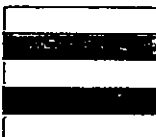
	MUNICIPIO DE BARAYA NIT:891.180.183-3	Código: F-TH 09	
	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	Fecha de Vigencia: Abril 01 de 2020	
	Macroproceso: Proceso: Apoyo	Versión: 02	
	Proceso: Gestión del Talento Humano		
	FORMATO CERTIFICADO	Página 16 de 43	

PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO PMT

PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO "CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA DOBLE EN LA I.E. ANTONIO BARAYA -
SEDE PRINCIPAL EN EL MUNICIPIO DE BARAYA - DEPARTAMENTO DEL HUILA"

PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO (PMT) "CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA DOBLE EN LA I.E.
ANTONIO BARAYA SEDE PRINCIPAL EN EL MUNICIPIO DE BARAYA -
DEPARTAMENTO DEL HUILA"

"CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA DOBLE EN LA I.E. ANTONIO BARAYA SEDE PRINCIPAL EN
EL MUNICIPIO DE BARAYA - DEPARTAMENTO DEL HUILA"

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	4
2. OBJETIVO GENERAL	5
2.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	5
3. ALCANCE	5
4. GENERALIDADES	5
4.1. NORMAS DE REFERENCIA	5
4.2. RESPONSABLES	7
1 4.2.1 Supervisor	8
2 4.2.2 Auxiliar de tránsito	8
5. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO	8
5.1. LOCALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES	8
5.2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	9
5.3 TIEMPO DE EJECUCION	9
5.4 HORARIO DE TRABAJO	9
5.5 EQUIPOS Y HERRAMIENTAS	9
5.6 ACTIVIDADES A EJECUTAR	10
6. CARACTERIZACION DE LA ZONA	10
6.1. ZONA DE INFLUENCIA	10
6.2. ESTADO DE LA VIA	10
7. DISEÑO DE PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	12
7.1. MANEJO DE TRANSITO	12
8. ADECUACIONES TEMPORALES Y SEÑALIZACION	12
9. SEÑALIZACION	12
9.1. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS DISPOSITIVOS TEMPORALES PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO EN LA OBRA	12
9.2. SEÑALES VERTICALES	13
3 9.2.1. Señales preventivas	13
9.3. SISTEMAS DE CANALIZACIÓN	14
4 9.3.1. Auxiliar de tránsito	15
9.4. UBICACIÓN DE LAS SEÑALES	16
10. TRANSITO PEATONAL Y TRAFICO MAQUINARIA	17
10.1. TRANSITO PEATONAL, MANEJO DE CIRCULACIÓN	17
10.2. TRAFICO MAQUINARIA, MANEJO DE MOVILIDAD	17
10.3. RUTA DE INGRESO Y SALIDA DE VEHICULOS.	17
10.4. ESTRATEGIAS DE DIVULGACIÓN.	17
10.5. TRASLADO DE MAQUINARIA DE OBRA.	17
10.6. TRASLADO DE MAQUINARIA DE OBRA.	17

11. GESTIÓN DE RECURSOS	18
12. SEGUIMIENTO	18
12. RECOMENDACIONES	18

TABLA DE ILUSTRACIONES

<u>Ilustración 1 via de acceso Fuente google maps</u>	<u>11</u>
<u>Ilustración 2 señales preventivas</u>	<u>14</u>
<u>Ilustración 3 Metodología Pare/Siga</u>	<u>15</u>
<u>Ilustración 4 Ubicacion de señalizacion</u>	<u>16</u>

1. INTRODUCCIÓN

El proyecto **"CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA DOBLE EN LA I.E. ANTONIO BARAYA SEDE PRINCIPAL EN EL MUNICIPIO DE BARAYA - DEPARTAMENTO DEL HUILA"** desarrolló el presente documento denominado Plan de Manejo de Transito para realizar la ejecución de la construcción de dos polideportivos con cubierta autosoportante en el municipio de Baraya departamento del Huila.

El Plan de manejo de Transito PMT presentado está basado en el Manual de Señalización Vial del 2015, del cual se adoptan los lineamientos básicos necesarios para mitigar el impacto causado, por el desarrollo de las actividades de mantenimiento, sobre la circulación vehicular y peatonal, garantizando a su vez la seguridad vial en el área de influencia y la seguridad del personal que realiza los trabajos.

Con el fin de garantizar el desarrollo eficiente de los trabajos de mantenimiento y minimizar el impacto causado sobre la movilidad y circulación en el área de influencia, se procura brindar seguridad a los diferentes actores viales y trabajadores, permitir una movilidad aceptable, ofrecer comunicación a través de señalización vertical, capacitar al personal y realizar las recomendaciones necesarias, que permitan a la entidad contratante supervisar la correcta implementación del PMT dentro del marco del objeto del contrato.

Para llevar a cabo estas intervenciones, se requiere adoptar las medidas de mitigación para los impactos generado en el tráfico vehicular, mediante la ejecución de este Plan de Manejo de Transito que abarque todas las situaciones de intervención.

2. OBJETIVO GENERAL

Disminuir al máximo posible el impacto generado en el tránsito, por las obras que se desarrollaran por el **"CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA DOBLE EN LA I.E. ANTONIO BARAYA SEDE PRINCIPAL EN EL MUNICIPIO DE BARAYA - DEPARTAMENTO DEL HUILA"** con el Propósito de brindar un ambiente seguro, ágil y con la menor incomodidad posible a los conductores, peatones, vecinos y personal de la obra, aplicando la normatividad vigente en el país.

2.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

El presente documento tiene como objetivos específicos las siguientes actividades:

- Elaboración propuesta Plan de Manejo de Transito específico.
- Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones y trabajadores.
- Evitar en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales.
- Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les facilite la toma de decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- Prestar atención continua a la seguridad vial dentro del área de influencia

3. ALCANCE

Establecer las medidas de seguridad que cumplan con las condiciones establecida por el ministerio de transporte, resolución 004100 de 2004, resolución 004959 de noviembre 2006 y resolución 0001885 de 2015 para la protección de la infraestructura y seguridad vial, manejo y regulación del tránsito para garantizar la movilidad segura.

4. GENERALIDADES

4.1. NORMAS DE REFERENCIA

- Ley 769 de 2002 (agosto 6) "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

Las normas del Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Artículo 101. Normas para realizar trabajos en vía pública.

Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalizará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas.

Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.

Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente.

Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.

En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.

Artículo 102. Manejo de escombros.

Todo material de trabajo y escombros en la vía pública será manejado por el responsable de la labor, debidamente aislado, tomando las medidas para impedir que se disemine por cualquier forma, o que limite la circulación de vehículos o peatones, de acuerdo con las normas ambientales vigentes y será debidamente señalizado.

Parágrafo. Será sancionado por el Organismo de Tránsito que corresponda con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el particular u organismo estatal que no cumpla con el debido manejo de escombros y desechos de construcción, así como estará obligado a efectuar las reparaciones por daños infringidos a los bienes de uso público.

- Resolución 1885 de 2015: "Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia", de conformidad con los artículos 5°, 113, 115 y el parágrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002.

Capítulo 4: Señalización de Calles y Carreteras afectadas por obras

Cuando se ejecutan trabajos de construcción, rehabilitación, mantenimiento o actividades relacionadas con servicios públicos en una determinada vía, o en zona adyacente a la misma, se presentan condiciones especiales que afectan la circulación de vehículos y personas.

Dichas situaciones deberán ser atendidas especialmente, estableciendo normas y medidas técnicas apropiadas, que se incorporan al desarrollo del proyecto cualquiera sea su importancia o magnitud, con el objeto de reducir el riesgo de accidentes y hacer más ágil y expedito el tránsito de los usuarios, procurando reducir las molestias en su desplazamiento por la vía.

Las distintas características de cada obra y la variedad de condiciones que se pueden presentar impiden establecer una secuencia rígida y única de dispositivos y normas.

4.2. RESPONSABLES

Para cada uno de los siguientes cargos se ha establecido un perfil en el cual se describen la competencia requerida con base en la educación, formación, experiencia y habilidades. Así mismo, en este perfil se describen las responsabilidades y autoridad de los cargos.

4.2.1 Supervisor

- Solicitar y asegurar que se cumpla con el esquema de señalización establecido en el presente plan de manejo de tránsito.
- Revisar diariamente la pérdida de la señalización y reportarla al encargado de la obra.
- Coordinar la implementación del P.M.T. asignando personal y ordenando la instalación de la
- Señalización en el área de trabajo.
- Dar solución inmediata a problemáticas grandes en el manejo del tránsito.
- Atender todas las recomendaciones al respecto dadas por el área de sostenibilidad de la compañía.
- Organizar adecuadamente con la colaboración del área Sostenibilidad a los Auxiliares de tránsito, dando las instrucciones claras para el desarrollo de la labor.

4.2.2 Auxiliar de tránsito

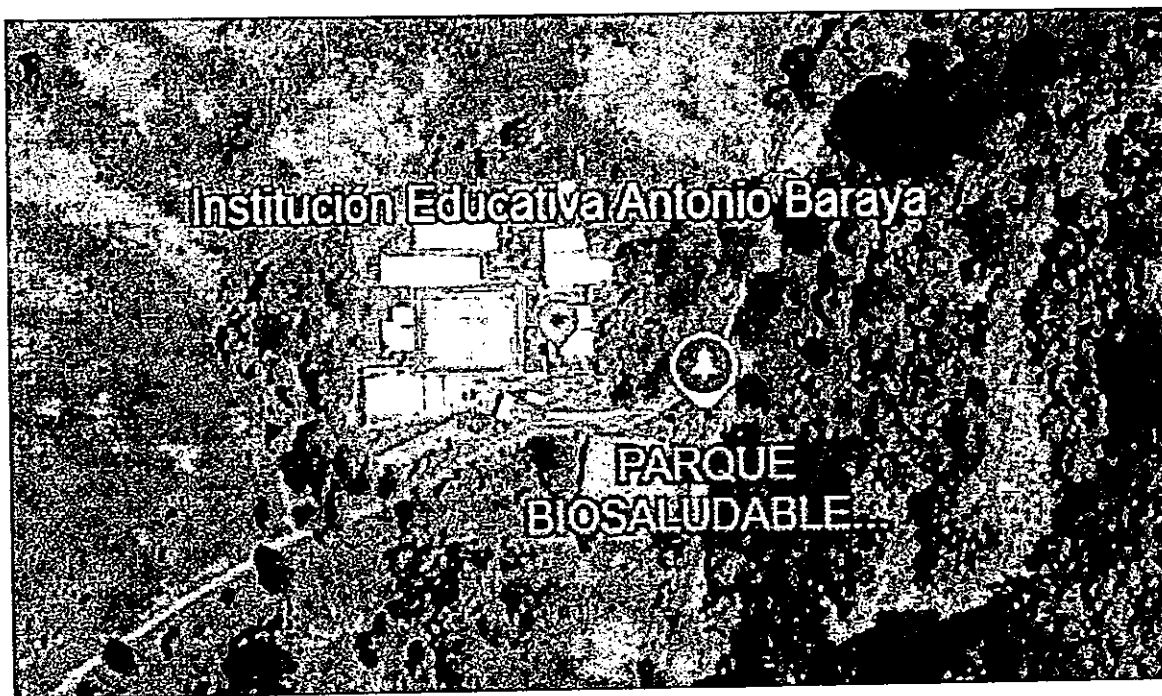
Corresponde al grupo que prestan apoyo en la vía para el manejo del tránsito vehicular y peatonal si hubiese lugar, en donde se considere necesario. Deben permanecer durante todo el tiempo que dure la intervención en las vías de acceso.

En caso de movimiento de maquinaria tendrán que apoyar el movimiento de esta en tramos cortos.

5. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.1. LOCALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES

Las actividades se realizan en el instituto educativo Antonio Baraya del Municipio de Baraya Huila.



5.2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Nombre del proyecto: "CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA DOBLE EN LA I.E. ANTONIO BARAYA SEDE PRINCIPAL EN EL MUNICIPIO DE BARAYA - DEPARTAMENTO DEL HUILA"
Dirección: Instituto Educativo Antonio Baraya.

5.3 TIEMPO DE EJECUCION

La duración de ejecución del proyecto será de cuatro (4) meses a partir de la aprobación del diagnósticos, estudios y diseños, obtención de licencias y/o permisos requeridos.

5.4 HORARIO DE TRABAJO:

Los trabajos se realizarán de lunes a viernes entre las 7:00 a.m. – 12: p.m. / 1:00 p.m. a 5:30 p.m.
sábados 7:00 a.m. – 1:00 p.m.

El horario de entrada y salida de materiales será solo los viernes de 3:00 pm a 5:00 pm.

5.5 EQUIPOS Y HERRAMIENTAS

Los equipos y herramientas utilizados durante las actividades ejecutadas son:

- Herramienta menor.
- Retroexcavadora.
- Volquetas.
- Vibrocompactador.

Para el ingreso de materiales, herramientas y equipos se utilizan bandereros propios del proyecto, los cuales están disponibles durante toda la jornada laboral.

5.6 ACTIVIDADES A EJECUTAR

Las actividades a realizar son las siguientes:

- Salida y entrada de materiales.

6. CARACTERIZACION DE LA ZONA

6.1. ZONA DE INFLUENCIA

El flujo de tránsito que se presenta en la zona de influencia del proyecto son busetas de rutas de las empresas prestadoras de servicio público del Municipio, vehículos particulares, entre otros. A demás hay constante tránsito de ciclistas y peatones, el tráfico particular y público en la zona urbana es constante todo el día teniendo como horas pico de 6:00 a.m. a 8:00 a.m. 12:00 m a 2:00 p.m. Y de 4:00 p.m. a 6:30 p.m.

6.2. ESTADO DE LA VIA

Se realizó una inspección detallada de las condiciones actuales de la infraestructura vial que será usada por el plan de manejo de tránsito, la zona de influencia esta denominada por vía principal de Baraya, donde no se evidencia señalización, la vía está pavimentada en regular estado, el proyecto para mitigar y controlar al implementará bandereros al momento del ingreso de la maquinaria y material.

PLAN DE MANEJO DE TRANSITO "CONSTRUCCION DE CUBIERTA DOBLE EN LA IE ANTONIO BARAYA"
SEDE PRINCIPAL EN EL MUNICIPIO DE BARAYA - DEPARTAMENTO DEL HUILA

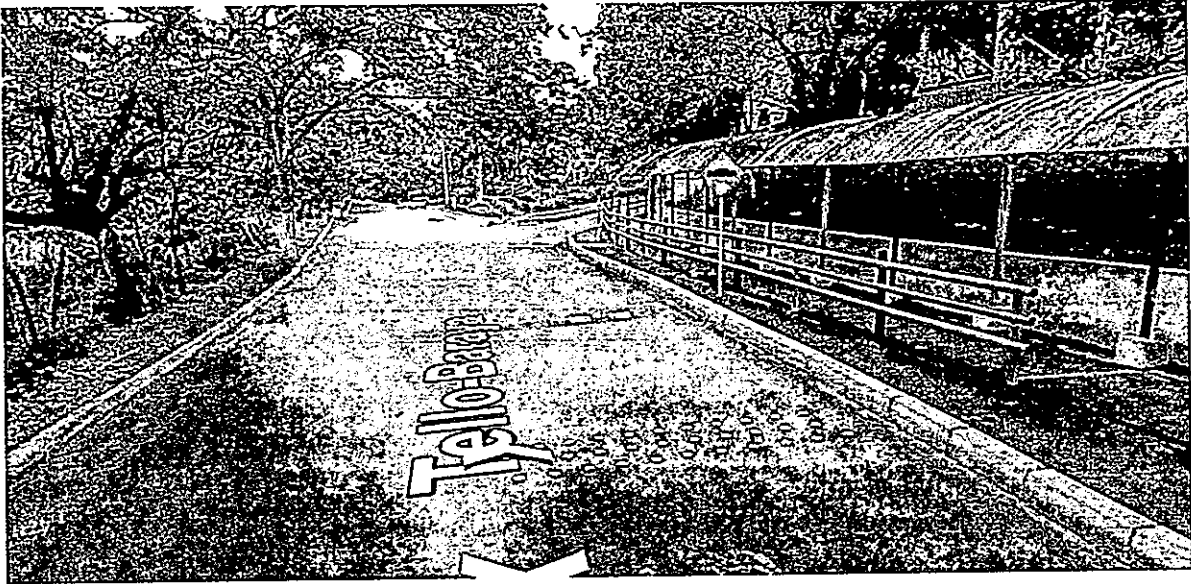


Ilustración tello - baraya, Fuente google maps

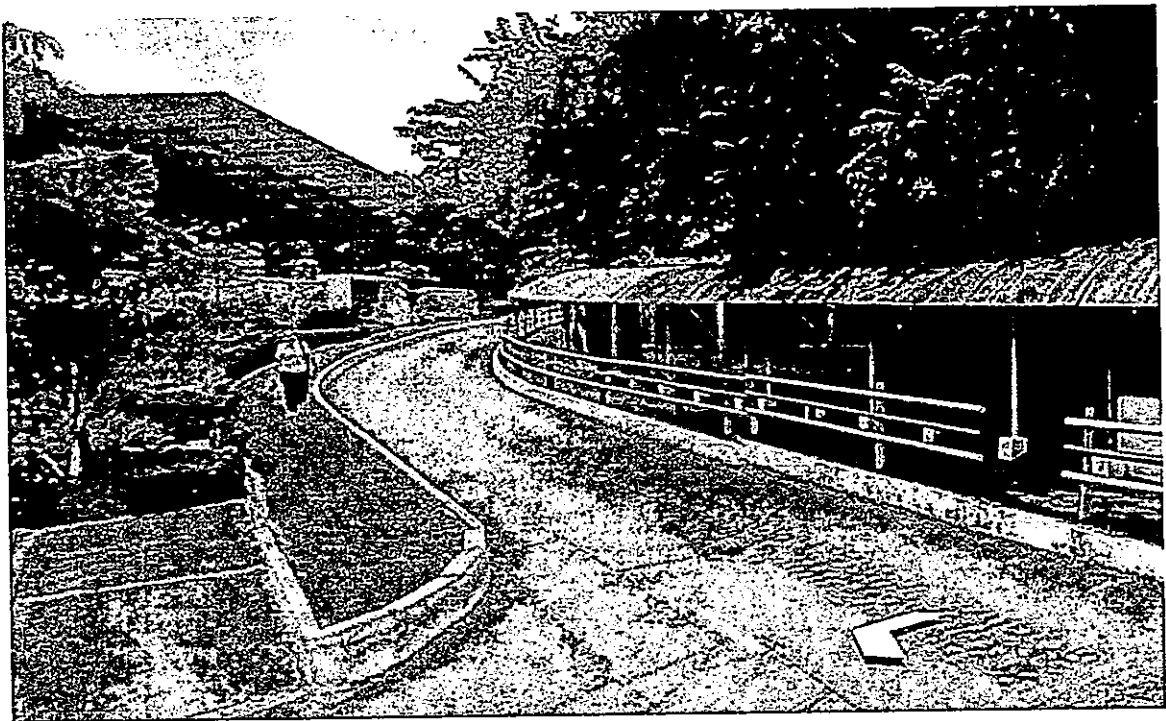


Ilustración placa huella instituto educativo google maps

7. DISEÑO DE PLAN DE MANEJO DE TRANSITO

En el presente plan de manejo del tráfico se indica claramente la manera como se ejecuta la seguridad vial durante la ejecución del proyecto, que tiene por objetivo mitigar el impacto que pueda generar las actividades de construcción del proyecto "CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA DOBLE EN LA I.E. ANTONIO BARAYA SEDE PRINCIPAL EN EL MUNICIPIO DE BARAYA - DEPARTAMENTO DEL HUILA" en el Municipio de Baraya Huila.

A continuación, se muestran la señalización que se establecerá para este proyecto:

7.1. MANEJO DE TRANSITO

Como parte de la señalización temporal será necesario contar con dispositivos que permitan:

- Definir las áreas de trabajo.
- Prevenir el ingreso de vehículos y personas ajenos a la obra.
- Proteger a los trabajadores de los posibles accidentes que se puedan presentar en la obra.

Para poder contrarrestar los impactos negativos que generan este tipo de proyectos sobre vehículos, peatones, entre otros que transitan por la zona de influencia de las obras de construcción, este PMT implementara la instalación de señalización y bandereros sobre el sitio de ingreso y salida del proyecto.

8. ADECUACIONES TEMPORALES Y SEÑALIZACION

Se adecuará un cerramiento en cinta peligro que está en las instalaciones del instituto educativo Antonio, de Baraya huila, este cerramiento en cinta peligro esto para facilitar las actividades al interior del área intervenida.

9. SEÑALIZACION

9.1. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS DISPOSITIVOS TEMPORALES PARA EL CONTROL DE TRÁNSITO EN LA OBRA

Cuando se ejecutan trabajos de construcción se deben implementar medidas técnicas que se adapten a lo largo de la ejecución del proyecto, esto con el objetivo de reducir el riesgo de

accidentes del flujo vehicular (conductores), el flujo peatonal (transeúntes) y personal de la obra que intervienen en el mismo.

Los dispositivos para la regulación del tránsito, en cada uno de los tramos a intervenir en las vías nacionales y departamentales deberán ubicarse con anterioridad al inicio de la obra, permanecer durante la ejecución de la misma, y serán retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación.

De acuerdo con la función que desempeñan los dispositivos de señalización provisional a utilizar en las actividades, se tiene la siguiente clasificación:

- Señales verticales
- Sistemas de canalización
- Señales manuales

El tiempo de duración de señalización será de carácter permanente mientras que existan intervenciones en la vía, para lo cual se han considerado tres (3) etapas. Una primera etapa dada a un tiempo previo a ejecución de los trabajos para la instalación de los dispositivos de prevención, una segunda etapa que corresponde al tiempo de ejecución de los trabajos; y la etapa final para el desmonte de los dispositivos una vez se finalicen la intervención.

Para la instalación, mantenimiento y retiro de los dispositivos se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- No iniciar ninguna intervención sin antes disponer de la señalización y dispositivos necesarios.
- Ubicar y conservar adecuadamente las señales durante la ejecución de los trabajos.
- No obstruir la visibilidad de las señales con equipos o materiales
- Retirar inmediatamente los dispositivos de señalización empleados, tan pronto como haya terminado los trabajos.

9.2. SEÑALES VERTICALES

Durante la ejecución de los trabajos se implementarán señales verticales móviles las cuales deben cumplir con lo establecido en el manual de señalización vial de INVIAS 2015.

9.2.1. Señales preventivas

Las señales preventivas tienen como propósito advertir a los usuarios de las vías la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la zona de obras. En zonas donde se llevan a cabo obras, son de color naranja y su símbolo negro.

Su empleo debe reducirse al mínimo necesario para brindar la información adecuadamente, porque el uso excesivo de ellas para prevenir peligros aparentes tiende a disminuir el respeto y obediencia a todas las señales.

Para este caso las señales preventivas a utilizar son las SPO-01 Trabajos en la vía, SPO02 Maquinaria en la vía y SPO-03 Auxiliar de tránsito en la vía cuando aplique y se requiere manejo de tránsito mediante un auxiliar.

Las principales señales preventivas a utilizar en las vías aledañas a la obra son:

- Entrada y salida de vehículos pesados
- Obra en construcción

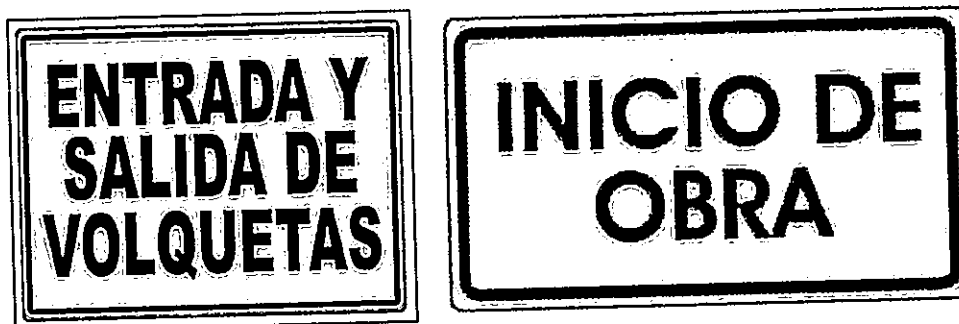


Ilustración 3 señales preventivas

9.3. SISTEMAS DE CANALIZACIÓN

Los canalizadores son elementos utilizados para encauzar el tránsito de vehículos y peatones a lo largo del tramo de vía debido a la existencia de obras. Los canalizadores se clasifican en:

- Conos
- Delineadores

Estos elementos no se utilizarán de forma permanente, solo en momentos puntuales que se requiera auxiliar de tránsito para coordinación de vehículos se dispondrá de él.

9.3.1. Auxiliar de tránsito

Esta persona será la encargada del control PARE / SIGA el Auxiliar de Tránsito es responsable de la seguridad de los usuarios de la vía, por ello será capacitado para esta actividad. Su implementación se realizará cuando se requiera movilización de maquinaria o equipos, como también manejo vial en la vía calle 10, carrera 7 y 8.

La velocidad máxima permitida en la vía, en el sector donde se ubica el Auxiliar de Tránsito, nunca debe superar los 50 km/h.

Para indicar a los conductores si deben avanzar o detenerse, el Auxiliar de Tránsito debe realizar los siguientes pasos manteniendo siempre la señal entre él y el tránsito, y enfrentando en todo momento al tránsito que se le aproxima (ver ilustración 3).

Detención del tránsito: El Auxiliar de Tránsito debe ubicarse de frente a los conductores que deben detenerse, con la señal en posición vertical en una posición entre él y el tránsito, mostrando a los conductores que se acercan la indicación PARE y extendiendo su mano libre con la palma de frente al tránsito que se aproxima.

Permitido avanzar: El Auxiliar de Tránsito debe girar la señal hasta que la indicación SIGA enfrente a los conductores detenidos y con el brazo libre debe indicar a los conductores que prosigan.

Aminorar la Velocidad. El Auxiliar de Tránsito debe mostrar la indicación SIGA, debiendo hacer con su brazo libre un movimiento hacia arriba y hacia abajo sin levantarlo sobre la posición horizontal. Se puede utilizar una bandera roja en casos de emergencia mientras se consigue y se empieza a usar la Paleta PARE/SIGA.

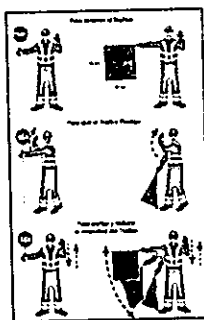


Ilustración 4 Metodología Pare/Siga

9.4. UBICACIÓN DE LAS SEÑALES

Dado que para el ingreso de maquinaria y material que se necesita para ejecutar algunas actividades del proyecto, estas puedan causar alteración de las condiciones normales de circulación sobre la vía. Esto requiere que las señales y dispositivos estén ubicados apropiadamente respecto a la situación a que se refieren y de tal manera que sean claramente perceptibles para los usuarios de la vía.

Las señales preventivas se colocan sobre el ingreso y salida del proyecto. Las señales deben ser muy bien fijadas sobre un soporte estable. La primera señal que se debe de instalar es la que advierte al usuario el peligro. Se debe asegurar que todas las señales sean visibles, evitar instalarlas inmediatamente después de una curva o muro, en la sombra, tras vegetación o maquinaria, etc., y deben ser colocadas con una distancia prudencialmente espaciadas entre una y otra de modo que sean legibles y con tiempo suficiente de ser acatadas.

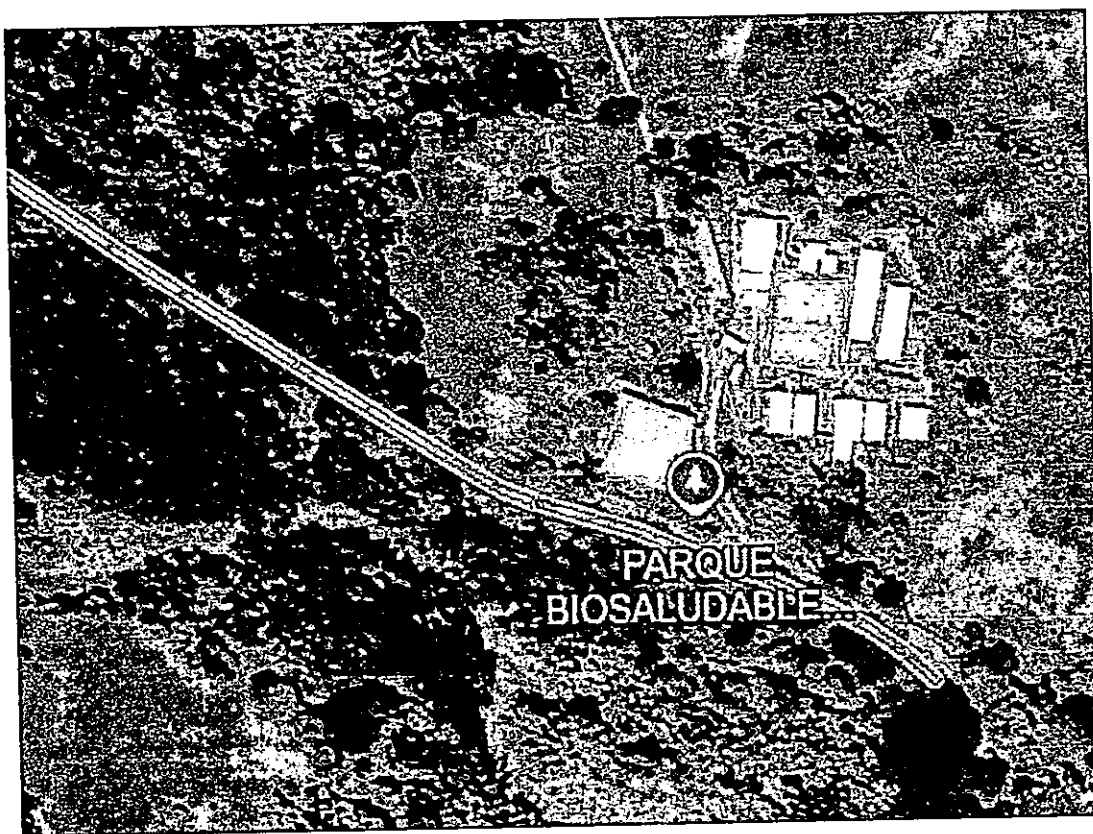


Ilustración 5 Ubicacion de señalización

Este esquema de PMT propuesto impactara mínimamente el flujo vehicular en la ciudad, ya que no requiere cambiar el sentido establecido en las vías.

10. TRANSITO PEATONAL Y TRAFICO MAQUINARIA

10.1. TRANSITO PEATONAL, MANEJO DE CIRCULACIÓN

El tránsito peatonal por la zona de ingreso del proyecto estará abierto, al momento del ingreso de maquinaria o material los bandereros saldrán a controlar el tránsito.

10.2. TRAFICO MAQUINARIA, MANEJO DE MOVILIDAD.

El manejo de los vehículos pesados se seguirán los lineamientos de la dirección de tránsito, con respecto al suministro de materiales de obra y retiro de escombros.

A continuación, se presentan las rutas de ingreso y salidas de vehículos, las cuales serán usadas por todos los vehículos relacionados con el proyecto, estas son: la vía tello - baraya

10.3. RUTA DE INGRESO Y SALIDA DE VEHICULOS.

La ruta de ingreso y salida de los vehículos al proyecto se hará por la vía tello - baraya

10.4. ESTRATEGIAS DE DIVULGACIÓN.

Con el propósito de dar a conocer la ejecución del proyecto, se realizará volantes los cuales se entregaran a la comunidad.

10.5. TRASLADO DE MAQUINARIA DE OBRA.

El traslado de la maquinaria a obra se realizará de acuerdo a las disposiciones emitidas por tránsito según el tipo de maquinaria que se traslade, se utilizará un vehículo escolta con las luces de parqueo encendidas, se contará con paletas pare-siga. En el caso de ser necesario se utilizará señalización con la leyenda "Carga larga y ancha".

10.6. TRASLADO DE MAQUINARIA DE OBRA.

Dentro de las actividades de seguimiento mensuales SST se establece el seguimiento y control del PMT con base de evaluar las siniestralidades que se presente durante el mes, para realizar la mejora continua.

11. GESTIÓN DE RECURSOS

El proyecto suministra los recursos necesarios para implementar, mantener y mejorar este plan de manejo de tránsito PMT propuesto.

12. SEGUIMIENTO

A través de las inspecciones de la Señalización en las zonas de trabajo, se evidenciará el correspondiente seguimiento de esta señalización, para lo que se realizarán recorridos periódicos en los que se identificará la existencia de la señal y su estado.

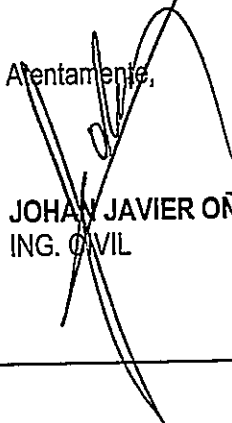
Una vez realizado el recorrido y luego de conocer la existencia o no de la señalización y su estado, se procederá a tomar acciones para corregir, ajustar o actualizar la señalización y contar oportunamente con lo especificado en el PMT. Al respecto se definirá el tipo de acción a tomar para corregir cualquier tipo de anomalía presentada, es así como se realizarán las siguientes actividades dependiendo de la situación y estado en que se encuentre cada señal:

- Reinstalación en el sitio por desprendimiento o caída de la señal
- Mantenimiento en el sitio de la señal
- Mantenimiento en campamento de la señal y reinstalación
- Reemplazo y reinstalación de nueva señal por pérdida o total deterioro de esta.

12. RECOMENDACIONES

Tener en cuenta todas las medidas que fueron impuestas en el PMT, esto con el fin de reducir al máximo el impacto en las actividades de construcción y mitigar los riesgos de accidentalidad.

Atentamente,


JOHAN JAVIER OÑATE NUÑEZ
ING. CIVIL