALES INFORMATIVAS	12
5.1.4	DISPOSITIVOS VARIOS	13
5.2	CONTROL DE TRÁNSITO	14
5.3	MANEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO	14
5.4	MANEJO DE PEATONES	15
5.5	MANEJO DE CICLOUSUARIOS	15
5.6	ENTRADA Y SALIDA DE MAQUINARIA Y VEHÍCULOS DE CARGA	15
5.7	ZONAS DE CARGUE Y DESCARGA DE MATERIALES	16
6	SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL PMT	16
7	NOVEDADES Y EVENTUALIDADES	18
8	CONCLUSIONES	18
9	RECOMENDACIONES	19

Ilustración 1.	Localización general del proyecto	7
Ilustración 2.	Localización específica del proyecto	8
Ilustración 3.	Esquema vía alterna del cierre vial	14
Ilustración 4.	Zona de cargue y descargue de materiales	16
Tabla 1.	Programación de horarios de trabajo en condiciones normales de obra	6
Tabla 2.	Evidencia SEÑAL SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA	10
Tabla 3.	Evidencia SEÑAL SPO-02 MAQUINARIA EN LA VÍA	11
Tabla 4.	Evidencia SEÑAL SRO-02 DESVÍO	12
Tabla 5.	Evidencia SIO 02 Y 03, INICIO Y FIN DE OBRA	12
Tabla 6.	Evidencia DISPOSITIVOS VARIOS	13
Tabla 7.	Evidencia Manejo de Peatones	15



UNION TEMPORAL
URBANOS Y PAISAJISTAS
CARRERA 10

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el segundo informe mensual de seguimiento, control y evaluación de la implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) para el proyecto de Optimización del sistema de alcantarillado, acueducto y obras complementarias en la Carrera 10 entre calles 11 y 12 del barrio El Centro. Este reporte técnico tiene como finalidad examinar de forma objetiva la operatividad de los dispositivos de señalización y las dinámicas de movilidad vial urbana durante el periodo comprendido entre el 18 de marzo y el 18 de abril de 2026, validando que el desarrollo de la infraestructura se ejecute protegiendo la vida de los trabajadores, peatones y conductores del municipio de San Vicente de Chucurí.

Durante este segundo mes de actividades, la complejidad de las excavaciones a cielo abierto para las redes matrices de alcantarillado sanitario, pluvial y acueducto exigió la continuidad rigurosa del cierre total de la sección vial de la Carrera 10. No obstante, la dinámica operativa estuvo fuertemente influenciada por factores hidrometeorológicos extremos, caracterizados por lluvias prolongadas y ráfagas de viento que alteraron tanto los rendimientos de la obra civil como la estabilidad física de los elementos de señalización temporal. Bajo este contexto, el informe detalla las acciones de mantenimiento correctivo adelantadas por el contratista para asegurar la visibilidad y permanencia de los esquemas de desvío, la efectividad de las rutas alternas y el control seguro en los accesos vehiculares provisionales previstos exclusivamente para el abastecimiento técnico del proyecto.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

2 ALCANCE DEL INFORME

El alcance de este informe técnico abarca el diagnóstico, la verificación en campo y el balance logístico del Plan de Manejo de Tránsito durante el ciclo operativo que abarca desde el 18 de marzo hasta el 18 de abril de 2026, concentrando su análisis en los siguientes componentes:

- La inspección permanente de la estabilidad, limpieza y posicionamiento de la señalización vertical temporal y los elementos de canalización ante eventos climáticos severos.
- La evaluación del comportamiento vehicular en la ruta alterna establecida (Carrera 11 y entorno del parque principal) para comprobar la fluidez y absorción del tráfico desviado.
- El control técnico de las aperturas parciales y momentáneas de la vía destinadas única y exclusivamente al ingreso de maquinaria amarilla y vehículos pesados de suministro de materiales.
- El monitoreo de los senderos peatonales provisionales para garantizar el tránsito seguro de la comunidad del barrio El Centro.
- La verificación del Índice de accidentabilidad y seguridad vial en el área de influencia directa e indirecta del corredor intervenido.

Este informe permite establecer el comportamiento del PMT en condiciones reales de ejecución y su efectividad en la mitigación de impactos sobre la movilidad urbana.

3 PROGRAMACIÓN DE OBRA

El proyecto de optimización urbana mantiene su esquema de jornadas dinámicas para maximizar el uso del tiempo en los periodos de buen clima. Los horarios de trabajo establecidos en condiciones normales de obra se detallan en la siguiente tabla:

Los horarios para la ejecución de las actividades serán los siguientes:

Tabla 1. Programación de horarios de trabajo en condiciones normales de obra.

DÍA DE SEMANA	HORARIOS	DURACIÓN
Lunes a Viernes	7:00 AM a 5:00 PM	50 HORAS
Sábados	7:00 AM a 1:00 PM	8 HORAS

Horarios Extraordinarios / Dominicales: Activdos de manera puntual y coordinada según los requerimientos críticos de las funciones de concreto, la estabilización de zanjas afectadas por filtraciones y las ventanas de tiempo secas permitidas por las condiciones climáticas.

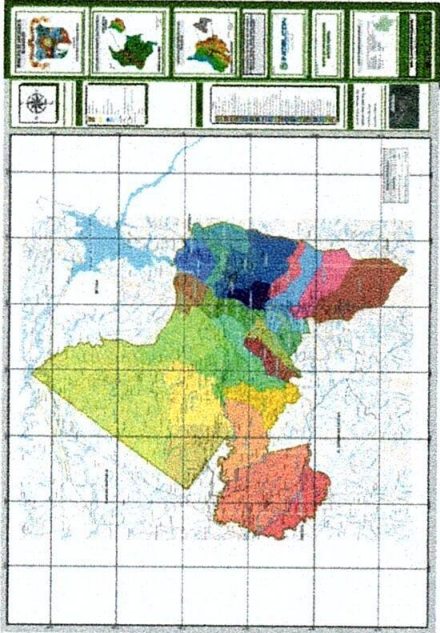
CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

4 PROCESO CONSTRUCTIVO

4.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ENTORNO DEL PROYECTO

El municipio de San Vicente de Chucurí, está enmarcado entre las coordenadas planas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC - con origen Bogotá NORTE: 1°26.000 a 1°283.000 y ESTE: 1°036.000 a 1°083.000 (Figura 1). Ubicado en la provincia de Mares, al centro occidental del departamento de Santander, a una distancia de 98 km. de la ciudad de Bucaramanga, capital departamental, posee un área rural de 1195,51 Km2 (119.514,41 Has) Conformada por 37 veredas y 5.394 predios. El área urbana posee una superficie de 185,41 Has (1, 18541 Km2), cuenta con 30 Barrios y 3.647 predios (3.345 viviendas).

Ilustración 1. Localización general del proyecto.

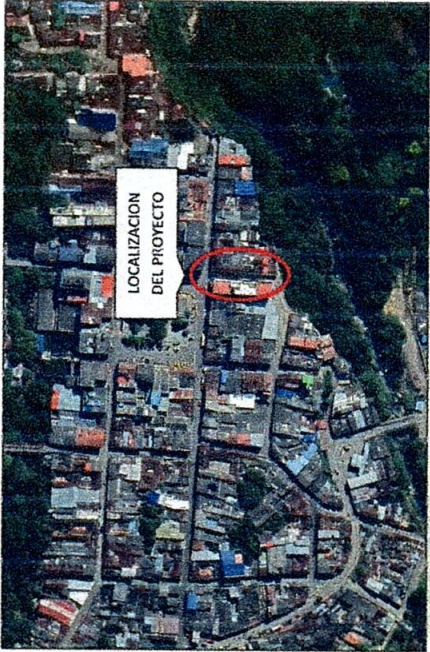


4.2 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y OPERATIVAS EN EL ÁREA DEL PROYECTO

El proyecto “CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURÍ – SANTANDER” se encuentra localizado en el casco urbano del municipio de San Vicente de Chucurí en específico en el barrio El Centro en la carrera 10 entre calles 11 y 12.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

Ilustración 2. Localización específica del proyecto.



4.3 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS ACTIVIDADES A REALIZAR

El proyecto de “CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURÍ - SANTANDER.” pretende intervenir tanto las redes de Acueducto y Alcantarillado como la red vial mediante la construcción de Pavimento Articulado en el barrio El Centro de la zona urbana del municipio de San Vicente de Chucurí.

4.3.1 REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO

La instalación se llevará a cabo mayormente en terrenos de material afirmado o tierra, y se prevé la demolición de la estructura de pavimento existente para permitir un acceso adecuado a las tuberías. Este proceso garantizará que las tuberías estén alineadas correctamente y tengan la pendiente necesaria para facilitar el flujo de las aguas residuales hacia los colectores principales con destino a los puntos de vertimiento.

Además, serán construidos pozos de inspección y acometidas domiciliarias para prestar el servicio a los habitantes de los tramos a intervenir acorde a los diseños establecidos.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

4.3.2 REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE REDES DE ACUEDUCTO

El capítulo que aquí se presenta, y que en forma integral reúne todos los aspectos del sistema de acueducto en el barrio El Centro de la zona urbana del municipio de San Vicente de Chucurí, garantiza contar con un sistema en el cual se pueda controlar la red en todos sus aspectos, mejorar la gestión operativa y encadenar la gestión comercial, logrando que, partir de garantizar la oferta de agua, se logre aumentar los indicadores de continuidad del servicio, cobertura del mismo y micro medición.

Se realizarán acometidas domiciliarias mediante collarín de derivación con el diámetro de la tubería donde será instalado, la tubería de la conexión será en PVC 3/4" RDE 21 con sus respectivos adaptadores.

4.3.3 OBRAS COMPLEMENTARIAS

El proyecto contempla la ejecución de obras complementarias de urbanismo, como la construcción de pavimento articulado tipo adoquín multi-color, instalación de bordillos prefabricados, andenes, mobiliario urbano y arborización ornamental, que además de restituir las superficies afectadas por las intervenciones subterráneas, contribuyen al embellecimiento del espacio público, consolidando un entorno urbano funcional, accesible y estéticamente atractivo, con el propósito de proyectar el área como un futuro corredor turístico y de integración ciudadana

NOTA: Para las actividades de excavación en material común de la explanación y demolición y retiro de estructuras de concreto, demolición de pavimentos existentes, corte de material se requiere de la intervención de vía con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios. Para el desarrollo de estas actividades se requiere de transporte para la evacuación de material de excavación, así como para el suministro de materiales granulares para rellenos, sub-bases, bases, concreto rígido entre otros. Como también la instalación de tuberías y construcción de obras de arte.

5 IMPLEMENTACION DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

5.1 SEÑALIZACIÓN Y ADECUACIONES TEMPORALES

La infraestructura de señalización vial se mantuvo distribuida conforme a los lineamientos del Manual de Señalización Vial de Colombia (Resolución 1885 de 2015), clasificándose en señales preventivas, reglamentarias, informativas y dispositivos de canalización luminosa y física. Durante el periodo del 18 de marzo al 18 de abril de 2026, el esquema general del PMT operó bajo la modalidad de Cierre Total de la Calzada, redireccionando el flujo de vehículos particulares, comerciales y de transporte público hacia la Carrera 11, vía que rodea el parque principal y que actuó como el

Durante el periodo evaluado se implementó la señalización temporal conforme a los lineamientos

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

establecidos en el PMT aprobado y en el Manual de Señalización Vial vigente. Se dispusieron señales preventivas orientadas a advertir a los usuarios sobre la presencia de obras en la vía, señales reglamentarias relacionadas con el cierre total del tramo intervenido y señales informativas indicando las rutas alternas establecidas.

Adicionalmente, se instalaron elementos de canalización tales como conos, cinta de seguridad y cerramiento en lona, los cuales permitieron delimitar claramente el área de intervención y restringir el acceso a zonas de riesgo. La señalización se mantuvo en condiciones adecuadas de visibilidad y ubicación, siendo objeto de verificación permanente durante el periodo.

5.1.1 SEÑALES PREVENTIVAS

Las señales preventivas se instalaron con el fin de advertir oportunamente a los usuarios de la vía sobre la presencia de obras en ejecución, cierre total del tramo intervenido, tránsito restringido y circulación de maquinaria pesada. Su función principal es alertar sobre condiciones temporales que pueden representar riesgo, permitiendo que conductores y peatones adopten medidas de precaución.

SPO-01 Trabajos en la vía, las cuales se instalaron en las zonas colindantes al desarrollo de las actividades

Tabla 2. Evidencia SEÑAL SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA

SEÑAL SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA



CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNIÓN TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

SPO-02 Maquinaria en la vía, las cuales se instalaron en las zonas colindantes al desarrollo de las actividades

Tabla 3. Evidencia SEÑAL SPO-02 MAQUINARIA EN LA VÍA



5.1.2 SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias tendrán como propósito establecer prohibiciones y restricciones temporales, tales como el cierre total de la vía, prohibición de paso vehicular y control de acceso al área intervenida. Su instalación busca asegurar el cumplimiento de las disposiciones adoptadas dentro del PMT y reforzar las condiciones de seguridad vial en el sector.

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

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNIÓN TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

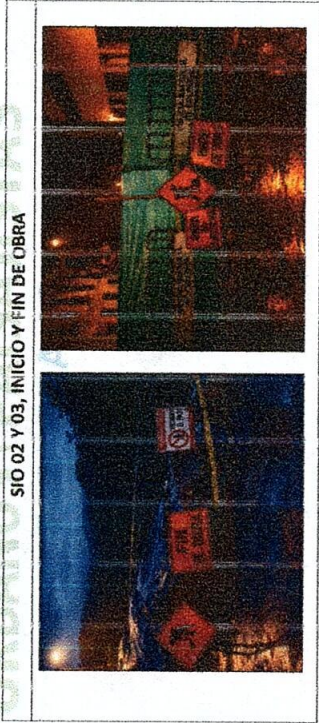
Tabla 4. Evidencia SEÑAL SRO-02 DESVÍO



5.1.3 SEÑALES INFORMATIVAS

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

Tabla 5. Evidencia SIO 02 Y 03, INICIO Y FIN DE OBRA



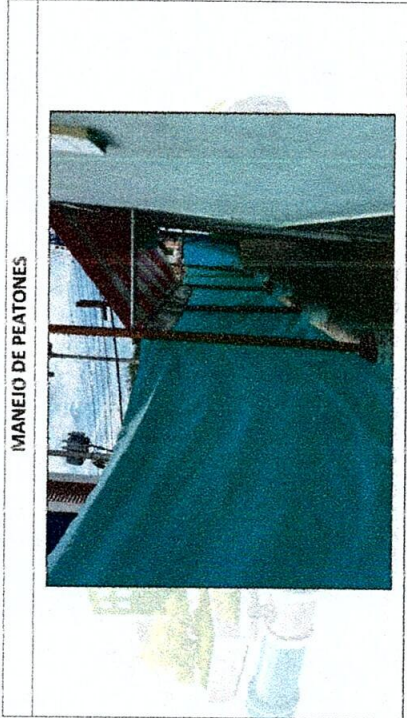
CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

5.4 MANEJO DE PEATONES

El manejo de peatones se desarrolló bajo un enfoque de protección y seguridad, considerando que estos constituyen el actor vial más vulnerable. Se implementaron medidas de delimitación mediante cerramiento en lona y cinta de seguridad, aislando completamente las áreas de trabajo.

Asimismo, se orientó el tránsito peatonal hacia zonas seguras y libres de interferencias, garantizando condiciones adecuadas de circulación durante la ejecución de las actividades constructivas.

Tabla 7. Evidencia Manejo de Peatones



5.5 MANEJO DE CICLISTAS.

Debido a la ocupación total de la sección vial y la presencia de excavaciones abiertas, no se permitió el tránsito de ciclo usuarios dentro del tramo intervenido. Estos fueron direccionados hacia rutas alternas, reduciendo así los riesgos asociados a la interacción con maquinaria y frentes de trabajo.

5.6 ENTRADA Y SALIDA DE MAQUINARIA Y VEHICULOS DE CARGA

Durante el periodo se registró la operación de maquinaria amarilla tipo retroexcavadora, así como el ingreso y salida de volquetas y vehículos de suministro de materiales. Estas actividades se desarrollaron de manera controlada, bajo supervisión del personal de obra y con el apoyo de señalización adecuada.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

El manejo organizado de estos equipos permitió minimizar riesgos operativos y garantizar la seguridad tanto del personal como de los usuarios de las vías aledañas.

5.7 ZONAS DE CARGUE Y DESCARGA DE MATERIALES

Las actividades de cargue y descargue de materiales se realizaron dentro del área delimitada del frente de obra, aprovechando el cierre total del tramo intervenido. Estas zonas fueron organizadas de manera técnica, evitando obstrucciones y garantizando condiciones adecuadas para la operación de maquinaria y vehículos de carga.

Ilustración 4. Zona de cargue y descargue de materiales.



6 SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL PMT

Durante el ciclo mensual reportado, la Unión Temporal Urbanos y Paisajistas Carrera 10 desplegó una fiscalización rigurosa y permanente sobre la operatividad de las medidas de ordenamiento vial aprobadas. Esta labor de supervisión, liderada por la línea de residencia técnica y el profesional SISO, se orientó a auditar que los dispositivos de control dinámico respondieran con efectividad a las necesidades de seguridad en el barrio El Centro, mitigando de forma anticipada los factores de riesgo para los residentes, el personal de construcción y los peatones que circulan por los bordes del proyecto.

La verificación en el frente de trabajo se estructuró mediante auditorías de campo diarias, diseñadas específicamente para evaluar el estado físico, la limpieza, la retroreflexión y la correcta

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

georreferenciación de las señales de tipo preventivo, reglamentario e informativo. Asimismo, se inspeccionó la estabilidad de las barreras de lona, los conos de señalización y las cintas de peligro perimetrales, elementos que delimitan las excavaciones de gran sección correspondientes a las redes hidrosanitarias. Estas inspecciones permitieron reconfigurar de manera inmediata la posición de los dispositivos que sufrieron desplazamientos o caídas accidentales causadas por la severidad climática de este periodo, garantizando que el sistema de advertencia operara de forma ininterrumpida las veinticuatro horas del día.

A diferencia de las fases iniciales del contrato, el avance en la excavación profunda de zanjas imposibilitó por completo la flexibilización del tránsito vehicular mixto dentro de la Carrera 10, consolidándose un esquema de cierre total hermetico entre las Calles 11 y 12. Por tal motivo, los esfuerzos de control vial en el área de influencia indirecta se concentraron en monitorear la Carrera 11 como ruta de desvío principal. El seguimiento técnico constató que la caizada alterna absorbió la demanda de tráfico de manera correcta y fluida, manteniendo la estabilidad comercial del casco urbano y evitando la congestión vehicular gracias a la oportuna asimilación del plan por parte de los conductores y las empresas de transporte público local.

Como parte del programa de aseguramiento del PMT, el contratista institucionalizó bitácoras diarias para registrar el estado de los accesos provisionales a las viviendas, las zonas exclusivas para el aprovisionamiento de subbases granulares y los corredores confinados para el tránsito peatonal de los comerciantes. Estas revisiones minuciosas permitieron identificar y subsanar en tiempo real acumulaciones menores de lodo sobre las aceras peatonales provocadas por el arrastre de las lluvias intensas, asegurando que las franjas laterales de circulación permanecieran limpias, estables y completamente aisladas de la zona de operación de la maquinaria pesada.

Adicionalmente, se mantuvo una línea de comunicación y coordinación directa con los operarios de las retroexcavadoras y los conductores de las volquetas de suministro. Esta sinergia operativa garantizó que las maniobras de cargue de escombros y descargue de tuberías estructurales se realizaran en los horarios de menor impacto comercial y al interior del anillo de aislamiento del proyecto, evitando la ocupación o el bloqueo innecesario de las intersecciones de las Calles 11 y 12 y conservando el orden logístico establecido.

Al cierre de este segundo ciclo de evaluación, el balance de seguridad vial reporta un índice de cero (0) siniestros viales, cero (0) incidentes con peatones y la ausencia de reclamaciones o quejas formales por parte de la veeduría ciudadana o la comunidad del barrio El Centro en relación con la movilidad. Este indicador positivo ratifica la idoneidad y el cumplimiento estricto de las medidas de canalización adoptadas, demostrando que el Plan de Manejo de Tránsito funcionó como un escudo de protección efectivo que permitió el desarrollo continuo de las obras de optimización bajo un entorno urbano seguro y controlado.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

7 NOVEDADES Y EVENTUALIDADES

Durante el periodo reportado, se presentaron algunos eventos de precipitación y condiciones climáticas adversas, los cuales en determinados momentos generaron interrupciones temporales en el desarrollo normal de algunas actividades constructivas asociadas al proyecto.

Como consecuencia de estas condiciones climáticas, y particularmente debido a la humedad del material presente en el frente de obra, en algunas ocasiones durante la salida de vehículos y maquinaria desde el área de intervención hacia las vías adyacentes se evidenció la presencia de lodos adheridos a las ruedas de los equipos, situación que podía generar arrastre de material hacia la superficie de rodadura.

En atención a esta circunstancia, el personal de obra adoptó medidas preventivas orientadas a minimizar posibles afectaciones a la movilidad y a las condiciones de seguridad vial, tales como el control en la salida de vehículos, la limpieza puntual de las áreas donde se evidenciaba acumulación de material y la adopción de precauciones adicionales durante las maniobras de ingreso y salida de maquinaria.

Es importante resaltar que estas eventualidades fueron atendidas de manera oportuna por el personal del proyecto, permitiendo mantener condiciones adecuadas de seguridad en el sector intervenido y evitando que dichas situaciones generaran afectaciones significativas en la implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) o en la movilidad del área de influencia del proyecto.

En términos generales, las condiciones descritas fueron eventuales y propias de la dinámica constructiva y de las condiciones climáticas del periodo, siendo manejadas de manera adecuada por parte del contratista.

8 CONCLUSIONES.

Durante el periodo comprendido entre el 18 de marzo y el 18 de abril de 2026, la implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) en el marco del Contrato de Obra Pública No. COP-602-2025 operó de manera satisfactoria y cumplió con el objetivo principal de salvaguardar la seguridad de los diferentes actores viales y del personal de obra en el barrio El Centro. El esquema de cierre total de la Carrera 10 entre calles 11 y 12 demostró ser la única alternativa técnica viable para ejecutar las excavaciones profundas e instalación de redes matrices hidrosanitarias sin comprometer la integridad del entorno. El redireccionamiento del flujo vehicular hacia la Carrera 11 se desarrolló de manera fluida y correcta, evidenciando una adecuada adaptación por parte de los usuarios y del transporte público municipal, lo que permitió registrar un balance final de cero (0) incidentes o accidentes de tránsito asociados directamente al desarrollo del proyecto.

No obstante la efectividad general del plan, las condiciones climáticas adversas y las intensas lluvias

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

registradas en San Vicente de Chucurí ejercieron una presión extraordinaria sobre los dispositivos de control temporal. Las ventiscas y precipitaciones recurrentes provocaron afectaciones físicas puntuales, tales como la pérdida de verticalidad y el desplazamiento posicional de las señales preventivas SPO-01 (Trabajos en la Vía) y de los cerramientos perimetrales en lona. Estas eventualidades fueron atendidas de manera oportuna y eficiente por el equipo técnico y el profesional SISO mediante jornadas de mantenimiento extraordinario y reforzamiento de soportes con contrapesos granulares, logrando restituir las condiciones de visibilidad y orden exigidas por el Manual de Señalización Vial vigente y asegurando la continuidad técnica del proyecto.

9 RECOMENDACIONES

Con el propósito de mantener los estándares de seguridad vial y asegurar el control operativo del tránsito en las fases constructivas subsiguientes, se formulan las siguientes recomendaciones técnicas encaminadas al éxito del proyecto:

- Intensificar las jornadas de inspección diaria sobre la totalidad de los dispositivos de señalización vertical, reglamentaria e informativa antes del inicio y al cierre de cada turno laboral, prestando especial atención al ajuste y estabilidad de los soportes frente a posibles nuevas alertas meteorológicas por lluvias o vientos fuertes en la región.
- Conservar de manera rigurosa las restricciones al tránsito mixto dentro de la Carrera 10 y mantener el apoyo permanente de los auxiliares de tránsito en los puntos de acceso, garantizando que el ingreso de volquetas y vehículos de suministro se realice bajo estrictas medidas de precaución y limpieza de llantas para evitar el arrastre de sedimentos o material saturado hacia la vía alterna de la Carrera 11.
- Dar continuidad a la limpieza y despeje de los senderos peatonales provisionales ubicados sobre las franjas laterales del corredor vial, asegurando que las excavaciones domiciliarias adyacentes cuenten con pasarelas seguras y con el debido confinamiento físico para proteger a los residentes y comerciantes del barrio El Centro

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL
SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS
COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10
ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE
CHUCURI - SANTANDER

INFORME PLAN DE MANEJO DE TRAFICO No 03

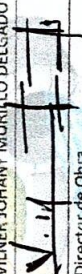
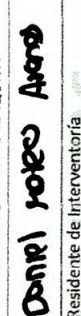
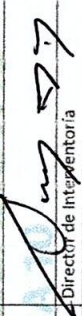
CONTRATISTA
UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10

DEPARTAMENTO DE SANTANDER
MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI
MAYO 2026

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA CO-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
---	---------------------------	---

INFORME PLAN DE MANEJO DE TRAFICO No 03
CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI - SANTANDER

CONTROL DE ELABORACIÓN, REVISIÓN Y APROBACIÓN DE DOCUMENTOS

Versión del documento	Fecha de modificación	Observaciones
V01	17-05-2026	Elaboración del informe de seguimiento No. 03 del PMT.
APROBACION		
Responsable por la Elaboración	Nombre:	ROSA ISABEL HUERTADO RODRIGUEZ
	Firma:	
	Cargo:	Residente de Obra
Responsable por la Revisión	Nombre:	VILNER JOHANY MURILLO DELGADO
	Firma:	
	Cargo:	Director de Obra
Responsable por la Aprobación	Nombre:	DANIEL MATEO ARENAS IZAQUITA
	Firma:	
	Cargo:	Residente de Interventoría
Responsable por la Aprobación	Nombre:	OSCAR ALBERTO JACOME GUTIERREZ
	Firma:	
	Cargo:	Director de Interventoría

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN	5
2	ALCANCE DEL INFORME	6
3	PROGRAMACIÓN DE OBRA	6
4	PROCESO CONSTRUCTIVO	7
4.1	CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ENTORNO DEL PROYECTO	7
4.2	CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y OPERATIVAS EN EL ÁREA DEL PROYECTO	8
4.3	CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS ACTIVIDADES A REALIZAR	8
4.3.1	REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO	8
4.3.2	REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE REDES DE ACUEDUCTO	9
4.3.3	OBRAS COMPLEMENTARIAS	9
5	IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	9
5.1	SEÑALIZACIÓN Y ADECUACIONES TEMPORALES	9
5.1.1	SEÑALES PREVENTIVAS	10
5.1.2	SEÑALES REGLAMENTARIAS	11
5.1.3	SEÑALES INFORMATIVAS	12
5.1.4	DISPOSITIVOS VARIOS	13
5.2	CONTROL DE TRÁNSITO	14
5.3	MANEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO	14
5.4	MANEJO DE PEATONES	15
5.5	MANEJO DE CICLISTAS	15
5.6	ENTRADA Y SALIDA DE MAQUINARIA Y VEHÍCULOS DE CARGA	16
5.7	ZONAS DE CARGUE Y DESCARGA DE MATERIALES	16
6	SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL PMT	16
7	NOVEDADES Y EVENTUALIDADES	17
8	CONCLUSIONES	18
9	RECOMENDACIONES	19

Ilustración 1.	Localización general del proyecto	7
Ilustración 2.	Localización específica del proyecto	8
Ilustración 3.	Esquema vía alterna del cierre vial	14
Ilustración 4.	Zona de cargue y descargue de materiales	16
Tabla 1.	Programación de horarios de trabajo en condiciones normales de obra	6
Tabla 2.	Evidencia SEÑAL SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA	10
Tabla 3.	Evidencia SEÑAL SPO-02 MAQUINARIA EN LA VÍA	11
Tabla 4.	Evidencia SEÑAL SRO-02 DESVÍO	12
Tabla 5.	Evidencia SIO 02 Y 03, INICIO Y FIN DE OBRA	12
Tabla 6.	Evidencia DISPOSITIVOS VARIOS	13
Tabla 7.	Evidencia Manejo de Peatones	15



UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS
CARRERA 10

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento expone el tercer informe mensual de seguimiento, control y verificación de las medidas adoptadas dentro del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) para el proyecto de optimización de redes matrices de alcantarillado, acueducto y obras complementarias de espacio público en la Carrera 10, entre las Calles 11 y 12 del barrio El Centro. Este reporte técnico abarca de forma detallada las evaluaciones de campo y la operatividad de los dispositivos de canalización y seguridad vial durante el ciclo comprendido entre el 18 de abril y el 17 de mayo de 2026. Su propósito fundamental es certificar ante la interventoría técnica y las autoridades municipales que la ejecución de las actividades de infraestructura civil se desarrolló garantizando la protección de los trabajadores, comerciantes, residentes y usuarios de la red vial urbana de San Vicente de Chucurí.

Durante este tercer mes de intervención, la consolidación de las redes profundas hidrosanitarias y el inicio de la adecuación de las capas granulares de soporte para el nuevo pavimento adquirido requirieron mantener el aislamiento riguroso y el cierre total de la sección de calzada en la Carrera 10. Las dinámicas de movilidad urbana y logística se gestionaron bajo un control estricto de los flujos de desvío, haciendo frente además a las contingencias climáticas derivadas de precipitaciones recurrentes en el área urbana. Este informe documenta los protocolos de mantenimiento vial, la estabilidad de los esquemas de señalización temporal instalados y la fluidez del tráfico automotor por los corredores periféricos alternos establecidos en la planeación inicial del proyecto.

2 ALCANCE DEL INFORME

El alcance técnico de este informe mensual comprende la evaluación integral, el inventario operativo y el diagnóstico de funcionamiento del Plan de Manejo de Tránsito en su período No. 03, el cual abarca desde el 18 de abril hasta el 17 de mayo de 2026, concentrando sus actividades de control en los siguientes aspectos:

- La supervisión y el aseguramiento físico de la estabilidad, limpieza, visibilidad y correcto posicionamiento de los dispositivos de señalización temporal preventiva, reglamentaria e informativa implementados en los accesos al proyecto.
- El monitoreo continuo de las condiciones de movilidad, flujo vehicular y capacidad de absorción del tráfico mixto desviado hacia la ruta alterna establecida sobre el eje de la Carrera 11 y el entorno del parque principal.
- El control logístico de los accesos parciales y provisionales de maquinaria pesada amarilla y vehículos de carga pesada destinados al suministro de materiales y evacuación de escombros de la obra.
- La verificación del estado de conservación, confinamiento y seguridad de los corredores peatonales provisionales habilitados para los residentes y usuarios del sector comercial del barrio El Centro.
- El registro y balance del índice de accidentabilidad e incidentes de seguridad vial en las áreas colindantes y de influencia directa del corredor intervenido.

Este informe permite establecer el comportamiento del PMT en condiciones reales de ejecución y su efectividad en la mitigación de impactos sobre la movilidad urbana.

3 PROGRAMACIÓN DE OBRA

El proyecto de optimización urbana mantiene su esquema de jornadas dinámicas para maximizar el uso del tiempo en los períodos de buen clima. Los horarios de trabajo establecidos en condiciones normales de obra se detallan en la siguiente tabla:

Los horarios para la ejecución de las actividades serán los siguientes:

Tabla 1. Programación de horas de trabajo en condiciones normales de obra.

DÍA DE SEMANA	HORARIOS	DURACIÓN
Lunes a Viernes	7:00 AM a 5:00 PM	50 HORAS
Sábados	7:00 AM a 1:00 PM	8 HORAS

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

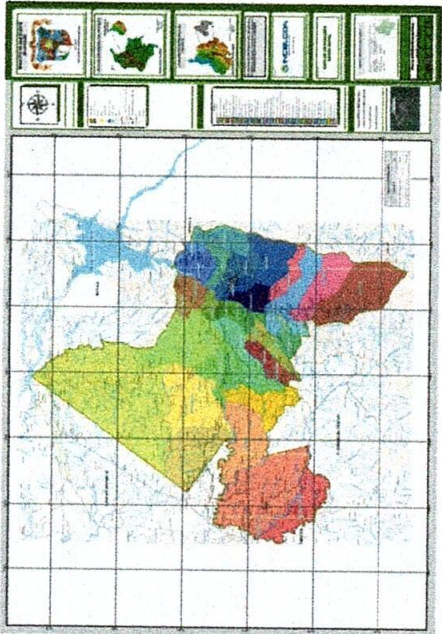
Es necesario precisar que el comportamiento dinámico de los frentes de trabajo y la necesidad técnica de avanzar en actividades críticas — tales como la fundición de estructuras de confinamiento de concreto o la excavación acelerada en ventarías de tiempo seco— hicieron indispensable la activación de jornadas extraordinarias y turnos extras durante fines de semana o periodos nocturnos puntuales. Estas extensiones de horario se ejecutaron bajo la estricta vigilancia del personal de supervisión técnica y de la coordinación SISO, garantizando que el frente contara con el apoyo de iluminación artificial adecuada y el reforzamiento de los dispositivos luminosos de advertencia vial para mitigar cualquier condición de riesgo en horas de baja visibilidad natural.

4 PROCESO CONSTRUCTIVO

4.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ENTORNO DEL PROYECTO

El municipio de San Vicente de Chucuri, está enmarcado entre las coordenadas planas del Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC- con origen Bogotá NORTE: 1°26.000 a 1°283.000 y ESTE: 1°036.000 a 1°083.000 (Figura 1). Ubicado en la provincia de Mares, al centro occidente del departamento de Santander, a una distancia de 98 Km. de la ciudad de Bucaramanga, capital departamental, posee un área rural de 1195,51 Km2 (119.514,41 Has) Conformada por 37 veredas y 5.394 predios. El área urbana posee una superficie de 185,41 Has (1. 18541 Km2), cuenta con 30 Barrios y 3.647 predios (3.345 viviendas).

Ilustración 1. Localización general del proyecto.

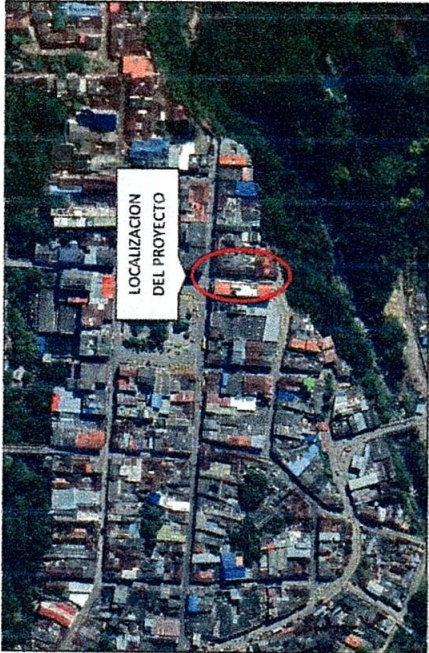


CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

4.2 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y OPERATIVAS EN EL ÁREA DEL PROYECTO

El proyecto “CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI – SANTANDER” se encuentra localizado en el casco urbano del municipio de San Vicente de Chucuri en específico en el barrio El Centro en la carrera 10 entre calles 11 y 12.

Ilustración 2. Localización específica del proyecto.



4.3 CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS ACTIVIDADES A REALIZAR

El proyecto de “CONTRATO DE OBRA PÚBLICA PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO, ACUEDUCTO, Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL BARRIO EL CENTRO CARRERA 10 ENTRE CALLES 11 Y 12 DEL MUNICIPIO DE SAN VICENTE DE CHUCURI – SANTANDER.” pretende intervenir tanto las redes de Acueducto y Alcantarillado como la red vial mediante la construcción de Pavimento Articulado en el barrio El Centro de la zona urbana del municipio de San Vicente de Chucuri.

4.3.1 REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO

La instalación se llevará a cabo mayormente en terrenos de material afirmado o tierra, y se prevé la

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

demolición de la estructura de pavimento existente para permitir un acceso adecuado a las tuberías. Este proceso garantizará que las tuberías estén alineadas correctamente y tengan la pendiente necesaria para facilitar el flujo de las aguas residuales hacia los colectores principales con destino a los puntos de vertimiento.

Además, serán construidos pozos de inspección y acometidas domiciliarias para prestar el servicio a los habitantes de los tramos a intervenir acorde a los diseños establecidos.

4.3.2 REPOSICIÓN DEL SISTEMA DE REDES DE ACUEDUCTO

El capítulo que aquí se presenta, y que en forma integral reúne todos los aspectos del sistema de acueducto en el barrio El Centro de la zona urbana del municipio de San Vicente de Chucurí, garantiza contar con un sistema en el cual se pueda controlar la red en todos sus aspectos, mejorar la gestión operativa y encadenar la gestión comercial, logrando que, partir de garantizar la oferta de agua, se logre aumentar los indicadores de continuidad del servicio, cobertura del mismo y micro medición.

Se realizarán acometidas domiciliarias mediante collarín de derivación con el diámetro de la tubería donde será instalado, la tubería de la conexión será en PVC 3/4" RDE 21 con sus respectivos adaptadores.

4.3.3 OBRAS COMPLEMENTARIAS

El proyecto contempla la ejecución de obras complementarias de urbanismo, como la construcción de pavimento articulado tipo adoquín multicolor, instalación de bordillos preabricados, andenes, mobiliario urbano y arborización ornamental, que además de restituir las superficies afectadas por las intervenciones subterráneas, contribuyen al embellecimiento del espacio público, consolidando un entorno urbano funcional, accesible y estéticamente atractivo, con el propósito de proyectar el área como un futuro corredor turístico y de integración ciudadana

NOTA: Para las actividades de excavación en material común de la explanación y demolición y retiro de estructuras de concreto, demolición de pavimentos existentes, corte de material se requiere de la intervención de vía con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios. Para el desarrollo de estas actividades se requiere de transporte para la evacuación de material de excavación, así como para el suministro de materiales granulares para rellenos, sub-bases, bases, concreto rígido entre otros. Como también la instalación de tuberías y construcción de obras de arte.

5 IMPLEMENTACION DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

5.1 SEÑALIZACIÓN Y ADECUACIONES TEMPORALES

La infraestructura de señalización temporal en el frente de obra se conservó implementada en estricta

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

conformidad con las directrices técnicas del Manual de Señalización Vial de Colombia vigente. Con el propósito de regular de forma efectiva el cierre total de la calzada, se mantuvieron operativas las señales reglamentarias de prohibición de paso, complementadas por barreras físicas tipo valla y cintas de peligro de alta visibilidad para restringir de manera absoluta el acceso al anillo de trabajo de la Carrera 10. De igual forma, en las intersecciones clave previas al proyecto, se dispuso de señales informativas y de direccionamiento que indicaban de forma oportuna a los conductores la aproximación al frente de obra y la ruta de desvío obligatoria, garantizando un guiño visual claro tanto en las jornadas diurnas como en las operaciones nocturnas extraordinarias.

5.1.1 SEÑALES PREVENTIVAS

Las señales preventivas se instalaron con el fin de advertir oportunamente a los usuarios de la vía sobre la presencia de obras en ejecución, cierre total del tramo intervenido, tránsito restringido y circulación de maquinaria pesada. Su función principal es alertar sobre condiciones temporales que pueden representar riesgo, permitiendo que conductores y peatones adopten medidas de precaución.

SPO-01 Trabajos en la Vía, las cuales se instalaron en las zonas colindantes al desarrollo de las actividades

Tabla 2. Evidencia SEÑAL SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA

SEÑAL SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA



CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

SPO-02 Maquinaria en la vía, las cuales se instalaron en las zonas colindantes al desarrollo de las actividades

Tabla 3. Evidencia SEÑAL SPO-02 MAQUINARIA EN LA VÍA



5.1.2 SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias tendrán como propósito establecer prohibiciones y restricciones temporales, tales como el cierre total de la vía, prohibición de paso vehicular y control de acceso al área intervenida. Su instalación busca asegurar el cumplimiento de las disposiciones adoptadas dentro del PMT y reforzar las condiciones de seguridad vial en el sector.

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

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

Tabla 4. Evidencia SEÑAL SRO-02 DESVÍO



5.1.3 SEÑALES INFORMATIVAS

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

Tabla 5. Evidencia SIO 02 Y 03, INICIO Y FIN DE OBRA

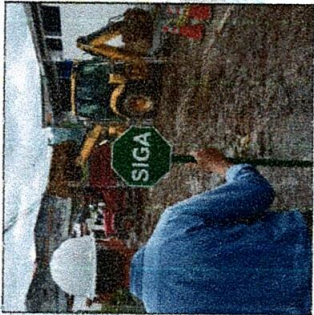
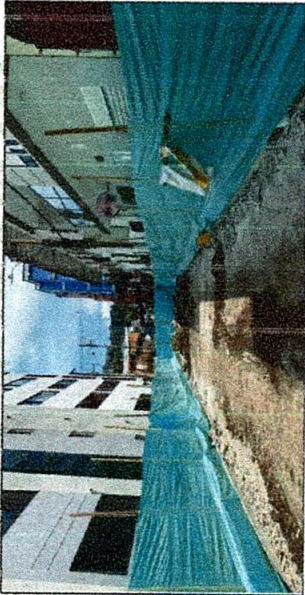


CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

5.1.4 DISPOSITIVOS VARIOS

En lo que respecta a la entrada y salida de materiales, equipos y salida de escombros y demás para la en ejecución se cuenta con personas vinculadas a las actividades de obra que den las indicaciones necesarias y oportunas para el manejo del tráfico de equipos y materiales de construcción. Adicionalmente, como medida preventiva se realizo la instalación de lona de cerramiento perimetral a la zona de intervención

Tabla 6. Evidencia DISPOSITIVOS VARIOS

<div> <div>  </div> <div> CONTROLADORES DE TRAFICO </div> </div>	
<div>  </div> <div> CERRAMIENTO PERIMETRAL </div>	

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

5.2 CONTROL DE TRÁNSITO

El control del tránsito vehicular se realizó mediante la implementación del cierre total del tramo intervenido, restringiendo el acceso de vehículos al área de obra y direccionando el flujo hacia las rutas alternas definidas en el PMT. Esta medida permitió eliminar interferencias entre el tránsito vehicular y las actividades constructivas, garantizando condiciones seguras de operación.

El comportamiento del tránsito en las vías alternas se desarrolló de manera normal, evidenciándose una adecuada adaptación por parte de los usuarios y ausencia de congestiones significativas o afectaciones a la movilidad del sector.

Ilustración 3. Esquema vía alterna del cierre vial.



5.3 MANEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

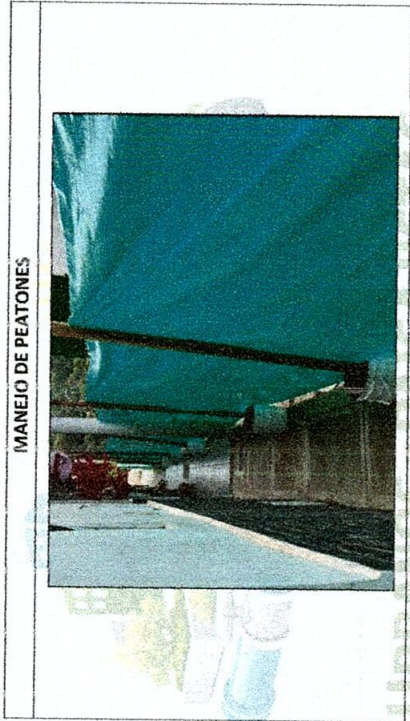
Las flotas de transporte público colectivo, taxis y vehículos de reparto de mercancías que habitualmente surcan el eje de la Carrera 10 mantuvieron su redireccionamiento coordinado hacia la Carrera 11 y las vías perimetrales del parque principal. El contratista, mediante comunicación previa, garantizó que las empresas operadoras del transporte local conocieran la continuidad de las medidas de restricción, lo cual permitió mantener la continuidad del servicio público sin generar demoras críticas en los tiempos de recorrido de los usuarios urbanos y asegurando el correcto abastecimiento logístico del municipio.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

5.4 MANEJO DE PEATONES

El manejo de peatones se consolidó bajo un esquema de máxima protección y seguridad, reconociendo al peatón como el actor más vulnerable dentro del entorno urbano comercial del barrio El Centro. Se implementaron pasarelas provisionales estables y senderos peatonales confinados sobre las zonas de andenes que no fueron objeto de demolición, garantizando que los residentes y compradores del sector contarán con accesos seguros a las viviendas y locales comerciales. Estas franjas de circulación peatonal se conservaron libres de lodos, materiales de acopio y herramientas, manteniéndose completamente aisladas de los riesgos de caída y de la zona de influencia de la maquinaria amarilla en operación.

Tabla 7. Evidencia Manejo de Peatones



5.5 MANEJO DE CICLOUSUARIOS.

Debido al espacio dinámico reducido y a la inestabilidad de las zonas excavadas por efectos de las lluvias, el tránsito de ciclistas permaneció estrictamente restringido en el tramo de la Carrera 10 en intervención. Las medicas del PMT orientaron a los ciclo-usuarios a descender de sus vehículos y realizar el tránsito de forma peatonal sobre las aceras seguras, o en su defecto, a integrarse al flujo vehicular de la ruta de desvío por la Carrera 11, garantizando así la mitigación de accidentes por pérdida de equilibrio o colisión con elementos de obra.

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

5.6 ENTRADA Y SALIDA DE MAQUINARIA Y VEHICULOS DE CARGA

Las maniobras logísticas para la operación de la maquinaria amarilla y el parque automotor pesado se ejecutaron bajo estrictos protocolos de control de seguridad industrial. Se reguló de forma minuciosa el ingreso de valquetas destinadas al suministro de materiales granulares para la base vial y el retiro de escombros, asegurando que sus movimientos se coordinaran en los horarios de menor actividad comercial. La presencia permanente de los auxiliares de tránsito en los extremos del proyecto permitió guiar las maniobras de marcha atrás y acople de los vehículos de carga, evitando la interferencia con los flujos vehiculares activos de las intersecciones colindantes.

5.7 ZONAS DE CARGUE Y DESCARGA DE MATERIALES

Las actividades de cargue de escombros y descargue de agregados y elementos estructurales se realizaron exclusivamente en los espacios interiores acotados por el cierre total de la Carrera 10. Al centralizar la logística de aprovisionamiento dentro del anillo de aislamiento de la obra, se evitó la ocupación o el bloqueo de carriles de circulación en las vías: alternas perimetrales, protegiendo la movilidad del casco urbano y asegurando que el almacenamiento de tuberías y bases granulares se realizara sin invadir el espacio público de los senderos peatonales provisionales.

Ilustración 4. Zona de cargue y descargue de materiales.



6 SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL PMT

El protocolo de seguimiento, auditoría y control operativo del Plan de Manejo de Tránsito implementado por la Unión Temporal Urbanos y Paisajistas Carrera 10 se ejecutó bajo un estándar de rigurosidad técnica permanente durante todo el ciclo comprendido entre el 18 de abril y el 17 de mayo de 2026. Esta labor de

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

fiscalización diaria, coordinada conjuntamente por la residencia de obra y el especialista en seguridad y salud en el trabajo (SISD), tuvo como finalidad principal contrastar la eficacia de los dispositivos de canalización activa frente a la dinámica constructiva de la obra en el barrio El Centro. El equipo de supervisión realizó auditorías de campo rutinarias en tres momentos críticos del día, evaluando variables determinantes como la verticalidad de los tableros, el coeficiente de retrorreflexión nocturna de las bandas reflectivas, la limpieza de las valas y el correcto confinamiento de los polígonos de excavación, garantizando así un entorno de riesgo controlado para el personal vinculado y los transeúntes.

En el marco de este seguimiento continuo, se prestó especial atención a la capacidad de absorción del flujo vehicular desviado sobre el corredor de la Carrera 11 y las inmediaciones del parque principal. A través de aforos visuales periódicos y mediciones de tiempos de recorrido en horas pico, el personal de control del contratista constató que la arteria alterna operó con niveles de servicio óptimos, sin registrar saturación vial, cuellos de botella o conflictos de movilidad significativos que alteraran el orden socioeconómico o comercial del casco urbano de San Vicente de Chucurí. De igual manera, se audité rigurosamente que las áreas destinadas al acopio temporal de adoquines y bases granulares, así como las zonas de estacionamiento momentáneo de las volquetas pesadas, permanecieran estrictamente confinadas y señalizadas dentro del anillo cerrado de la Carrera 10, evitando de manera absoluta la invasión o contaminación de carriles en servicio en las intersecciones de las Calles 11 y 12.

Adicionalmente, el proceso de control involucró el diseño e implementación de bitácoras de campo diarias, en las cuales se consignó el estado de conservación de las pasarelas peatonales instaladas y la efectividad de las defensas plásticas. Estas herramientas de registro técnico permitieron al contratista estructurar un sistema de Alerta Temprana para subsanar deficiencias menores asociadas al desgaste de cintas de peligro o al ensuciamiento de los dispositivos por salpicaduras de lodo, coordinando cuadrillas operativas inmediatas para la restitución y lavado de las señales. Esta rigurosa dinámica de monitoreo e interacción directa con los frentes de trabajo y la comunidad circundante consolidó el éxito operativo del PMT, demostrando que la disciplina en la supervisión de campo es la herramienta más eficaz para el desarrollo de proyectos de infraestructura urbana de alta complejidad.

7 NOVEDADES Y EVENTUALIDADES

Durante el período mensual reportado, la gestión técnica y la estabilidad física del Plan de Manejo de Tránsito estuvieron fuertemente condicionadas por la intensificación de la temporada invernal, registrándose múltiples eventos de precipitaciones pluviales torrenciales y ráfagas de viento intermitentes en el municipio de San Vicente de Chucurí. Estas variables hidrometeorológicas adversas representaron la novedad más crítica para el proyecto, generando la saturación inmediata de los suelos de fundación y un incremento sustancial en los niveles de escorrentía superficial sobre el corredor intervenido de la Carrera 10. Como consecuencia directa de estas lluvias y ventiscas severas, en diversas ocasiones se presentaron afectaciones físicas en los elementos de cerramiento perimetral y el derrito posicional de algunas señales

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

preventivas de código SPO-01 (Trabajos en la Vía), las cuales perdieron su verticalidad y alineación reglamentaria debido a la fuerza del viento y al ablandamiento de las superficies donde se encontraban apoyadas.

Ante esta eventualidad climática recurrente, el contratista activó de forma inmediata un plan de contingencia técnico y operativo enfocado en la mitigación de riesgos viales y la restauración del orden en el frente de trabajo. Las cuadrillas de obra, bajo la estricta dirección del profesional SISD, ejecutaron labores extraordinarias de mantenimiento correctivo que incluyeron el lavado técnico de la señalización vertical obstruida por el barro, la reinstalación y nivelación de los tableros preventivos mecánicos reforzamiento estructural de las bases de las valas de lona mediante la adición de contrapesos mecánicos basados en sacos de arena y agregados pesados. Adicionalmente, el arrastre de lodos y sedimentos desde las zonas de excavación hacia las aceras peatonales fue contenido mediante la construcción de barreras provisionales con geotextil y el desove mecánico de las aguas acumuladas mediante el uso de motobombas, evitando que la humedad comprometiera las condiciones de transitabilidad de los senderos habilitados para los residentes del barrio El Centro.

Es fundamental resaltar que, pese a la persistencia de las lluvias y las complejas condiciones mecánicas del terreno saturado, la respuesta operativa del contratista permitió que estas eventualidades fueran absorbidas y neutralizadas sin generar la suspensión prolongada de los frentes ni comprometer la seguridad vial general. El flujo vehicular por la Carrera 11 se mantuvo ininterrumpido y completamente protegido de los lodos de excavación gracias a la limpieza permanente que se aplicó en las llantas de las volquetas antes de abandonar el perímetro de obra. El manejo técnico de estas contingencias ambientales demostró la capacidad de adaptación logística del proyecto, asegurando que los dispositivos de control temporal recuperaran su funcionalidad reflectiva y su estabilidad posicional en tiempos mínimos tras cada evento de lluvia.

8 CONCLUSIONES.

Una vez evaluados los resultados técnicos, los registros de campo y los indicadores de movilidad obtenidos durante el período comprendido entre el 18 de abril y el 17 de mayo de 2026, se concluye formalmente que la aplicación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) para el Contrato No. COP-602-2025 cumplió a cabalidad con sus objetivos de diseño, operando de manera satisfactoria. La ratificación y el mantenimiento estricto del cierre total de la calzada sobre el eje de la Carrera 10 entre calles 11 y 12 demostraron ser la única alternativa técnica y metodológica viable para ejecutar con seguridad la conformación de bases granulares y las conexiones hidrosanitarias domiciliarias profundas, aislando de manera definitiva a la población civil de los riesgos inherentes a la operación de maquinaria pesada. La ruta de desvío implementada por la Carrera 11 absorbió la totalidad de la demanda de tráfico mixto del centro urbano de forma fluida y correcta, permitiendo consolidar al cierre del mes un balance histórico de cero (0) accidentes de tránsito o incidentes de seguridad vial vinculados a la ejecución física del contrato. No obstante el éxito general en las métricas de movilidad, las recurrentes eventualidades climáticas y las

CONTRATO DE OBRA PÚBLICA COP-602-2025	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO	UNION TEMPORAL URBANOS Y PAISAJISTAS CARRERA 10 NIT 902.021.193-5
--	---------------------------	---

fuertes precipitaciones pluviales experimentadas en San Vicente de Chucur constituyeron el principal factor de perturbación física y logística para el proyecto. Las lluvias generaron el derribo eventual de señales SPO-01 y el deterioro transitorio de los cerramientos perimetrales, novedades que exigieron un despliegue extraordinario de recursos humanos y operativos para su inmediata subsanación. La respuesta oportuna del contratista, mediante jornadas intensivas de mantenimiento, limpieza de sedimentos y reforzamiento de soportes con contrapesos granulares, permitió neutralizar de forma eficiente los efectos del clima, garantizando el cumplimiento irrestricto del Manual de Señalización Vial de Colombia y demostrando que la infraestructura del PMT posee la resiliencia técnica necesaria para operar bajo condiciones ambientales adversas sin trasladar los impactos negativos a la comunidad del barrio El Centro.

9 RECOMENDACIONES

Con el propósito fundamental de salvaguardar los altos estándares de seguridad industrial y vial alcanzados, y con miras a optimizar el ordenamiento de la movilidad en las fases constructivas de pavimentación final, se formulan las siguientes recomendaciones técnicas de obligatorio cumplimiento:

- Institucionalizar una jornada de inspección técnica extraordinaria y obligatoria al inicio de cada turno laboral, enfocada específicamente en verificar la verticalidad, limpieza y fijación de los contrapesos en los tableros preventivos e informativos ubicados en los nodos críticos de aproximación de las Calles 11 y 12, previniendo fallas posicionales ante la ocurrencia de nuevas ventiscas o eventos de lluvia nocturnos.
- Sostener de manera rigurosa la prohibición del paso de motocicletas y vehículos particulares dentro del anillo de aislamiento de la Carrera 10, reforzando la permanencia y dotación de los auxiliares de tránsito (paleteros) en los puntos de acceso provisionales para que la entrada y salida de las volquetas de suministro de adoquines se realice con máxima precaución y aplicando lavado de llantas obligatorio.
- Incrementar la frecuencia de limpieza, remoción de finos y despeje de los senderos peatonales temporales localizados sobre las franjas de andenes, asegurando que las pasarelas que cruzan sobre las excavaciones domiciliarias mantengan sus pasamanos firmes, superficies antideslizantes y confinamiento físico hermético para proteger la integridad de los comerciantes y usuarios del barrio El Centro.
- Coordinar de manera anticipada con las empresas de transporte público local y las autoridades de planeación municipal las ventanas de tiempo requeridas para el ingreso masivo de materiales durante las fases de extendido del adoquín, garantizando que el flujo logístico pesado no interfiera con los horarios de mayor actividad comercial en las vías colindantes a la zona del parque principal.