

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	 
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 1 de 23

11. PMT

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	 
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 2 de 23

PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO PARA CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA PARA POLIDEPORTIVO EN LA VEREDA BAJO GETZEN DEL MUNICIPIO DE LA PLATA, DEPARTAMENTO DEL HUILA

**ALCALDÍA MUNICIPAL DE LA PLATA HUILA
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN**

ESTUDIO Y ANÁLISIS DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO

LA PLATA HUILA

2026

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	 
Fecha Aprobación: 23/01/2026		Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 3 de 23

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	5
ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	5
OBJETIVOS	6
OBJETIVO GENERAL	6
Formular e implementar el Plan de Manejo de Tránsito para el proyecto de CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA PARA POLIDEPORTIVO EN LA VEREDA BAJO GETZEN DEL MUNICIPIO DE LA PLATA, DEPARTAMENTO DEL HUILA , estableciendo medidas técnicas y operativas que garanticen la seguridad vial, el control de accesos y la adecuada movilidad peatonal y vehicular durante la ejecución de las obras.	6
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	6
INFORMACIÓN DE REFERENCIA	7
LOCALIZACIÓN.....	7
CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO VIAL	7
ALCANCE DEL ESTUDIO.....	8
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	9
MARCO NORMATIVO APLICABLE	9
Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre.....	9
Manual de Señalización Vial vigente – Ministerio de Transporte	10
Normativa territorial y disposiciones municipales.....	10
Responsabilidad del Contratista	10
IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS SOBRE LA MOVILIDAD.....	11
Obras preliminares.....	11
Cerramiento	11
Excavaciones.....	11
Ingreso de materiales	11
Descargues.....	11
Estructura.....	11
Acabados	11
Salida de residuos	12
PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	12
Control de Acceso Vehicular.....	12

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026		Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 4 de 23

Manejo Peatonal Escolar	12
Cargue y Descargue de Materiales	12
Ingreso de Maquinaria	13
Maniobras Especiales	13
Horarios Controlados	13
Restricciones Temporales	13
Desvíos si Aplican	13
SEÑALIZACIÓN TEMPORAL	14
Señalización Preventiva	14
Señalización Reglamentaria	15
Señalización Informativa	16
Delimitación Física	17
Ubicación Referencial	17
MEDIDAS ESPECIALES POR EJECUTARSE EN SEDE EDUCATIVA	17
Horarios Escolares	17
Ingreso y Salida de Estudiantes	17
Separación Peatón – Obra	18
Rutas Seguras	18
Control de Menores	18
Comunicación con Directivas	18
COSTEO DEL PLAN DEL SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	18
RECURSOS CONSIDERADOS	19
presupuesto estimado	19
SEGUIMIENTO, CONTROL Y VERIFICACIÓN	21
CONCLUSIONES	22
RECOMENDACIONES	22
BIBLIOGRAFÍA	23

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 5 de 23

INTRODUCCIÓN

En cumplimiento de los requisitos establecidos para la formulación de proyectos de infraestructura en Fase III, se presenta el presente Estudio Técnico del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), correspondiente al proyecto denominado **“CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA PARA POLIDEPORTIVO EN LA VEREDA BAJO GETZEN DEL MUNICIPIO DE LA PLATA, DEPARTAMENTO DEL HUILA”**.

El propósito del presente plan es establecer las medidas técnicas, operativas y preventivas necesarias para garantizar condiciones adecuadas de movilidad y seguridad durante la ejecución de las obras, considerando que toda intervención constructiva genera impactos temporales asociados al ingreso de materiales, circulación de vehículos de carga, retiro de residuos, tránsito de personal operativo y posibles restricciones parciales sobre zonas de acceso.

En el presente caso, la necesidad del PMT adquiere especial importancia debido a que el proyecto se desarrollará dentro de una sede educativa en funcionamiento, donde concurren diariamente estudiantes, docentes, personal administrativo y comunidad en general. Esta condición exige que las actividades de obra se ejecuten bajo criterios de organización y control que permitan reducir riesgos, evitar interferencias innecesarias y proteger especialmente el tránsito peatonal institucional.

Aunque no se trata de una obra vial propiamente dicha, sí existe interacción directa entre el proceso constructivo y la movilidad del entorno, razón por la cual resulta técnicamente procedente definir lineamientos específicos para el manejo de accesos, maniobras de vehículos, horarios operativos, señalización temporal y circulación segura dentro del área de influencia del proyecto.

En consecuencia, el presente documento desarrolla las medidas básicas del Plan de Manejo de Tránsito, así como los criterios de costeo requeridos para su implementación, en atención a la obligación de incorporar este componente dentro del presupuesto del proyecto formulado en Fase III.

ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

En la sede Bajo Getzen de la Institución Educativa Cansarrocines presenta necesidades de mejoramiento y ampliación de su infraestructura, especialmente en espacios destinados a la recreación y áreas académicas complementarias. Con el fin de atender esta necesidad, se proyecta la construcción de la cuberita para el polideportivo que fortalecerá la capacidad física y funcional de la institución.

La ejecución de esta obra implica actividades propias del proceso constructivo, tales como ingreso de materiales, excavaciones, transporte interno, descargue de insumos, retiro de escombros y circulación de personal operativo. Estas labores se desarrollarán en un entorno donde continúan existiendo accesos peatonales y vehiculares utilizados por estudiantes, docentes, personal administrativo y demás usuarios de la sede educativa.

Dicha coexistencia entre obra y funcionamiento institucional puede generar riesgos asociados a maniobras de vehículos, tránsito simultáneo de peatones, ocupación parcial de accesos, almacenamiento temporal de materiales y

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	 
Fecha Aprobación: 23/01/2026		Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 6 de 23

movimientos de maquinaria. Por esta razón, resulta técnicamente necesario establecer medidas previas de organización y control que permitan reducir interferencias y prevenir incidentes.

En este contexto, el Plan de Manejo de Tránsito se justifica como el instrumento técnico orientado a regular la movilidad durante la ejecución del proyecto, mediante señalización temporal, control de accesos, programación de maniobras críticas y protección de rutas peatonales.

Así mismo, su implementación requiere recursos específicos para garantizar aplicación real en obra, razón por la cual el componente PMT debe incluirse dentro del presupuesto oficial del proyecto, en cumplimiento de las exigencias aplicables a proyectos de infraestructura formulados en Fase III.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

Formular e implementar el Plan de Manejo de Tránsito para el proyecto de construcción de una (01) cubierta para polideportivo en la zona rural del Municipio de La Plata-Huila, estableciendo medidas técnicas y operativas que garanticen la seguridad vial, el control de accesos y la adecuada movilidad peatonal y vehicular durante la ejecución de las obras.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar las actividades constructivas que puedan generar afectaciones temporales sobre la movilidad del entorno institucional.
- Establecer medidas de control para el ingreso, permanencia y salida de vehículos vinculados a la obra.
- Garantizar condiciones seguras de circulación peatonal para estudiantes, docentes, personal administrativo y visitantes durante la ejecución del proyecto.
- Definir la señalización preventiva, informativa y de control requerida en accesos y zonas de influencia de la obra.
- Programar maniobras de cargue, descargue y movilización de materiales en horarios que reduzcan interferencias con la jornada escolar.
- Minimizar riesgos de accidentalidad derivados de la interacción entre actividades constructivas y usuarios de la institución educativa.
- Establecer los recursos operativos y presupuestales necesarios para la implementación efectiva del PMT durante el plazo contractual.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026		Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 7 de 23

INFORMACIÓN DE REFERENCIA

LOCALIZACIÓN

El proyecto de Construcción de una (01) Cubierta para polideportivo en la vereda Getzen, específicamente en la sede Getzen de la Institución Educativa de Cansarrocines del Municipio de la Plata – Huila al sur del casco urbano municipal, aproximadamente a una distancia de 15 km tal como se evidencia en la figura 1. El municipio de La Plata se encuentra localizado en el departamento del Huila, a una distancia aproximada de 96 km de la ciudad de Neiva.

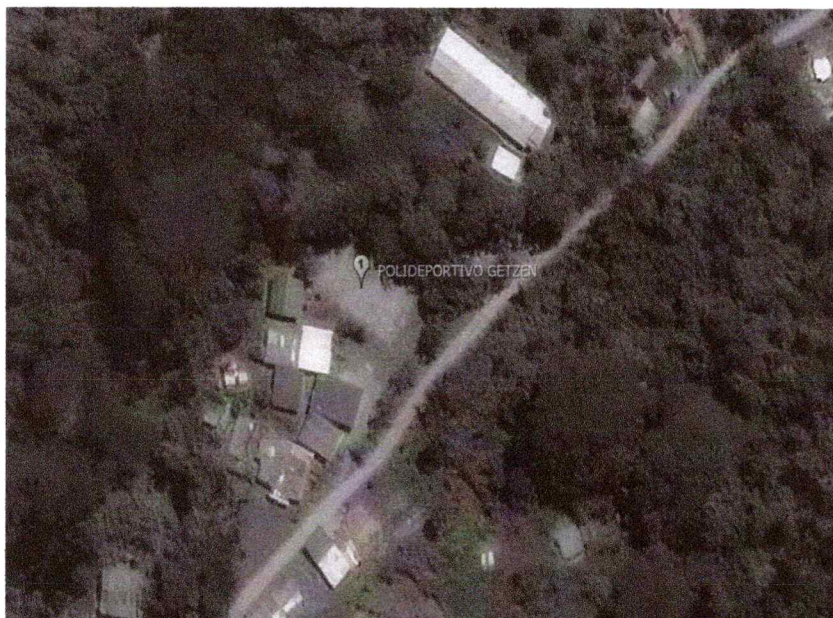


Figura 1 Ubicación de la vereda Bajo Getzen donde se va a llevar a cabo el proyecto

CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO VIAL

El acceso principal a la sede educativa se realiza a través de vía rural de carácter municipal, utilizada por la comunidad local para desplazamientos cotidianos, actividades productivas y conexión con otros sectores de la zona.

El tránsito habitual del entorno corresponde principalmente a motocicletas, vehículos livianos, vehículos de servicio público rural como mixtos o chivas y automotores utilizados para abastecimiento o actividades agropecuarias. En términos generales, no se trata de una vía de alto flujo, aunque puede presentar movimientos periódicos importantes en horarios de ingreso y salida escolar.

De manera especial, existe presencia constante de peatones vinculados a la comunidad educativa, entre ellos estudiantes, docentes, acudientes y personal administrativo, quienes utilizan los accesos institucionales en distintos momentos de la jornada.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026		Código: DCO-F03
	COMUNICACIONES OFICIALES	Versión: 03
		Página 8 de 23

Así mismo, durante la ejecución del proyecto se prevé el ingreso temporal de vehículos de carga para transporte de materiales, retiro de residuos y abastecimiento de obra, situación que hace necesario establecer controles específicos para evitar interferencias con la movilidad habitual del sector.

ALCANCE DEL ESTUDIO

El presente Plan de Manejo de Tránsito aplica a la totalidad de las actividades requeridas para la ejecución del proyecto de **CONSTRUCCIÓN DE CUBIERTA PARA POLIDEPORTIVO EN LAVEREDA BAJO GETZEN DEL MUNICIPIO DE LA PLATA, DEPARTAMENTO DEL HUILA** en la vereda Bajo Getzen, desde la etapa preliminar de instalación y organización del frente de obra, hasta la terminación de los trabajos y retiro final de recursos temporales utilizados durante la ejecución contractual.

El alcance del PMT comprende las diferentes fases constructivas que puedan generar interacción con la movilidad del entorno, incluyendo cerramiento inicial, ingreso de materiales, excavaciones, actividades estructurales, suministro de insumos, retiro de escombros, labores de acabados y procesos finales de entrega.

Las medidas aquí definidas deberán ser observadas por el contratista ejecutor de la obra, su personal operativo, profesionales técnicos, proveedores, transportadores, subcontratistas y cualquier tercero autorizado que participe en actividades relacionadas con el proyecto.

De igual forma, el plan considera la protección de la comunidad educativa conformada por estudiantes, docentes, personal administrativo, acudientes y visitantes ocasionales, quienes continuarán haciendo uso de los accesos y circulaciones de la institución durante el desarrollo de la intervención.

También forman parte del alcance todos los vehículos vinculados a la obra, tales como camiones de suministro, volquetas, camionetas de apoyo, maquinaria menor y demás automotores que ingresen o maniobren dentro del área de influencia del proyecto.

En consecuencia, el presente documento constituye lineamiento base para el manejo de tránsito durante todo el plazo contractual, debiendo ajustarse operativamente por el contratista según el cronograma definitivo, condiciones reales del sitio y evolución de la obra.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 9 de 23

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto consiste en la construcción de una (01) cubierta, ubicada en el polideportivo de la Vereda Bajo Getzen del Municipio De La Plata, las cuales pretenden atender la necesidad de promover iniciativas que fortalezcan, incentiven y aumenten los niveles de prácticas culturales y deportiva en la zona rural del Municipio de La Plata, departamento del Huila.

Cabe mencionar que en la zona rural del Municipio de La Plata se requiere intervenir la placa polideportiva que carecen de cubierta y espacios adecuados para la realización de prácticas deportivas y recreativas, debido a que actualmente estos espacios deportivos no permiten el desarrollo de actividades lúdicas a ciertas horas del día o bajo ciertas condiciones climáticas; todas estas carencias causan desplazamiento de la población de las veredas hacia la cabecera municipal u otros centros urbanos, generando disminución de los índices de actividad física y deportiva en la región, desmejoramiento de la salud física, mental y emocional.

Desde el punto de vista operativo, la ejecución de las obras contempla actividades que pueden generar impactos temporales sobre la movilidad del entorno, tales como ingreso y salida de materiales, descargue de insumos, retiro de residuos, circulación de personal de obra, maniobras de vehículos de apoyo y ocupación parcial de zonas de acceso durante determinadas etapas constructivas.

De manera referencial, se estima un plazo de ejecución cercano a tres (3) meses, sujeto a los ajustes que resulten del proceso contractual, cronograma definitivo y condiciones reales de desarrollo del proyecto. Durante dicho periodo deberán aplicarse las medidas establecidas en el presente Plan de Manejo de Tránsito.

El costo preliminar estimado del proyecto asciende aproximadamente a \$ **1'474,440 COP**, valor sujeto a ajustes conforme al presupuesto oficial definitivo.

MARCO NORMATIVO APLICABLE

El presente Plan de Manejo de Tránsito se formula con fundamento en la normatividad colombiana vigente aplicable al uso seguro de la infraestructura vial, control de la movilidad y ejecución de obras que generen afectaciones temporales sobre zonas de circulación peatonal o vehicular. Las disposiciones relacionadas constituyen el soporte técnico y jurídico que orienta la implementación de las medidas aquí previstas.

LEY 769 DE 2002 – CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE

La Ley 769 de 2002 establece las normas generales de tránsito en el territorio nacional y regula la circulación de peatones, conductores, pasajeros y vehículos en vías públicas y privadas abiertas al público. Para el presente proyecto resulta especialmente aplicable en lo relacionado con deberes de seguridad vial, respeto por la señalización, uso adecuado del espacio público y adopción de medidas preventivas cuando se ejecuten actividades que interfieran con la movilidad normal.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 10 de 23

En desarrollo de esta ley, toda intervención constructiva que pueda generar riesgo o alteración temporal del tránsito debe adoptar controles suficientes para proteger a los usuarios de la vía y reducir la probabilidad de incidentes.

MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL VIGENTE – MINISTERIO DE TRANSPORTE

El Manual de Señalización Vial vigente en Colombia constituye la principal referencia técnica para la ubicación, características, dimensiones, visibilidad y utilización de señales preventivas, reglamentarias e informativas en corredores viales y zonas intervenidas.

Para el presente PMT, dicho manual orienta la instalación de señales temporales de advertencia, dispositivos de canalización, cintas de delimitación, conos, barreras y demás elementos necesarios para informar oportunamente a peatones y conductores sobre condiciones especiales generadas por la obra.

Normativa aplicable a señalización temporal en zonas de obra

Las actualizaciones normativas expedidas por el Ministerio de Transporte en materia de señalización vial complementan los criterios técnicos exigibles para zonas de trabajo temporal, reforzando la necesidad de mantener dispositivos visibles, oportunos, suficientes y en adecuado estado durante toda la ejecución del proyecto.

Esto implica que cualquier medida adoptada dentro del presente PMT deberá conservar funcionalidad permanente y ajustarse cuando cambien las condiciones reales del frente de obra.

NORMATIVA TERRITORIAL Y DISPOSICIONES MUNICIPALES

Sin perjuicio de la normatividad nacional, el contratista deberá acatar las disposiciones que emita el municipio de La Plata, la autoridad de tránsito competente o la entidad contratante en relación con horarios de cargue y descargue, uso de vías locales, manejo de accesos institucionales, control de ruido, ocupación temporal del espacio público o coordinación operativa con la comunidad educativa.

Cuando se requieran permisos, avisos previos o autorizaciones específicas, estos deberán gestionarse oportunamente antes de ejecutar actividades que afecten la movilidad del sector.

RESPONSABILIDAD DEL CONTRATISTA

Corresponderá al contratista ejecutor implementar de manera real y efectiva las medidas contenidas en el presente Plan de Manejo de Tránsito, suministrar los dispositivos requeridos, conservar la señalización en buen estado, coordinar maniobras de vehículos, prevenir riesgos previsible y ajustar operativamente el plan conforme al avance de obra.

La interventoría o supervisión contractual deberá verificar su cumplimiento, dejando constancia de observaciones y correctivos cuando haya lugar. El incumplimiento de estas obligaciones podrá generar responsabilidades contractuales, técnicas o administrativas según corresponda.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 11 de 23

IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS SOBRE LA MOVILIDAD

Con base en las actividades previstas para la ejecución del proyecto, se identifican los principales impactos temporales que pueden generarse sobre la movilidad peatonal y vehicular del entorno institucional. Este análisis permite definir medidas preventivas proporcionales a cada fase constructiva y anticipar condiciones que puedan afectar la seguridad o el normal funcionamiento de la sede educativa.

OBRAS PRELIMINARES

Durante la etapa inicial, relacionada con localización del frente de trabajo, replanteo, organización logística e ingreso de herramientas básicas, pueden presentarse interferencias menores en accesos y circulaciones internas debido a presencia de personal técnico y traslado inicial de materiales.

CERRAMIENTO

La instalación de cerramientos temporales y elementos de aislamiento puede modificar parcialmente recorridos habituales de ingreso o salida, por lo cual deberá garantizarse continuidad peatonal segura y adecuada orientación para usuarios de la institución.

EXCAVACIONES

Las excavaciones requeridas para cimentación o redes internas representan una de las fases de mayor sensibilidad operativa, al generar zonas restringidas, reducción temporal de espacios de circulación y riesgo asociado a bordes abiertos o materiales acopiados.

INGRESO DE MATERIALES

El suministro de cemento, acero, agregados, ladrillo y demás insumos implica acceso periódico de vehículos de carga, lo cual puede generar ocupaciones momentáneas en zonas de ingreso y necesidad de coordinación para maniobras seguras.

DESCARGUES

Las actividades de descargue pueden producir detenciones temporales de vehículos, movimientos manuales de materiales y ocupación parcial de áreas de tránsito, especialmente si no se programan en horarios adecuados.

ESTRUCTURA

Durante la construcción estructural aumenta el flujo de materiales, personal operativo y equipos menores, situación que incrementa la actividad logística interna y exige mayor control sobre accesos y circulaciones compartidas.

ACABADOS

En esta fase disminuye el uso de maquinaria pesada, aunque persiste ingreso de materiales livianos, herramientas, personal técnico y proveedores, generando impactos menores pero continuos sobre la movilidad del entorno.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 12 de 23

SALIDA DE RESIDUOS

El retiro de escombros, sobrantes de obra y materiales no reutilizables requiere ingreso de vehículos de transporte y cargue periódico, actividades que deben ejecutarse con control operativo para evitar obstrucciones o riesgos a peatones.

PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

El presente Plan de Manejo de Tránsito establece las medidas operativas necesarias para controlar la interacción entre las actividades constructivas y la movilidad habitual del entorno institucional. Su aplicación deberá mantenerse durante toda la ejecución contractual y ajustarse según el avance real de la obra, priorizando la seguridad de la comunidad educativa y el funcionamiento ordenado del proyecto.

CONTROL DE ACCESO VEHICULAR

El ingreso y salida de vehículos vinculados a la obra deberá realizarse de manera controlada, utilizando únicamente los puntos autorizados por la entidad ejecutora y evitando maniobras improvisadas dentro de zonas de circulación institucional. Todo acceso deberá efectuarse a velocidad reducida y con atención prioritaria al tránsito peatonal existente.

Cuando coincidan operaciones logísticas con horarios de mayor afluencia, se recomienda apoyo operativo para orientar maniobras y prevenir interferencias con usuarios de la sede.

MANEJO PEATONAL ESCOLAR

Se deberá garantizar en todo momento la circulación segura de estudiantes, docentes, personal administrativo y visitantes mediante rutas peatonales claramente identificadas y separadas del frente de obra. Ninguna actividad constructiva podrá bloquear completamente los accesos institucionales sin medida alternativa previamente definida.

Las zonas cercanas a estudiantes deberán mantenerse libres de materiales sueltos, equipos o elementos que representen riesgo de tropiezo, caída o contacto accidental.

CARGUE Y DESCARGUE DE MATERIALES

Las actividades de cargue y descargue deberán programarse en áreas previamente definidas, procurando no ocupar corredores principales de circulación por tiempos prolongados. Se recomienda que estas operaciones se realicen en horarios de menor presencia estudiantil o administrativa, como en las horas de la tarde, donde no hay actividades educativas.

Durante dichas maniobras deberá mantenerse vigilancia operativa sobre peatones cercanos y controlarse el almacenamiento inmediato de materiales para evitar obstrucciones.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 13 de 23

INGRESO DE MAQUINARIA

El ingreso de maquinaria, equipos menores o vehículos especiales deberá efectuarse únicamente cuando las condiciones del sitio lo permitan y bajo verificación previa de rutas de acceso. Se deberán revisar dimensiones, radios de giro y espacios disponibles para evitar daños locativos o situaciones inseguras.

En caso de maquinaria con visibilidad limitada, deberá contarse con apoyo de señalero o personal auxiliar.

MANIOBRAS ESPECIALES

Las maniobras de reversa, giros cerrados, posicionamiento de volquetas, descargues voluminosos o movimientos no rutinarios deberán ejecutarse con acompañamiento operativo, zona despejada y advertencia previa a usuarios cercanos.

Estas actividades no deberán desarrollarse de manera simultánea con concentración masiva de estudiantes en accesos inmediatos, se recomienda en horas de la tarde.

HORARIOS CONTROLADOS

Se recomienda programar actividades de mayor impacto logístico, tales como ingreso de materiales pesados, retiro de escombros o maniobras complejas, fuera de horarios críticos de ingreso, descanso y salida escolar.

La coordinación previa con directivas institucionales permitirá armonizar la operación de obra con la jornada académica y reducir interferencias innecesarias.

RESTRICCIONES TEMPORALES

Cuando por razones técnicas sea necesario limitar parcialmente un acceso, corredor o zona de circulación, deberá instalarse señalización preventiva y habilitarse ruta alterna segura. Toda restricción deberá ser temporal, proporcional a la necesidad constructiva y levantarse una vez desaparezca la causa que la originó.

No se permitirán cierres totales sin coordinación previa con la institución y autorización correspondiente.

DESVÍOS SI APLICAN

Dado que el proyecto se desarrolla al interior de una sede educativa y no sobre una vía pública principal, no se prevén desvíos vehiculares externos permanentes. No obstante, podrán implementarse ajustes temporales de circulación interna o rutas peatonales alternas cuando el avance de obra así lo requiera.

Cualquier modificación deberá informarse oportunamente a la comunidad educativa mediante señalización visible y coordinación institucional previa.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 14 de 23

SEÑALIZACIÓN TEMPORAL

La señalización temporal constituye uno de los principales mecanismos de prevención dentro del presente Plan de Manejo de Tránsito, al permitir advertir oportunamente a peatones, conductores y usuarios de la institución sobre condiciones especiales generadas por la ejecución de la obra. Todos los elementos instalados deberán mantenerse visibles, legibles, en buen estado físico y ubicados conforme a las necesidades reales del frente de trabajo.

SEÑALIZACIÓN PREVENTIVA

Corresponde a las señales orientadas a advertir la existencia de riesgos temporales o cambios en las condiciones normales de circulación. Para el presente proyecto se contempla la instalación de avisos relacionados con obra en ejecución, tránsito de vehículos de carga, ingreso y salida de maquinaria, zona de excavación, paso restringido y reducción de velocidad en accesos cercanos.

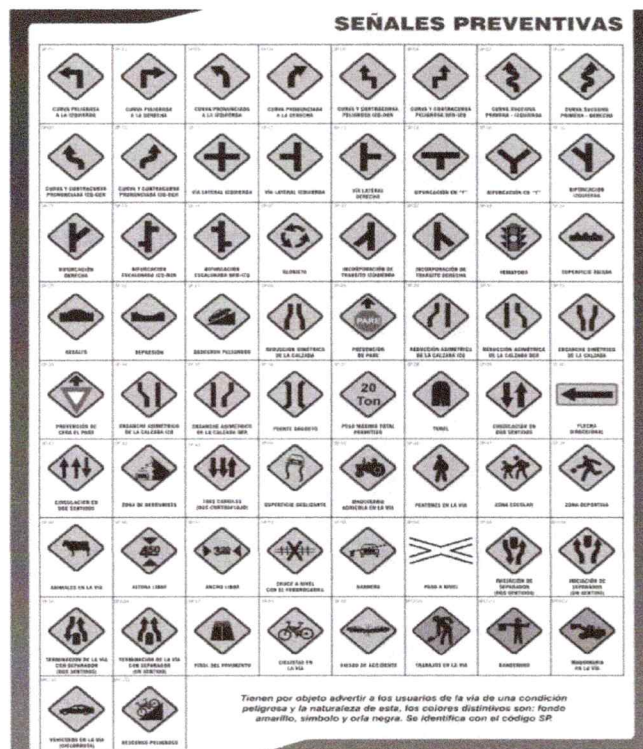


Figura 2

Señales preventivas orientadas a advertir sobre riesgos potenciales o cambios en la vía

Nota. Adaptado de Señales Preventivas, por Conducir Colombia, s.f. <https://conducircolombia.com/preventivas.html>.

Su finalidad es alertar de manera anticipada a los usuarios para que adopten conductas seguras y extremen precauciones en el área intervenida.

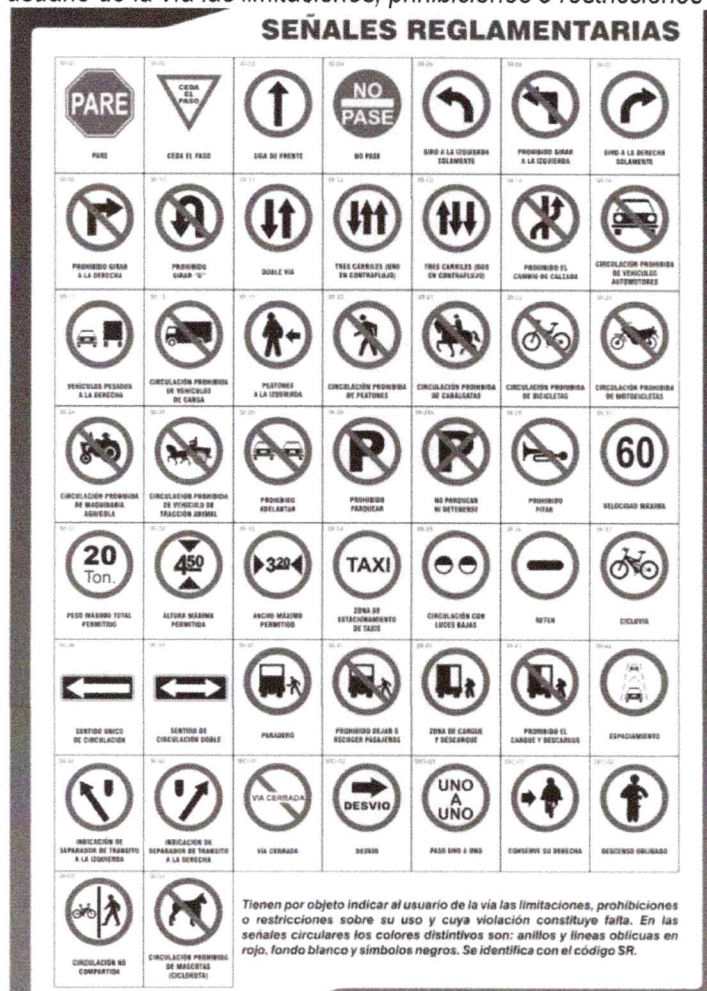
 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 15 de 23

SEÑALIZACIÓN REGLAMENTARIA

Incluye señales dirigidas a establecer obligaciones o restricciones temporales dentro del entorno del proyecto. Podrán utilizarse avisos de no ingresar, acceso exclusivo autorizado, prohibido estacionar, paso peatonal obligatorio o velocidad máxima permitida en zona de obra.

Figura 3

Tiene por objeto indicar al usuario de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso



Nota. Adaptado de Señales Preventivas, por Conducir Colombia, s.f. <https://conducircolombia.com/preventivas.html>.

Estas señales permiten ordenar la circulación y reducir conductas que puedan interferir con la seguridad operativa del proyecto.



<http://www.laplata-huila.gov.co/>



Edificio Municipal - Carrera 4 # 5-09



57 317 848 2509



PQRS: contactenos@laplata-huila.gov.co

mipg

modelo integrado
de planeación
y gestión

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 16 de 23

SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA

Tiene como propósito orientar a la comunidad educativa y visitantes sobre accesos habilitados, rutas peatonales temporales, ubicación de ingresos alternos, horarios operativos especiales o modificaciones internas de circulación derivadas del avance de obra.

Figura 4

Tienen por objeto guiar al usuario de la vía, suministrándole información de localidades, destinos, direcciones, sitios especiales, distancias y prestación de servicios.



Nota. Adaptado de Señales Preventivas, por Conducir Colombia, s.f. <https://conducircolombia.com/preventivas.html>.

Su uso resulta especialmente importante para mantener funcionamiento institucional sin generar confusión entre usuarios habituales del establecimiento.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 17 de 23

DELIMITACIÓN FÍSICA

Además de la señalización vertical, se deberán implementar elementos físicos de separación tales como cinta de demarcación, polisombra, conos, barreras livianas, malla de cerramiento o dispositivos similares que permitan aislar zonas restringidas, excavaciones, áreas de descargue y frentes activos de trabajo.

La delimitación física evita el ingreso accidental de estudiantes, visitantes o terceros a sectores que representen riesgo.

UBICACIÓN REFERENCIAL

La señalización deberá ubicarse estratégicamente en accesos principales de la institución, perímetro del frente de obra, zonas de circulación peatonal cercanas, puntos de ingreso de vehículos y áreas donde existan cambios temporales de recorrido.

Su localización exacta podrá ajustarse durante la ejecución contractual conforme al avance de obra, procurando siempre anticipación visual suficiente y cobertura efectiva del área intervenida.

MEDIDAS ESPECIALES POR EJECUTARSE EN SEDE EDUCATIVA

Teniendo en cuenta que el proyecto se desarrollará dentro de una institución educativa en funcionamiento, el presente Plan de Manejo de Tránsito incorpora medidas especiales orientadas a proteger a la población estudiantil, garantizar la continuidad de las actividades académicas y reducir la interacción directa entre la obra y los usuarios habituales de la sede.

HORARIOS ESCOLARES

Las actividades que generen mayor movimiento vehicular, ruido operativo o concentración logística, tales como ingreso de materiales pesados, retiro de escombros o maniobras especiales, deberán programarse preferiblemente por fuera de los horarios críticos de ingreso, descanso y salida estudiantil. Esto es en horas de la tarde o en los días de la semana que no haya clase.

Esta medida busca disminuir riesgos y evitar interferencias innecesarias con la jornada escolar.

INGRESO Y SALIDA DE ESTUDIANTES

Durante los periodos de entrada y salida institucional deberá mantenerse especial control sobre accesos, zonas peatonales y puntos cercanos al frente de obra. En estos horarios se recomienda restringir maniobras de vehículos de carga o actividades que reduzcan la capacidad de circulación.

La prioridad operativa será siempre la movilidad segura de los estudiantes y demás usuarios de la institución.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	 
		Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 18 de 23
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	

SEPARACIÓN PEATÓN – OBRA

Se deberá mantener separación física efectiva entre las áreas de construcción y las zonas utilizadas por la comunidad educativa. Para ello se emplearán cerramientos temporales, barreras, cinta de delimitación y demás elementos que impidan el contacto accidental con maquinaria, materiales o frentes activos de trabajo.

Ninguna actividad constructiva deberá desarrollarse sin aislamiento adecuado cuando exista proximidad con circulación peatonal.

RUTAS SEGURAS

Se deberá garantizar recorridos peatonales claros, continuos y seguros para estudiantes, docentes, personal administrativo y visitantes. Cuando un acceso habitual resulte afectado temporalmente, deberá habilitarse ruta alterna debidamente señalizada.

Estas rutas deberán mantenerse libres de obstáculos, materiales sueltos o condiciones inseguras, dejando clara la ruta de ingreso y de salida de los estudiantes para horarios de tránsito normal o para situaciones de emergencia.

CONTROL DE MENORES

Considerando la presencia de niños, niñas y adolescentes dentro del entorno institucional, se deberán extremar medidas para evitar ingreso no autorizado al área de obra. El cerramiento deberá permanecer funcional en todo momento y el personal del proyecto deberá reportar de inmediato cualquier situación de riesgo relacionada con menores.

COMUNICACIÓN CON DIRECTIVAS

Durante toda la ejecución contractual deberá mantenerse coordinación permanente con las directivas de la institución educativa, a fin de informar actividades de impacto, ajustes de acceso, maniobras especiales o condiciones temporales relevantes.

La comunicación oportuna permitirá armonizar el desarrollo de la obra con las necesidades operativas del establecimiento educativo.

COSTEO DEL PLAN DEL SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

Con fundamento en las condiciones particulares del proyecto y en los riesgos temporales identificados sobre la movilidad del entorno institucional, se determinan los recursos mínimos requeridos para la implementación efectiva del Plan de Manejo de Tránsito durante toda la ejecución contractual.

El costeo del PMT comprende los elementos necesarios para señalización preventiva, delimitación física del frente de obra, control operativo de accesos y mantenimiento de las medidas temporales adoptadas.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  Código: DCO-F03
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Versión: 03 Página 19 de 23

RECURSOS CONSIDERADOS

Para la ejecución del presente plan se contemplan, como mínimo, los siguientes componentes:

- Señales temporales preventivas e informativas, destinadas a advertir obra en ejecución, tránsito de vehículos de carga, rutas peatonales temporales y restricciones operativas.
- Conos viales y dispositivos de canalización, utilizados para orientar circulación y delimitar maniobras de ingreso o descargue.
- Cinta de demarcación y aviso preventivo, para aislamiento rápido de zonas de riesgo o sectores restringidos.
- Barreras livianas, polisombra o cerramiento complementario, orientadas a separar tránsito peatonal del área de trabajo.
- Apoyo logístico básico, relacionado con organización operativa de accesos y coordinación de movimientos internos.
- Reposición de elementos deteriorados, por uso normal, condiciones climáticas o afectaciones durante la obra.
- Mantenimiento periódico, consistente en limpieza, reubicación, ajuste o reposición menor de señalización instalada.
- Transporte de materiales del PMT, para suministro inicial y movimientos internos cuando sean necesarios.

Dado que existen ítems ya incluidos dentro de otros componentes del proyecto, tales como cerramiento general, apoyo logístico o señalización compartida con SG-SST, se realizará el análisis del costo de únicamente los recursos atribuibles al manejo específico del tránsito y la movilidad.

PRESUPUESTO ESTIMADO

Con base en el análisis de precios unitarios formulado para el proyecto, el valor referencial del componente del Plan de Manejo del Tránsito asciende a la suma de **\$ 1.474.440 COP** tal como se observa en la Tabla 1.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  Código: DCO-F03
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Versión: 03 Página 20 de 23

Tabla 1
Presupuesto detallado del PMT para el proyecto

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO	TOTAL
17	Implementación del Plan de Manejo de Tránsito durante la ejecución del proyecto (8 meses), incluye señalización temporal, conos, cinta de demarcación, control de accesos, apoyo en maniobras, mantenimiento, reposición y demás actividades requeridas conforme estudio PMT.	GLB			
1 - Mano de Obra					
					\$ 0.00
					\$ 0.00
TOTAL 1					\$ 0.00
2 - Equipos					
	HERRAMIENTA MENOR	GLB	0.05	\$ 0.00	\$ 0.00
TOTAL 2					\$ 0.00
3 - Materiales					
	PALETA PARE/SIGA	UND	2.00	\$ 59,900	\$ 119,800
	SEÑAL DE SOLO PERSONAL AUTORIZADO	UND	2.00	\$ 20,900	\$ 41,800
	SEÑAL DE PROHIBIDO EL PASO	UND	12.00	\$ 59,900	\$ 718,800
	SEÑAL DE ENTRADA Y SALIDA DE VOLQUETAS	UND	1.00	\$ 220,000	\$ 220,000
	SEÑAL DE INICIO DE OBRA	UND	1.00	\$ 240,000.00	\$ 240,000
TOTAL 3					\$ 1,340,400

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026		Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 21 de 23

4 - Subcontratos					
TOTAL 4					\$ 0.00

5 - Otros					
PO-TR-01	TRANSPORTE MATERIALES	GLB	0.10	\$ 1,340,400	\$ 134,040
TOTAL 5					\$ 134,040

\$ 1,474,440

Nota. Elaboración propia a partir del análisis de precios unitarios.

Dicho monto comprende costos directos asociados a señalización temporal, control operativo y actividades complementarias necesarias para la correcta implementación del PMT. No se incluyen en el presente cálculo los ítems ya presupuestados dentro del SG-SST y del PGIO que cumplen concurrentemente funciones aplicables al manejo de tránsito.

SEGUIMIENTO, CONTROL Y VERIFICACIÓN

La correcta implementación del Plan de Manejo de Tránsito requiere seguimiento permanente durante toda la ejecución contractual, con el fin de verificar que las medidas definidas en etapa de planeación sean aplicadas efectivamente en campo y se mantengan acordes con el avance real de la obra.

Se deberán realizar inspecciones periódicas al área intervenida para revisar estado de la señalización temporal, funcionamiento de accesos peatonales y vehiculares, condiciones del cerramiento, visibilidad de dispositivos preventivos y seguridad general en zonas de maniobra.

Como soporte del control efectuado, se recomienda llevar evidencias fotográficas de instalación de señales, rutas temporales habilitadas, ajustes operativos realizados y condiciones generales del frente de trabajo, facilitando trazabilidad técnica y administrativa.

Igualmente, deberá verificarse el cumplimiento de las medidas previstas en el PMT, especialmente en horarios escolares, control de ingreso de vehículos, separación entre peatones y obra, manejo de descargues y conservación de rutas seguras para la comunidad educativa.

Cuando se identifiquen fallas, riesgos no previstos o cambios en las condiciones operativas, deberán adoptarse de manera inmediata los ajustes correctivos necesarios, tales como reubicación de señales, refuerzo de delimitación, modificación de horarios o incremento temporal de apoyo operativo.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	  SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026		Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 22 de 23

Las actividades de seguimiento podrán quedar registradas mediante actas, reportes internos o anotaciones de obra, dejando constancia de observaciones realizadas, recomendaciones emitidas y acciones implementadas durante el desarrollo contractual.

CONCLUSIONES

Del análisis técnico realizado se concluye que el Plan de Manejo de Tránsito constituye un componente necesario y plenamente justificado para la ejecución del proyecto, debido a la interacción temporal entre actividades constructivas, circulación peatonal institucional, ingreso de materiales y operación normal de la sede educativa.

Se establece igualmente que, aunque el proyecto no corresponde a una intervención vial urbana de alta complejidad, sí genera afectaciones operativas que requieren control organizado mediante señalización temporal, manejo de accesos, programación de maniobras y separación efectiva entre peatones y zonas de obra.

La implementación del PMT contribuye directamente a reducir riesgos de incidentes, mejorar el orden operativo del proyecto, proteger a estudiantes, docentes, visitantes y trabajadores, así como facilitar el desarrollo continuo de las actividades académicas durante la etapa constructiva.

Desde el punto de vista presupuestal, el costeo incorporado resulta razonable y coherente con la magnitud de la intervención, precisando además que se excluyeron recursos ya contemplados en componentes como SG-SST y PGIO, evitando duplicidad de costos.

En consecuencia, se considera técnica, administrativa y financieramente procedente incorporar el presente estudio y costeo del PMT dentro del proyecto formulado en Fase III.

RECOMENDACIONES

Previo al inicio de las obras, el contratista deberá revisar el presente Plan de Manejo de Tránsito conforme al cronograma definitivo, condiciones actuales del sitio y metodología constructiva adoptada, realizando los ajustes operativos que resulten necesarios sin desnaturalizar los objetivos del plan.

Se recomienda programar las actividades de mayor impacto, tales como ingreso de materiales, descargues, maniobras de vehículos pesados o movimientos especiales, en horarios de menor circulación estudiantil, como horas de la tarde o días sin clase (sábados), priorizando siempre la seguridad de la comunidad educativa.

Durante toda la ejecución contractual deberá mantenerse en adecuado estado la señalización temporal, cerramientos, rutas peatonales provisionales y demás elementos de control implementados, efectuando reposición inmediata cuando presenten deterioro o pérdida de funcionalidad.

 ALCALDÍA LA PLATA HUILA	SISTEMA DE GESTIÓN: MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN - MIPG	 SC-2002775
Fecha Aprobación: 23/01/2026	COMUNICACIONES OFICIALES	Código: DCO-F03 Versión: 03 Página 23 de 23

Resulta conveniente mantener comunicación permanente con las directivas de la institución educativa, informando actividades relevantes, restricciones temporales de acceso o cambios operativos que puedan afectar el normal funcionamiento de la sede.

Finalmente, se recomienda que la supervisión o interventoría incluya dentro de sus revisiones periódicas la verificación específica del componente PMT, dejando constancia documental del cumplimiento de las medidas adoptadas y de los correctivos solicitados cuando haya lugar.

BIBLIOGRAFÍA

Congreso de Colombia. (2002). *Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Función Pública.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5557>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2015). *Manual de señalización vial: Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia*. Biblioteca Digital MinTransporte.

<https://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/10486>

Conducir Colombia. (s. f.). *Señales preventivas*. <https://www.conducircolombia.com/preventivas.html>

Departamento Nacional de Planeación – DNP. Metodología General Ajustada – MGA Web para formulación y estructuración de proyectos de inversión pública. www.dnp.gov.co

Elaboró:

Julian A Polo f

Revisó: **JULIAN ALBERTO POLO FAJARDO**

Ingeniero Civil

M.P. 63202-430178 QND