12. Informe Seguimiento Plan de Manejo de Tráfico.

CO1.PCCNTR.5519795,

SECOP: IT-SA-23-03

DE 14 DICIEMBRE DE 2023

OBJETO"LOTE 1 - MEJORAMIENTO DE LA VIA EL CARMEN – YARIMA, DEPARTAMENTO DE SANTANDER."

Periodo: 01 DE MAYO DE 2026 AL 31 DE MAYO DE 2026

CONTRATISTA: CONSORCIO CARMEN YARIMA RIO 2023

INTERVENTORÍA: CONSORCIO MEJORAMIENTOS SANTANDER

Firma_____

RAUL FERNANDO TAVERA CALDERON
REPRESENTANTE LEGAL
CONSORCIO CARMEN YARIMA RIO 2023

INTRODUCCIÓN

El Área de Tránsito y Transporte presenta el presente Plan de Manejo de Tránsito (PMT), cuyo propósito es minimizar los impactos generados por la ejecución de las obras sobre el corredor vial objeto del contrato. Las actividades constructivas previstas pueden afectar la movilidad tanto de peatones como de vehículos, por lo que se hace necesario establecer medidas técnicas, operativas y de control que garanticen condiciones adecuadas de circulación, seguridad y accesibilidad durante el desarrollo del proyecto.

El PMT define las estrategias, alternativas de manejo y acciones de mitigación que serán implementadas durante la ejecución del Contrato CO1.PCCNTR.5519795, cuyo objeto es el "Lote 1 – Mejoramiento de la vía El Carmen – Yarima, Departamento de Santander". Las intervenciones contempladas incluyen actividades de mejoramiento y mantenimiento orientadas a preservar la funcionalidad y estabilidad de la estructura de pavimento, así como a reducir la afectación del flujo vehicular en el tramo Yarima- El Carmen, en el departamento de Santander.

El diseño del presente Plan de Manejo de Tránsito se fundamenta en los lineamientos establecidos en la normativa vigente para la formulación e implementación de PMT. En su elaboración se tuvo en cuenta lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial (Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte) y en la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, garantizando que las medidas propuestas cumplan con los estándares técnicos y legales aplicables.

LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

MUNICIPIO Y DEPARTAMENTO

El proyecto **"Lote 1 – Mejoramiento de la vía El Carmen – Yarima"**, correspondiente al Contrato CO1.PCCNTR.5519795, se localiza en el departamento de Santander, República de Colombia. El corredor vial objeto de intervención conecta los sectores de El Carmen de Chucurí y Yarima, constituyéndose en una vía estratégica para la movilidad regional y la integración socioeconómica del territorio.

El área de influencia del proyecto se encuentra en jurisdicción de municipios del departamento de Santander, en una zona con características topográficas variables propias de la región andina, donde la vía cumple una función fundamental para el transporte de pasajeros, productos agrícolas y abastecimiento local.

La ubicación del proyecto corresponde a un corredor vial de carácter intermunicipal, el cual forma parte de la red vial secundaria del departamento, desempeñando un papel clave en la conectividad entre centros poblados y áreas rurales.

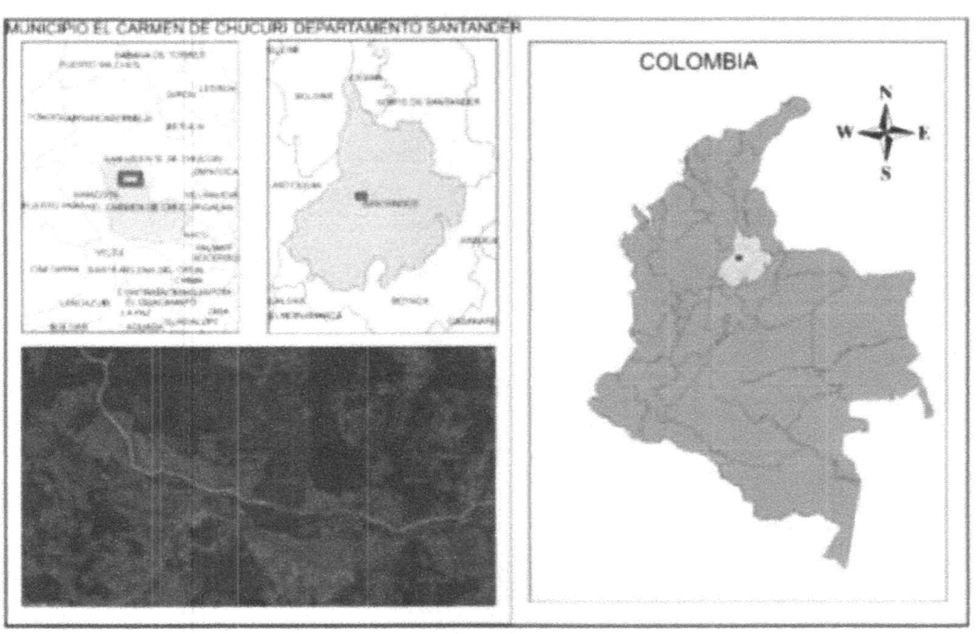


Figura 1 Localización del Municipio de Yarima.

Fuente: Consultoría Vial Santander

LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

En la Figura se presenta la localización general del corredor vial contemplado dentro del proyecto de mejoramiento de vías secundarias en el departamento de Santander. En

dicha figura se identifica el tramo (1) seleccionado para la intervención, el cual hace parte del corredor objeto del Contrato CO1.PCCNTR.5519795.

Para el tramo YARIMA -EL CARMEN, se indican las coordenadas geográficas de inicio y fin, permitiendo su ubicación precisa dentro del territorio departamental y facilitando su identificación cartográfica y técnica. Estos puntos delimitan el alcance físico de las actividades de mejoramiento y mantenimiento vial contempladas en el proyecto.

La intervención se desarrolla sobre sectores estratégicos del corredor, priorizados en función de sus condiciones actuales de servicio, estado de la estructura de pavimento y nivel de afectación a la movilidad regional.

No. CORREDOR	NOMBRE DE VÍA	COORDENADAS DE INICIO		COORDENADAS DE FIN		LONGITUD APROXIMADA Km	No. DE OBRAS DE ARTE	No. DE PUENTES	No. DE MUROS
1	Girón - Zapatoca, Tramo 1	7.048641	-73.167482	7.047348	-73.166550	0.18	0	0	0
2	Girón - Zapatoca, Tramo 2	6.995797	-73.169521	6.987718	-73.166506	1.00	3	0	0
3	Girón - Zapatoca, Tramo 3	6.890030	-73.217949	6.888292	-73.204783	1.19	24	0	1
4	Yarima - Carmen de Chucuri	6.824350	-73.704377	6.772585	-73.624321	12.60	27	1	0
5	Enciso - Carcasi, Tramo 1	6.666500	-72.698636	6.664407	-72.699216	0.26	1	0	0
6	Enciso - Carcasi, Tramo 2	6.660606	-72.691451	6.657761	-72.688725	0.62	0	1	1
7	Enciso - Carcasi, Tramo 3	6.649904	-72.692695	6.646690	-72.692760	0.41	1	0	0
8	Enciso - Carcasi, Tramo 4	6.642868	-72.694124	6.642137	-72.693432	0.12	0	0	1
9	Enciso - Carcasi, Tramo 5	6.635279	-72.690206	6.634242	-72.687542	0.36	0	0	1
10	Enciso - Carcasi, Tramo 6	6.635290	-72.687735	6.636747	-72.678626	1.24	2	0	2
11	Enciso - Carcasi, Tramo 7	6.627833	-72.643121	6.634163	-72.655547	1.98	8	0	1
12	Enciso - Carcasi, Tramo 8	6.626879	-72.627491	6.629840	-73.631852	0.69	0	0	0
13	Suaita - Ramal	6.104625	-73.441178	6.138812	-73.452920	10.33	59	1	6
14	Gambita - Palermo, Tramo 1	5.944791	-73.342738	5.935873	-73.325117	3.10	18	0	0
15	Gambita - Palermo, Tramo 2	5.935535	-73.322380	5.928302	-73.313572	1.90	12	0	0
TOTALES						37.98	155.00	3.00	17.00

Figura 2 Localización General. Exploración del proyecto.
Fuente: Consultoría Vial Santander

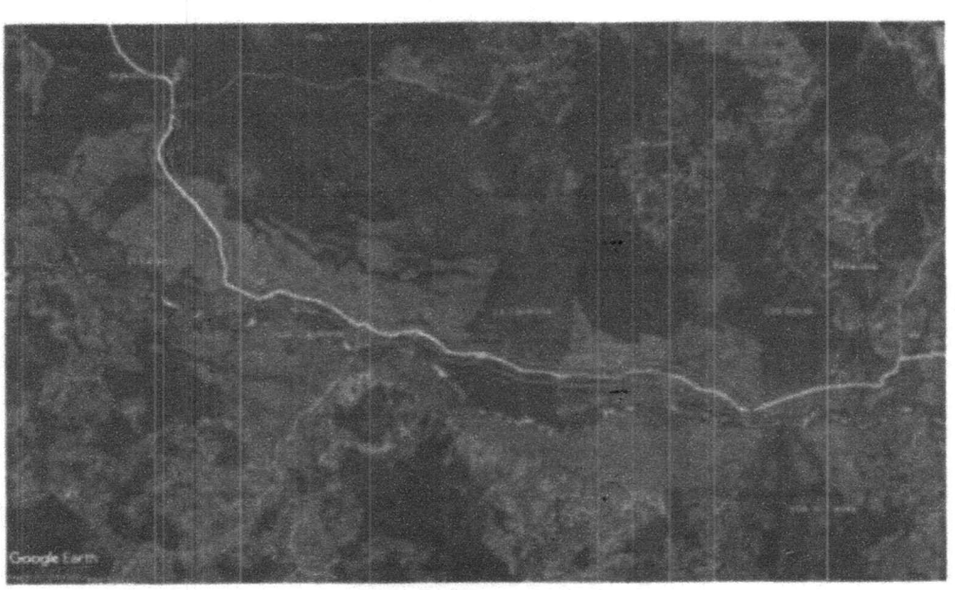


Figura 3 Localización de los tramos a intervenir.
Fuente: Consultoría Vial Santander

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto contempla la intervención del tramo vial comprendido entre los sectores de Yarima y El Carmen, con una longitud aproximada de ocho (8) kilómetros, correspondiente a la red vial secundaria del departamento de Santander.

La intervención consiste principalmente en la pavimentación del corredor, con el propósito de mejorar las condiciones de transitabilidad, seguridad vial y nivel de servicio de la vía. Actualmente, el tramo presenta condiciones que limitan la movilidad eficiente, especialmente en temporadas de lluvia, afectando el transporte de pasajeros, productos agrícolas y bienes de abastecimiento para las comunidades del área de influencia.

Mediante la ejecución de las obras proyectadas se busca optimizar la estructura del pavimento, garantizar mayor durabilidad de la infraestructura vial y reducir los tiempos de desplazamiento, contribuyendo así al fortalecimiento de la conectividad regional y al desarrollo socioeconómico del territorio.



Figura 4 Localización del tramo Yarima – El Carmen de Chucurí.
Fuente: Consultoría Vial Santander

Las actividades contempladas en el proyecto corresponden a la rehabilitación integral de la estructura de pavimento en el ancho total de la calzada, incluyendo intervención en hombros cuando las condiciones técnicas lo requieran.

La ejecución de estas obras implica el desarrollo de excavaciones a diferentes profundidades, dependiendo del nivel de deterioro existente y del diseño estructural adoptado. Asimismo, se prevé la circulación constante de vehículos de carga para el

transporte de materiales pétreos, mezcla asfáltica y concreto, así como la movilización y operación de maquinaria pesada.

De igual manera, será necesaria la instalación temporal de campamentos de obra, zonas de acopio de materiales, patios de maquinaria y frentes de trabajo, elementos indispensables para garantizar la correcta ejecución técnica, logística y operativa del proyecto.

Desde el punto de vista constructivo, las principales actividades a ejecutar en cada tramo son las siguientes:

1. Actividades preliminares
   - Localización, trazado y replanteo topográfico del corredor vial.
   - Señalización preventiva inicial y adecuación de frentes de trabajo.
2. Movimiento de tierras
   - Excavaciones varias en material común, conforme a las cotas de diseño.
   - Conformación y construcción de terraplenes.
   - Mejoramiento de la subrasante en calzada y hombros, mediante reemplazo de material, según especificaciones técnicas.
3. Estructura granular y obras de drenaje
   - Suministro, extendido y compactación de subbase granular.
   - Suministro, extendido y compactación de base granular.
   - Construcción y/o reposición de obras de drenaje transversal, incluyendo alcantarillas y box culvert, con el fin de garantizar la adecuada evacuación de aguas superficiales y subterráneas y preservar la estabilidad de la estructura del pavimento.
4. Obras en concreto
   - Fundición de elementos en concreto hidráulico requeridos para estructuras de drenaje, cabezales, aletas, cunetas u otras obras complementarias.
5. Estructura de pavimento
   - Conformación de la estructura de pavimento compuesta por subbase granular, base granular y carpeta asfáltica, cumpliendo los espesores y especificaciones definidas en el diseño.
6. Señalización y seguridad vial
   - Suministro e instalación de señalización vertical.
   - Demarcación horizontal.
   - Implementación de dispositivos de seguridad vial conforme a la normativa vigente.

La ejecución secuencial y técnicamente controlada de estas actividades permitirá restituir la capacidad estructural del pavimento, mejorar el nivel de servicio de la vía y garantizar condiciones adecuadas de seguridad y movilidad para los usuarios.

1. INTRODUCCION PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

El presente informe técnico tiene como finalidad exponer los aspectos fundamentales que deben considerarse para la correcta implementación y ejecución del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) dentro del proyecto de mejoramiento de la vía que comunica el corregimiento de Yarima con el municipio de El Carmen de Chucurí.

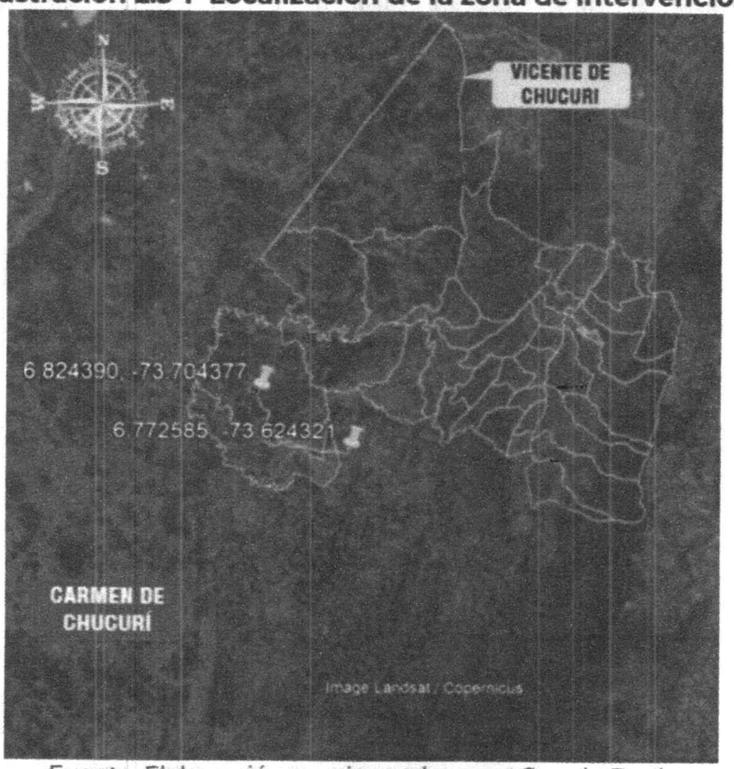
El PMT constituye un instrumento técnico obligatorio para garantizar la seguridad vial, la continuidad de la movilidad y la mitigación de impactos sociales durante la ejecución de la obra, en cumplimiento de la normatividad vigente en materia de tránsito y señalización vial.

2. INFORMACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

Contrato: CO1.PCCNTR.3634505
Longitud del tramo: 8 km
Tipo de vía: Secundaria rural
Intervención: Rehabilitación estructural del pavimento
Duración del PMT: 12 meses (8 meses fase I + 4 meses fase II)

Localización

Ilustración 2.3-1–Localización de la zona de intervención



Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

El corredor vial objeto del proyecto se ubica en zona rural, con topografía montañosa y presencia de predios productivos y viviendas dispersas a lo largo del trazado.

3. MARCO NORMATIVO

La implementación del PMT se fundamenta en:

- Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito.
- Resolución 1885 de 2015 – Manual de Señalización Vial.
- Clasificación de intervención: Categoría II (Interferencia moderada) según Manual 2015.

Esta categoría aplica debido a que:

- Se afecta parcialmente la calzada.
- No se requiere desvío total del tránsito.
- Se mantiene circulación controlada en el mismo corredor.

4. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE OBRA

Las actividades constructivas contempladas incluyen:

- Excavación material comun y construccion de terraplenes.
- Conformación de subrasante.
- Colocación de subbase y base.
- Fundición de concreto.
- Pavimentación.
- Señalización definitiva.

Estas actividades requieren:

- Ingreso frecuente de volquetas (3–4 por hora).
- Ingreso de mezcladoras tipo mixer (1–3 diarias).
- Uso de maquinaria pesada.
- Ocupación parcial de la calzada.

Lo anterior genera interferencia directa sobre la movilidad, justificando plenamente la implementación del PMT.

5. ESTRUCTURA OPERATIVA DEL PMT

5.1 Principio de intervención

- Cierre parcial de un carril.
- Longitud máxima de frente intervenido: 100 m.
- Ancho libre mínimo de circulación: 3,25 m.
- Paso controlado uno a uno.
- Auxiliares de tránsito permanentes.

5.2 Fases del PMT

Fase I: PR 0+000 – PR 2+000 (4 meses ya intervenidos)
Fase II: PR 2+000 – PR 8+000 (4 meses iniciales + 4 meses adicionales. TOTAL 8 MESES).

El PMT se implementará de manera progresiva y móvil conforme avance el frente de obra.

6. CONTROL Y REGULACIÓN DEL TRÁNSITO

El tránsito será regulado mediante:

- Auxiliares de tránsito (paleteros).
- Paletas PARE/SIGA.
- Comunicación radial entre extremos.
- Delineadores tubulares.
- Señalización preventiva reglamentaria.

En tramos curvos donde no exista visibilidad directa entre auxiliares, será obligatoria la comunicación mediante radio para garantizar coordinación segura.

El control del tránsito deberá mantenerse las 24 horas, incluso cuando no haya actividades constructivas nocturnas.

7. SEÑALIZACIÓN TEMPORAL

La señalización se organizará en cinco zonas:

1. Zona de prevención.
2. Zona de transición.
3. Área de seguridad.
4. Área de obra.
5. Fin de obra.

Señales principales a implementar:

- SPO-01 – Trabajos en la vía.
- SPO-02 – Maquinaria.
- SPO-03 – Banderero.
- SP-30 / SP-31 – Angostamiento.
- SIO-06 – Entrada y salida de volquetas.
- SRO-04 – PARE/SIGA.
- Delineadores tubulares.

No se contemplan desvíos debido a que no existen rutas alternas viables entre Yarima y El Carmen.

8. MANEJO DE ACCESOS Y RELACIÓN CON LA COMUNIDAD

Debido a la presencia de viviendas y predios productivos:

- Se garantizarán accesos controlados.
- Se instalarán planchones metálicos o de madera cuando sea necesario.
- Se coordinarán ingresos con auxiliares de tránsito.
- Se realizarán reuniones de socialización previas.

La adecuada gestión social es determinante para evitar bloqueos o suspensión de actividades.

9. MANEJO DE VEHÍCULOS DE CARGA Y RESIDUOS

Se establecen las siguientes disposiciones:

- Cargue y descargue únicamente dentro del cerramiento.
- Prohibido estacionar sobre la vía.
- Transporte de escombros con lona impermeable.
- Lavado de llantas antes de salir del frente.
- Prohibición de acumulación de material en zona de transición.

Estas medidas buscan mitigar riesgos ambientales y de seguridad vial.

10. PRESUPUESTO DEL PMT

Valor estimado total:
$50.358.0780,00 COP

De los cuales , en la primera intervencion se ejecutaron **$ 25.081.696,00.(primeros 4 meses de trabajo)**

Incluye:

- Personal auxiliar.
- Señalización vertical.
- Dispositivos de canalización.
- Equipos de comunicación.
- Elementos manuales.
- Barricadas.

El presupuesto se distribuye por fases conforme avance la obra.

11. SEGUIMIENTO Y SUPERVISIÓN

El PMT es un instrumento dinámico y requiere:

- Ajustes permanentes según condiciones reales.
- Supervisión continua por interventoría.
- Implementación completa antes de intervenir cada frente.
- Retiro inmediato de señalización al finalizar tramo.

No se permitirá:

- Material en zona de seguridad.
- Reducción inferior a 3,25 m del carril habilitado.
- Suspensión del control de tránsito.

12. CONCLUSIONES TÉCNICAS

1. El PMT es técnicamente indispensable debido a la inexistencia de vía alterna.
2. El cierre parcial de 100 m garantiza control operativo adecuado.
3. La presencia permanente de auxiliares es condición obligatoria.
4. El control uno a uno es la alternativa más segura para este corredor rural.
5. La socialización comunitaria es un componente crítico del éxito del proyecto.
6. El cumplimiento estricto del Manual de Señalización 2015 es obligatorio.
7. El presupuesto asignado es coherente con la magnitud de la intervención.

13. CONCEPTO TÉCNICO

Desde el punto de vista técnico, el Plan de Manejo de Tránsito diseñado para el proyecto de mejoramiento de la vía Yarima – El Carmen de Chucurí es viable, técnicamente adecuado y acorde con la normatividad vigente, siempre que su implementación se realice de manera estricta, continua y supervisada.

El PMT constituye el mecanismo fundamental para garantizar:

- Seguridad vial.
- Continuidad del tránsito.
- Protección de trabajadores.
- Mitigación de impactos sociales.
- Cumplimiento contractual.

EJECUCIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO PMT PERIODO 1-31 MAYO DE 2026

De acuerdo con lo establecido en la Ley 769 de 2002 y al Manual de Señalización Vial adoptado por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 1885 de 2015, se formula el Plan de Manejo de tráfico General para el proceso constructivo del proyecto denominado: "CONTRATO CO1.PCCNTR.5520050, CUYO OBJETO ES LOTE No 1 "MEJORAMIENTO DE LA VÍA EL CARMEN – YARIMA, DEPARTAMENTO DE SANTANDER."

En el Plan formulado, se describen las acciones que se deben tomar por parte del constructor respecto a la elaboración, ajuste, complemento e implementación del proyecto. En efecto, se dan a conocer las labores de control y regulación que mitigaran los efectos en la movilidad y la seguridad vial de los peatones y vehículos que el proyecto tendrá una vez inicien las obras. Asimismo, se determinarán los factores a priorizar en la gestión referente a la seguridad vial y a la seguridad de los trabajadores de la obra.

Todos los ajustes y/o complementos del PMT, que elabore el constructor durante el desarrollo de la obra deberán cumplir con cada uno de los lineamientos descritos por la reglamentación vigente en Colombia, como el Manual de Señalización Vial -, aprobado por la Resolución 1885 de julio de 2015 del Ministerio de Transporte y el Código de Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002 - Articulo 101: "Normas para realizar trabajos en vía Pública". Entre otros.

Durante el presente periodo se realiza la implementación del PMT del proyecto en el municipio de SAN VICENTE, corregimiento yarima y se generan los costos del mismo como se muestra en la siguiente tabla

Siempre Santander

PROYECTO: MEJORAMIENTO DE LA VIA EL CARMEN - YARIMA, DEPARTAMENTO DE SANTANDER

PRESUPUESTO PMT PARA MEJORAMIENTO DE LA VIA EL CARMEN - YARIMA, DEPARTAMENTO DE SANTANDER

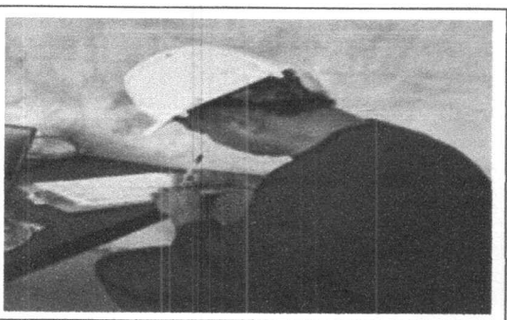
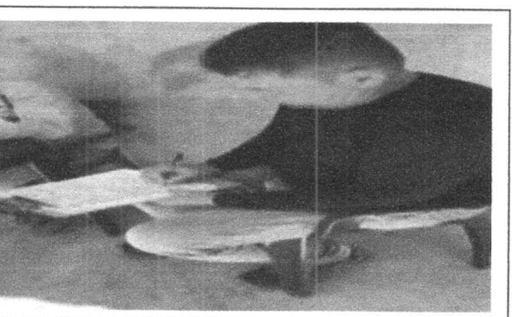
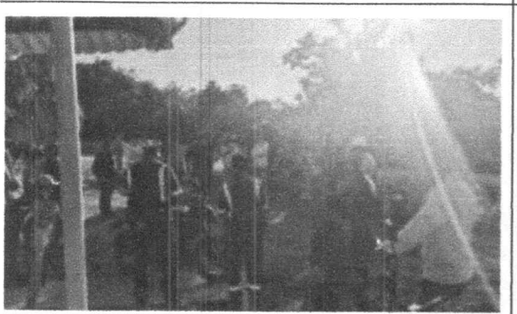
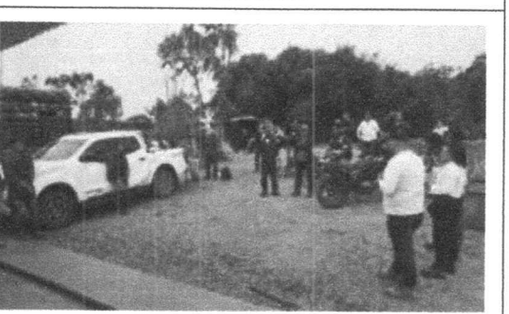
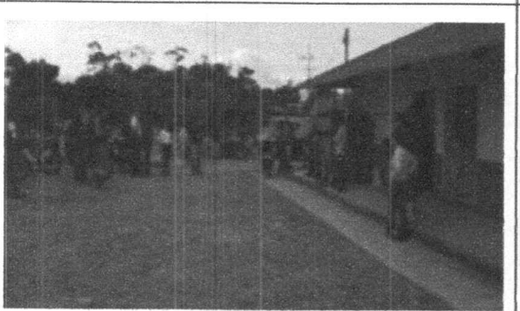
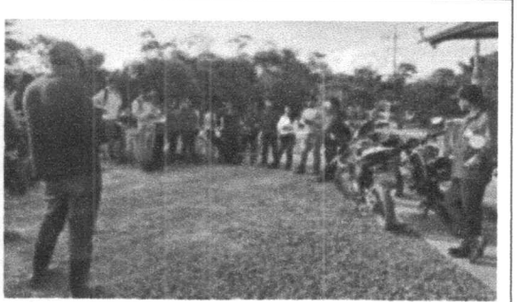
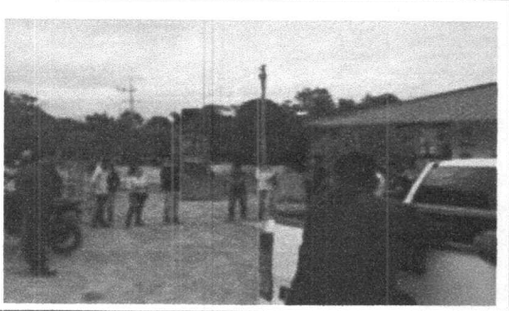
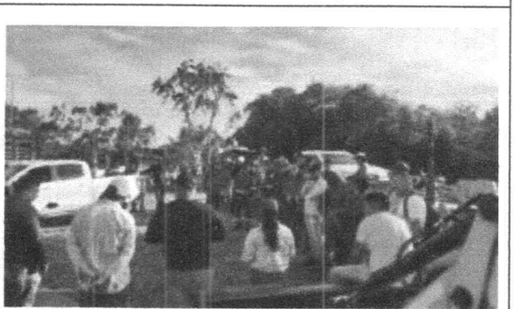
KM 0+000 - KM 8+000

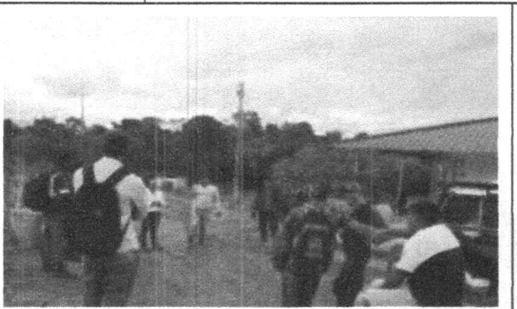
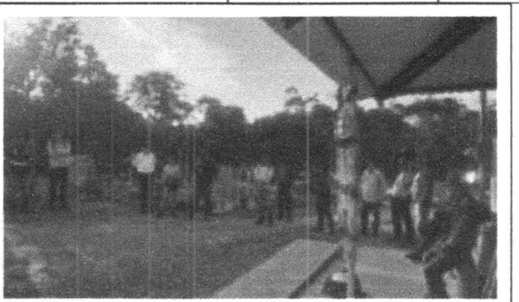
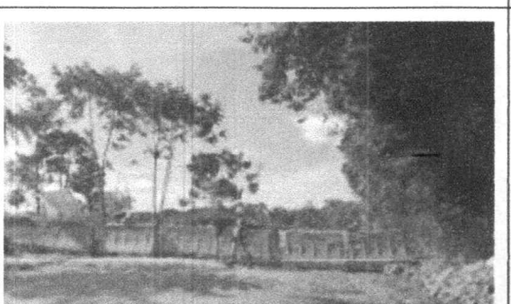
	PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO	UNIDAD	CANTIDAD	DURACIÓN	VALOR UNITARIO	TOTAL
1,1	**PERSONAL Y RECURSOS**					
1.1.1	Cuadrilla de una (1) persona para el manejo y señalización de obra (paletero)	mes	2	8	$ 2.244.588	$ 35.913.401
					SUBTOTAL	$ 35.913.401
1,2	**SEÑALIZACIÓN POR FASE**					
1.2.1	Señal preventiva SPO-01	UN	2		$ 542.337	$ 1.084.675
1.2.2	Señal preventiva SP-30	UN	1		$ 542.337	$ 542.337
1.2.3	Señal preventiva SP-31	UN	1		$ 542.337	$ 542.337
1.2.4	Señal preventiva SPO-03	UN	2		$ 542.337	$ 1.084.675
1.2.5	Señal preventiva SIO-27	UN	2		$ 542.337	$ 1.084.675
1.2.6	Linea de demarcación	ML	900		$ 2.509	$ 2.258.452
1.2.7	Delineadores tubulares (colombinas)	UN	100		$ 48.148	$ 4.814.845
1.2.8	Barricada luminosa	UN	1		$ 1.100.000	$ 1.100.000
1.2.9	Planchon de madera	UN	30		$ 29.446	$ 883.383
1.2.10	Equipos varios (chalecos, pitos, papelera)	GBL			$ 500.000	$ 500.000
					SUBTOTAL	$ 13.895.379
1,3	**DISPOSITIVOS MANUALES**					
1.3.1	Paletas PARE / SIGA	UN	2		$ 35.000	$ 70.000
1.3.2	Walkie Talkies	UN	1		$ 480.000	$ 480.000
					SUBTOTAL	$ 550.000
	VALOR TOTAL PMT					$ 50.358.780

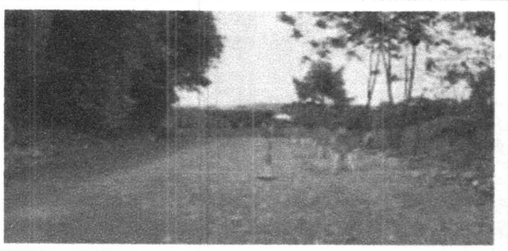
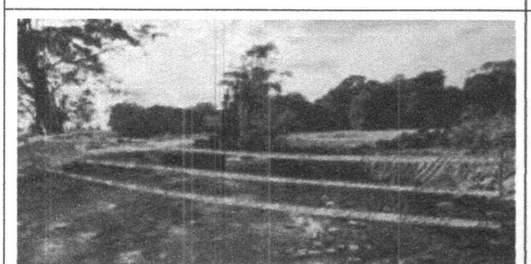
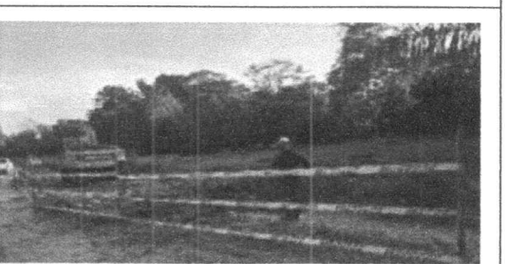
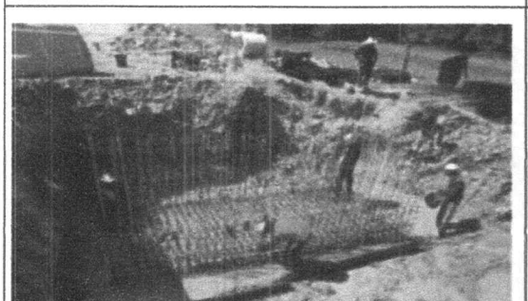
PRESUPUESTO PMT PARA MEJORAMIENTO DE VÍA CARMEN -YARIMA - DEPARTAMENTO DE SANTANDER

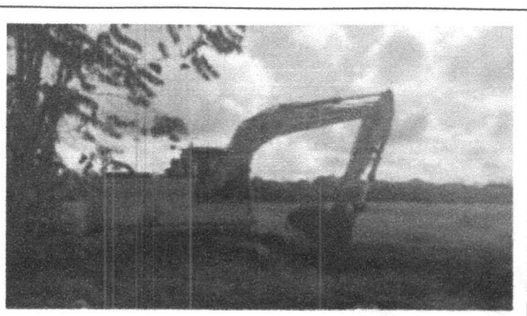
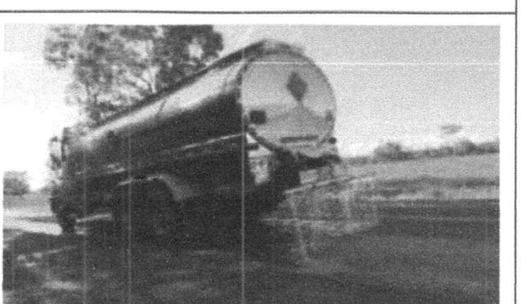
	PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO	UNIDAD	CANTIDAD	DURACIÓN	VALOR UNITARIO	TOTAL	ACTA PARCIAL 1	VALOR PARCIAL	ACTA PARCIAL 2	VALOR PARCIAL	CANTIDAD ACUMULADO	VALOR TOTAL
1,1	**PERSONAL Y RECURSOS**											
1,1,1	Cuadrilla de una (1) persona para el manejo y señalización de obra (paletero)	mes	2	8	$ 2.244.588	$ 35.913.401	5,74	$ 12.894.766,10			5.74	$ 12.894.766,10
					SUBTOTAL	$ 26.935.051	SUBTOTAL	$ 12.894.766,10	SUBTOTAL		SUBTOTAL	$ 12.894.766,10
1,2	**SEÑALIZACIÓN POR FASE**											
1,2,1	Señal preventiva SPO-01	UN	2		$ 542.337	$ 1.084.675	2	$ 1.084.674,79			2	$ 1.084.674,79
1,2,2	Señal preventiva SP-30	UN	1		$ 542.337	$ 542.337	1	$ 542.337,40			1	$ 542.337,40
1,2,3	Señal preventiva SP-31	UN	1		$ 542.337	$ 542.337	1	$ 542.337,40			1	$ 542.337,40
1,2,4	Señal preventiva SPO-03	UN	2		$ 542.337	$ 1.084.675	2	$ 1.084.674,79			2	$ 1.084.674,79
1,2,5	Señal preventiva SIO-27	UN	2		$ 542.337	$ 1.084.675	2	$ 1.084.674,79			2	$ 1.084.674,79
1,2,6	Linea de demarcación	ML	900		$ 2.509	$ 2.258.452						
1,2,7	Delineadores tubulares (colombinas)	UN	100		$ 48.148	$ 4.814.845	100	$ 4.814.845,00			100	$ 4.814.845,00
1,2,8	Barricada luminosa	UN	1		$ 1.100.000	$ 1.100.000	1	$ 1.100.000,00			1	$ 1.100.000,00
1,2,9	Planchon de madera	UN	30		$ 29.446	$ 883.383	30	$ 883.382,73			30	$ 883.382,73
1,2,10	Equipos varios (chalecos, pitos, papeleria)	GBL			$ 500.000	$ 500.000		$ 500.000,00				$ 500.000,00
					SUBTOTAL	$ 13.895.379	SUBTOTAL	$ 11.636.926,90	SUBTOTAL		SUBTOTAL	$ 11.636.926,90
1,3	**DISPOSITIVOS MANUALES**											
1,3,1	Paletas PARE / SIGA	UN	2		$ 35.000	$ 70.000		$70.000,00				$70.000,00
1,3,2	Walkie Talkies	UN	1		$ 480.000	$ 480.000		$480.000,00				$480.000,00
					SUBTOTAL	$ 550.000	SUBTOTAL	$550000	SUBTOTAL		SUBTOTAL	$550000
	VALOR TOTAL PMT					**$ 50.358.780**		**$ 25.081.696,00**		**$**		**$ 25.081.696,00**

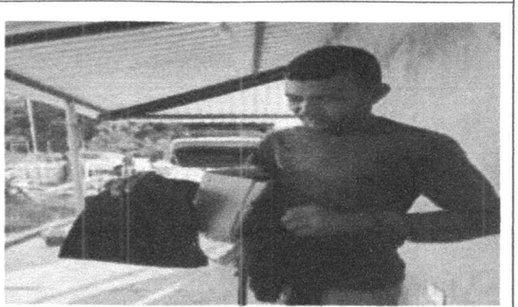
A continuación, se anexa el registro fotográfico de la implemación del PMT en la ejecución de actividades de la via yarima -el Carmen:

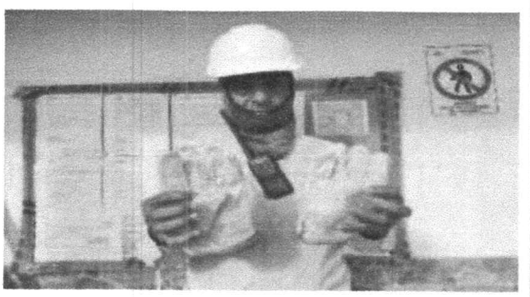
	
INDUCCIÓN	INDUCCIÓN
	
Consejos para el control de peligros	La importancia de los exámenes médicos
	
Consejos para prevenir lesiones en las manos	10 mandamientos para la mejora continua
	
¡Caida de personas! ¿y cómo prevenirlas?	8 causas más comunes de accidentes

	
Reír y jugar	Qué te cuesta cuidar el agua
	
¿Qué son las drogas?	Practica el agradecimiento
	
Actividad: PARE Y SIGA	Actividad: PARE Y SIGA

	
Señalización áreas de trabajo	Señalización áreas de trabajo
	
Señalización áreas de trabajo	Señalización áreas de trabajo
	
Señalización áreas de trabajo	Señalización áreas de trabajo
	
Actividad: Construcción de alcantarilla	Actividad: Cargue de volqueta

	
Actividad: Topógrafia	Actividad: Topografia
	
Actividad: Base granular	Actividad: Compactación base granular
	
Actividad: Excavación	Actividad: Excavación para Instalación de filtro
	
Riego de la subrasante	Riego de la subrasante

	
Apilcación de asfalto	Apilcación de asfalto
	
Hidratación	Hidratación
	
Entrega de dotación y epp´s	Entrega de dotación y epp´s
	
Entrega de dotación y epp´s	Entrega de dotación y epp's

	
Entrega de dotación y epp's	Entrega de dotación y epp's
	
Entrega de dotación y epp's	Entrega de dotación y epp's

CONCLUSIONES

Con fundamento en los registros operativos, reportes diarios de campo, verificaciones de interventoría y seguimiento al cumplimiento normativo, se emiten las siguientes conclusiones técnicas correspondientes al periodo evaluado:

1. Cumplimiento normativo y técnico

Durante el periodo comprendido entre el 1 y el 31 de MAYO de 2026, la ejecución del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) se desarrolló conforme a los lineamientos establecidos en el Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte (Manual de Señalización Vial) y en concordancia con la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Se verificó:

- Implementación de señalización preventiva, reglamentaria e informativa conforme a categoría II (interferencia moderada).

- Instalación adecuada de dispositivos de canalización.
- Conservación del ancho mínimo operativo de 3,25 m en tramos con cierre parcial.
- Control efectivo de tránsito mediante sistema PARE/SIGA.

No se evidencian incumplimientos normativos ni observaciones de carácter sancionatorio durante el periodo evaluado.

2. Eficiencia operativa del PMT

Desde el punto de vista técnico-operativo, el PMT fue funcional y coherente con las condiciones geométricas del corredor (topografía montañosa, curvas cerradas, pendientes longitudinales pronunciadas y ausencia de rutas alternas).

Se concluye que:

- La sectorización de frentes de trabajo en longitudes controladas permitió mantener flujo vehicular continuo.
- El control uno a uno mitigó riesgos de conflicto vehículo–maquinaria.
- La comunicación radial entre auxiliares resultó determinante en zonas de visibilidad restringida.
- No se presentaron incidentes viales atribuibles a deficiencias en la implementación del PMT.

La operación del tránsito fue estable, sin cierres prolongados ni interrupciones no programadas.

3. Gestión del riesgo vial

El PMT demostró efectividad en la mitigación de riesgos asociados a:

- Invasión de zona de obra.
- Maniobras indebidas en tramos curvos.
- Exceso de velocidad en aproximaciones.
- Interferencia entre tránsito mixto y equipos de construcción.

Las medidas adoptadas redujeron significativamente la probabilidad de siniestros en un corredor de alta complejidad geométrica.

4. Desempeño del personal y control en campo

El personal de control de tránsito presentó desempeño técnicamente satisfactorio, evidenciándose:

- Capacitación previa certificada.
- Uso permanente de elementos de protección personal.
- Aplicación correcta de protocolos operativos.
- Permanencia continua en puntos críticos.

La interventoría permitió ajustes dinámicos conforme al avance físico de la obra y variaciones del flujo vehicular.

5. Señalización y dispositivos temporales

Se verificó:

- Correcta ubicación y visibilidad de señales preventivas.
- Reposición oportuna de dispositivos dañados.
- Mantenimiento continuo de delineadores y elementos de canalización.
- Adecuada iluminación en puntos críticos cuando fue requerido.

La señalización temporal mantuvo condiciones funcionales durante todo el periodo evaluado.

6. Evaluación integral del periodo

Durante el mes de MAYO de 2026:

- No se registraron eventos críticos asociados a fallas del PMT.
- No se presentaron suspensiones de obra por condiciones de tránsito.
- Se mantuvo movilidad controlada sin necesidad de desvíos externos.

- La gestión social favoreció la aceptación comunitaria de las restricciones temporales.

🔎 CONCLUSIÓN TÉCNICA FINAL

Desde el punto de vista normativo, técnico y operativo, el Plan de Manejo de Tránsito ejecutado durante el periodo 1 al 31 de MAYO de 2026:

✓ Cumplió los lineamientos reglamentarios vigentes.
✓ Fue técnicamente adecuado para las condiciones geométricas del corredor.
✓ Garantizó la seguridad de usuarios y personal de obra.
✓ Permitió la continuidad constructiva sin afectaciones mayores.
✓ Funcionó como herramienta efectiva de gestión del riesgo vial.

En consecuencia, el PMT implementado en el periodo evaluado es técnicamente aceptable, manteniendo condiciones adecuadas de control, seguridad y operatividad para el desarrollo del proyecto.