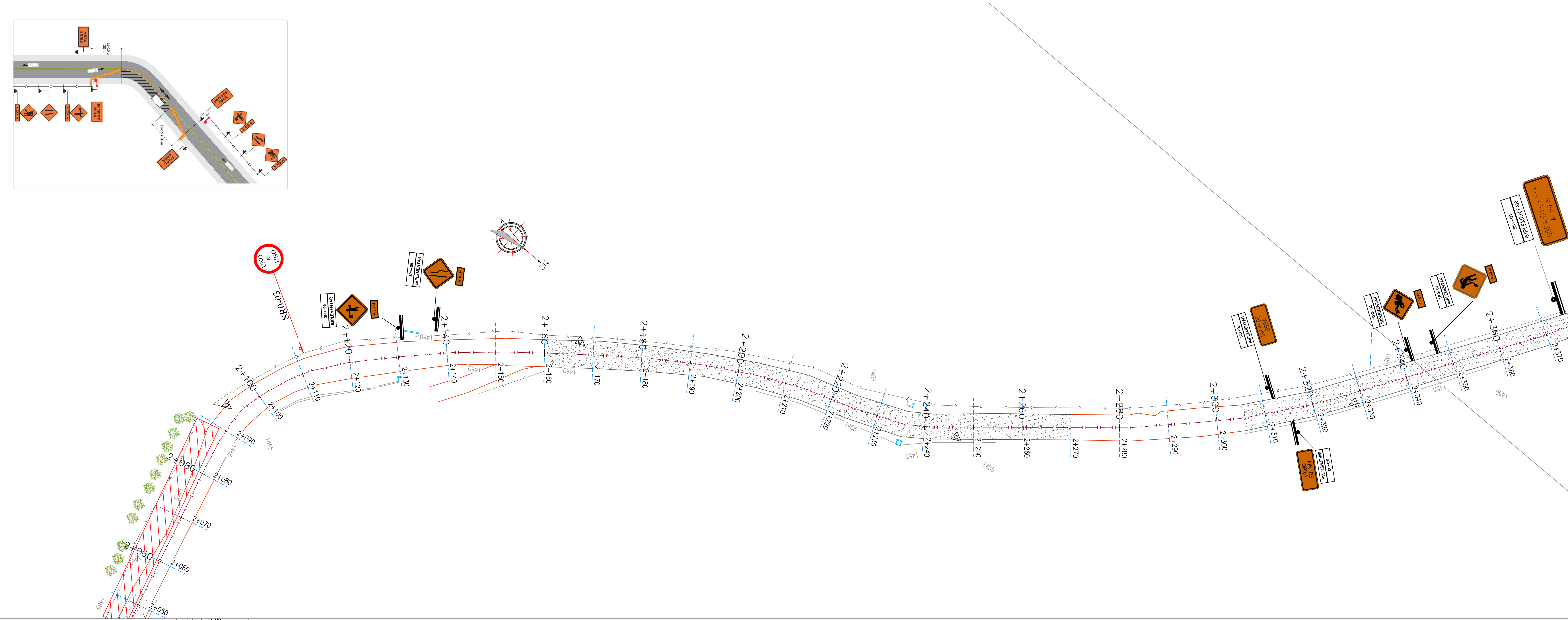
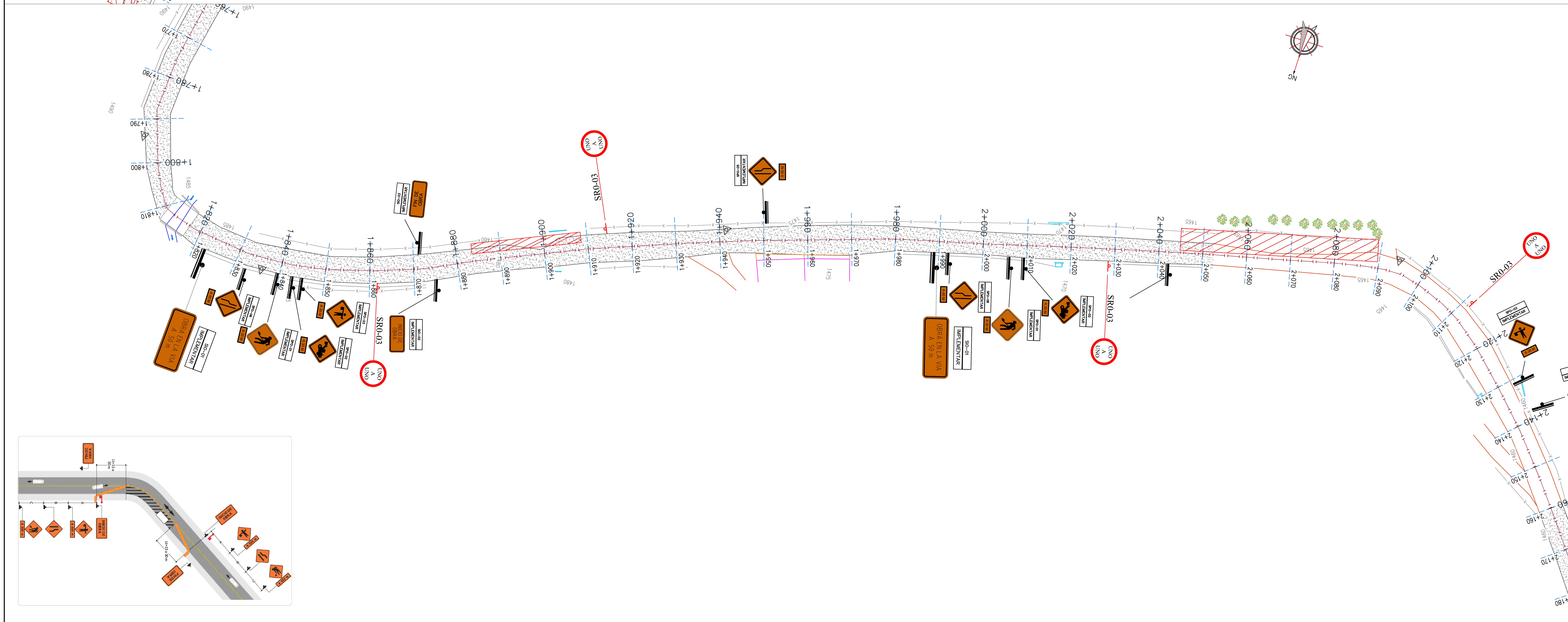


NOTAS

1. El diseño corresponde a las condiciones topográficas encontradas en el año 2025.
2. Para la circulación interna de obra las rutas de circulación de los equipos de movimientos de tierras deberán estar perfectamente definidas y planificadas. Esta planificación tendrá en cuenta el condicionante de que no haya máquinas cuyos radios de acción interfieran mutuamente ni afecte la movilidad de personas y vehículos en caso de que se realicen trabajos en jornadas diurnas.
3. En primer lugar, los caminos de circulación interna de obra deberán estar perfectamente señalizados y delineados, diferenciando el paso de maquinaria del de operarios a pie.
4. En aquellos trabajos en los que concurra la presencia de trabajadores, como medida para mejorar la percepción por parte de los maquinistas, éstos deberán utilizar ropa de alta visibilidad, especialmente en el caso de los señalistas de maquinaria y personal de topografía.
5. Los caminos de circulación tendrán como pendiente máxima la que condicione la máquina más restrictiva que circule por ellas. En general, es una buena práctica que estas pendientes no sobrepasen el 20%.



NOTAS

1. El diseño corresponde a las condiciones topográficas encontradas en el año 2025.
2. Para la circulación interna de obra las rutas de circulación de los equipos de movimientos de tierras deberán estar perfectamente definidas y planificadas. Esta planificación tendrá en cuenta el condicionante de que no haya máquinas cuyos radios de acción interfieran mutuamente ni afecte la movilidad de personas y vehículos en caso de que se realicen trabajos en jornadas diurnas.
3. En primer lugar, los caminos de circulación interna de obra deberán estar perfectamente señalizados y delineados, diferenciando el paso de maquinaria del de operarios a pie.
4. En aquellos trabajos en los que concurra la presencia de trabajadores, como medida para mejorar la percepción por parte de los maquinistas, éstos deberán utilizar ropa de alta visibilidad, especialmente en el caso de los señalistas de maquinaria y personal de topografía.
5. Los caminos de circulación tendrán como pendiente máxima la que condicione la máquina más restrictiva que circule por ellas. En general, es una buena práctica que estas pendientes no sobrepasen el 20%.

MUNICIPIO DE TOLEDO

REPUBLICA DE COLOMBIA

UNIÓN TEMPORAL CONSULTORÍA PPR

DIBUJO: Ing. ALFONSO GUERRERO GRIMALDO MP.151037-0539078 NTS.

PROCESÓ:

REVISÓ:

PROYECTÓ:

APROBÓ: ING. JOSÉ MAURICIO SANTIAGO ROSAS C. C. 1.090.466.079 DE CUCUTA

LOCALIZACIÓN: TOLEDO, NORTE DE SANTANDER

REFERENCIA: CONTRATO DE CONSULTORIA No. 071 DEL 31 DE JULIO DE 2025

PROYECTO: CONSULTORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS TÉCNICOS REQUERIDOS PARA LA REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL TRAMO VIAL QUE COMUNICA EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE TOLEDO CON EL SECTOR PUENTE PUERTO RICO, DE LA VÍA DEPARTAMENTAL TOLEDO–LABATECA, CON EL FIN DE ESTRUCTURAR EL PROYECTO PARA SU PRESENTACIÓN ANTE LA GOBERNACIÓN DE NORTE DE SANTANDER

TÍTULO: PLANO PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

ESCALA: PLANTA 1:1500

PLANO 01 DE 01

FECHA: SEPTIEMBRE/2025

ARCHIVO: PLANO PMT