

PLAN MANEJO DE TRANSITO (PMT)

**PROYECTO: FORTALECIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE TRANSITABILIDAD,
CONECTIVIDAD Y ACCESO DE LA POBLACIÓN RURAL MEDIANTE LA
INTERVENCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL TERCIARIA DEL MUNICIPIO
DE CURILLO**

**SECRETARIA DE PLANEACION, DESARROLLO SOCIAL
INFRAESTRUCTURA Y MEDIO AMBIENTE**

JULIO 2026

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. OBJETIVOS	4
2.1. OBJETIVOS GENERAL	4
2.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	4
3. DESCRIPCION DEL PROYECTO	5
4. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO.....	6
5. MARCO LEGAL Y NORMATIVO	6
6. GENERALIDADES	7
7. ORGANIZACION DE LOS TRABAJOS	7
7.1. TRABAJOS NOCTURNOS.....	7
7.2. LIMPIEZA DEL SITIO DE LOS TRABAJOS.....	7
7.3. PERSONAL	8
7.4. ACTIVIDADES ESPECÍFICAS	8
8. IMPLEMENTACIÓN DESVÍO VEHICULAR.....	8
9. SEÑALIZACION Y MEDIDAS DE SEGURIDAD	9
9.1. BARRICADAS	9
9.2. DELINEADORES TUBULARES	9
9.3. CONOS.....	10
9.4. SEÑALIZACIÓN	10
9.4.1. SEÑALES REGLAMENTARIAS	10
9.5. PERSONAL A UTILIZAR.....	14
10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	16

1. INTRODUCCIÓN

El presente Estudio del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) tiene como finalidad identificar los posibles impactos que las actividades constructivas pueden generar sobre la movilidad de los usuarios de la red vial terciaria del municipio de Curillo y definir las medidas técnicas, operativas y de señalización requeridas para garantizar condiciones seguras de circulación durante la ejecución del proyecto.

Este documento se formula como soporte técnico para la estructuración del proyecto financiado con recursos del Sistema General de Regalías, constituyéndose en un documento de planificación que servirá de base para la elaboración y aprobación del PMT definitivo durante la etapa de ejecución contractual.

2. OBJETIVOS

2.1. OBJETIVOS GENERAL

El objetivo de este plan es desarrollar todas las reorganizaciones de flujo tanto de vehículos como de peatones para mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollarán en las vías rurales, con el propósito de brindar un ambiente seguro, limpio, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, bajo el cumplimiento de las normas establecidas para la regulación del tránsito.

2.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Mitigar el impacto generado por las intervenciones sobre los flujos peatonales y vehiculares.
- 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 en las vías dentro del área de influencia de la obra en ejecución.
- Brindar seguridad a los peatones, a los trabajadores de la obra y a los usuarios de la vía, mediante la señalización de las obras.
- Plantear los desvíos provisionales de las vías que se vean afectadas por el desarrollo de las obras.

3. DESCRIPCION DEL PROYECTO

El proyecto tiene como propósito fortalecer las condiciones de transitabilidad, conectividad y accesibilidad de la población rural del municipio de Curillo, departamento del Caquetá, mediante la intervención integral de un tramo de la red vial terciaria municipal que presentan deterioro funcional y estructural, afectando la movilidad de personas, productos agropecuarios, bienes y servicios.

Las obras proyectadas permitirán mejorar las condiciones de circulación durante todo el año, reduciendo los tiempos de desplazamiento, los costos de operación vehicular y los riesgos asociados al tránsito sobre corredores con deficiencias geométricas, problemas de drenaje superficial y pérdida de capacidad estructural.

Las intervenciones contempladas se desarrollarán sobre corredores viales rurales priorizados por la administración municipal, cuya función principal es conectar centros poblados, veredas y zonas productivas con la cabecera municipal y con la red vial departamental, constituyendo infraestructura estratégica para el desarrollo económico, social y productivo del territorio.

4. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se desarrollará en vías pertenecientes a la red vial terciaria de la vereda la Normandía del Municipio de Curillo, departamento del Caquetá.



Ilustración 001. Vía a intervenir
 Fuente. Propia

TRAMO	TIPO DE VIA	LONGITUD (m)	ANCHO (m)
Tramo Rural - Vereda Normandía – Curillo Caquetá.	Rural	156	5

Tabla 001. Longitudes y anchos de la vía intervenir
 Fuente. Propia

5. MARCO LEGAL Y NORMATIVO

En Colombia existen una serie de normativas y regulaciones que rigen el tráfico y la seguridad vial. Algunas de las normativas y regulaciones relevantes para la elaboración del presente Plan de Manejo de Tránsito incluye:

- Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002)
- Resolución 5320 de 2010
- Resolución 5543 de 2015
- Norma Técnica Colombiana NTC 5582
- Reglamento Técnico del Sistema de Señalización Vial

6. GENERALIDADES

Desde la orden de iniciación y entrega de la zona de las obras al Constructor y hasta la entrega definitiva de las obras al municipio, el Constructor está en la obligación de señalizar mantener el tránsito en el sector contratado como prevención de riesgos a los usuarios y personal que trabaja en las vías en construcción, de acuerdo con las estipulaciones y especificaciones vigentes sobre la materia. Desde tal momento, el Constructor es el único responsable de la señalización y el mantenimiento del tránsito en el sector objeto de contrato. El Constructor deberá, así mismo, señalizar adecuadamente los sitios de almacenamiento de los materiales por utilizar en los diferentes procesos constructivos.

7. ORGANIZACION DE LOS TRABAJOS

Los trabajos deben llevarse a cabo de tal manera que no generen molestias a las personas ni provoquen daños a estructuras, servicios públicos, cultivos y otras propiedades, a menos que su destrucción o afectación no esté contemplada en los planos ni sea esencial para la construcción de las obras. Del mismo modo, se deberán reducir al mínimo, siguiendo las medidas ambientales y requisitos establecidos por las autoridades ambientales, los impactos en los recursos naturales y la calidad del entorno en la zona de influencia de los trabajos.

El avance físico de las obras a lo largo del tiempo debe ajustarse al programa de trabajo aprobado, de modo que permita un progreso armonioso de las etapas de construcción posteriores a la que se está llevando a cabo en ese momento. Cualquier infracción a estos principios será responsabilidad del contratista, y como resultado, el supervisor de la obra podrá solicitar la modificación de procedimientos o la suspensión de los trabajos.

7.1. TRABAJOS NOCTURNOS

Los trabajos nocturnos deberán ser previamente autorizados por el Interventor y realizados solamente en las unidades de obra que él indique. El Constructor deberá instalar equipos de iluminación de tipo e intensidad satisfactorios para el Interventor, y mantenerlos en perfecto estado mientras duren los trabajos nocturnos y tomar las medidas del caso para evitar cualquier tipo de accidente tanto al personal vinculado al proyecto como a los usuarios de la vía.

7.2. LIMPIEZA DEL SITIO DE LOS TRABAJOS

la terminación de cada obra, el Constructor deberá retirar del sitio de los trabajos todo el equipo de construcción, los materiales sobrantes, escombros y obras temporales de toda clase, dejando la totalidad de la obra y el sitio de los trabajos en un estado de limpieza satisfactoria para el interventor. Se mantendrán las señales que indiquen hasta cuando permanecerá el cierre del tramo

7.3. PERSONAL

Todos los empleados para las labores de señalización serán nombrados por el Constructor, quien deberá cumplir con todas las disposiciones legales sobre la contratación del personal colombiano y extranjero. Así mismo, se obliga al pago de todos los salarios y prestaciones sociales que se establezcan ya que el personal que vincula el Constructor no tiene carácter oficial y, en consecuencia, sus relaciones trabajador - empleador se rigen por lo dispuesto en el Código Sustantivo del Trabajo y demás disposiciones concordantes y complementarias. Ninguna obligación de tal naturaleza corresponde al municipio y éste no asume responsabilidad ni solidaridad alguna.

7.4. ACTIVIDADES ESPECÍFICAS

Se señalizará en el inicio de las obras, colocando los avisos respectivos, Indicando inicio de obra y la distancia, así como también la señal de desvío y la cinta a cuadros en toda la longitud. Se recomienda dos paleteros (bandereros) uno al Inicio y otro al final del tramo e incluso intermedios si fuere del caso, La interventoría definirá:

- El perímetro de construcción de obras se aislará totalmente por medio de cintas plásticas con líneas en cobres (Negro y amarillo): y malla plástica verde de 2,1 m de ancho.
- Los materiales resultantes de las excavaciones se colocarán dentro del área demarcada.
- Se colocará señales de seguridad para el personal que laborará en la obra y transeúntes.
- Se construirán pasos temporales, lo suficientemente amplios y seguros.

8. IMPLEMENTACIÓN DESVÍO VEHICULAR

Para garantizar un flujo seguro y eficiente de vehículos durante la construcción se requiere realizar desvíos temporales en el tráfico. En este capítulo se tratará el manejo que se dará a cada uno de los componentes del tráfico, teniendo como objetivo principal mitigar el impacto generado por la ejecución de las obras. Para ello se han tenido en cuenta todos los antecedentes, informes, planes de movilidad de la zona de a intervenir. Para la correcta interpretación de los croquis expuestos posteriormente se explica la simbología utilizada:

- Las zonas rayadas indican la zona de obra o zonas donde no se permite la circulación disponible.
- Las flechas dispuestas indican sentidos de circulación o giros permitidos por las afecciones al tránsito (si una calle no dispone de flecha indica que se queda regulada tal y como se encuentra en la actualidad). El color indica el nº de carriles disponibles en el sentido o el giro. Si la flecha es de color rojo sólo se dispondrá de

un carril y si es de color amarillo dispondremos de dos carriles. Si las flechas no disponen relleno indican que sólo está permitido el acceso a los residentes.

- Los rectángulos naranjas informan la presencia de barricadas para restringir el acceso a la obra.

9. SEÑALIZACION Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

9.1. BARRICADAS

Las barricadas estarán formadas por bandas o listones horizontales, con una longitud entre 2,0 m y 2,4 m y una altura de 0,20 m, separadas por espacios iguales a sus alturas. Las bandas serán fijadas sobre caballetes dada la corta duración de la obra. La altura de cada barricada deberá ser de 1,50 m como mínimo.



*Ilustración 002. Barricada
Fuente. Propia*

9.2. DELINEADORES TUBULARES

Estos elementos tendrán una altura no menor a 0,70 m y un diámetro no menor a 7 cm, ni mayor a 10 cm, y deberán contar con tres bandas de 7,5 cm, separadas entre sí no menos de 10 cm, unido por cinta de señalización (CINTA PELIGRO). En su parte inferior serán anclados a una base que garantice su estabilidad, la cual podrá contar con un lastre que contenga materiales deformables (que no sea concreto ni piedras) y que le proporcione estabilidad en su posición vertical.

Para garantizar su estabilidad y funcionamiento, se recomienda una separación entre ellos de aproximadamente 3 m.



Ilustración 003. delineadores tubulares
 Fuente. Propia

9.3. CONOS

Para la actividad de trazado, localización y replanteo se utilizarán conos reflectivos con las siguientes especificaciones.



Ilustración 004. Conos
 Fuente. Propia

Dichos conos serán puestos antes y después de la estación o equipo topográfico a utilizar, a medida que se avance en el trayecto de la vía se desplazarán igualmente los conos.

9.4. SEÑALIZACIÓN

9.4.1. SEÑALES REGLAMENTARIAS

- SR-04 – NO PASE**

Esta señal se emplea para notificar al conductor la prohibición de entrar en una zona restringida al tránsito o donde éste circula a contraflujo. Se debe ubicar donde el conductor pueda comprender fácilmente cuál es la vía con prohibición de entrar.



*Ilustración 005. SR-04 – NO PASE
Fuente. Propia*

- **SPO-01 – TRABAJOS EN LA VIA**

Esta señal es de obligatoria instalación y se utiliza para advertir a los conductores que las condiciones de tránsito se modifican más adelante por la realización de obras en la vía. Se debe ubicar antes del área de transición o canalización, a una distancia que depende de la velocidad máxima permitida antes de la zona de trabajo, y de aquella autorizada en la zona misma y otras variables, como tiempo de reacción.



TRABAJOS EN LA VÍA

*Ilustración 006. SPO-01 – TRABAJOS EN LA VIA
Fuente. Propia*

- **SPO-02 –MAQUINARIA EN LA VIA**

Esta señal se utiliza para advertir sobre la presencia de maquinaria en la zona de trabajo, la que generalmente circula a baja velocidad o puede encontrarse entrando o saliendo de la vía o estacionada.



**MAQUINARIA
EN LA VÍA**

*Ilustración 007. SPO-02 –MAQUINARIA EN LA VIA
Fuente. Propia*

- **SPO-03- AUXILIAR DE TRANSITO**

Esta señal se utiliza para advertir que más adelante el tránsito por la zona de Obras es controlado por un auxiliar de tránsito que utilizará señales manuales tipo “banderero”.



**AUXILIAR DE
TRÁNSITO**

*Ilustración 008. SPO-03- AUXILIAR DE TRANSITO
Fuente. Propia*

- **SIO-03 – FIN DE OBRA**

Esta señal se utiliza para indicar que la circulación a través de la zona de obras ha concluido y se restablecen las condiciones que existían antes de ella.



FIN DE OBRA

Ilustración 009. SIO-03 – FIN DE OBRA

Fuente. Propia

- **SIO- 05 – DESVIO A XXX M**

Esta señal informa sobre la proximidad de un desvío en la zona de obras. La señalización de DESVIO se usará solo en el caso de tener que dirigir el tránsito a otra ruta o calzada. Debe indicar siempre la distancia a la que esta se encuentra.



DESVÍO A XXX M

Ilustración 010. SIO- 05 – DESVIO A XXX M

Fuente. Propia

- **SIO-07- DESVIO**

Esta señal se utiliza para indicar a los usuarios el tipo de maniobra requerida para continuar circulando a través de la zona de obras. Se debe ubicar justo antes del lugar donde nace el desvío, con la flecha indicando en qué dirección y sentido continúa la vía



DESVÍO
Ilustración 011. SIO- 07 – DESVIO
Fuente. Propia

- **SIO-08- FIN DESVIO**

Esta señal informa a los conductores sobre el fin de la restricción a la circulación por la ruta en que se encontraban los vehículos antes de ingresar al desvío.



FIN DESVÍO
Ilustración 012. SIO-08- FIN DESVIO
Fuente. Propia

9.5. PERSONAL A UTILIZAR

- **REGULADOR VIAL**

Se encargará de guiar el tráfico de la vía mientras se esté ejecutando el proyecto, su dedicación será del 100%. Dado que algunas vías cuentan con solo dos carriles que funcionan en sentidos contrarios, resulta necesario habilitar un solo carril para en donde el tránsito de los vehículos sea alternado. Por lo cual se hará uso de:



Ilustración 013. Regulador Vial
Fuente. Propia

- **BANDERAS Y PALETAS**

Las banderas son franjas de tela de color rojo, de 60 por 60 cm, sujetas a una hasta de 100 cm de longitud y corresponden a dispositivos que se usan comúnmente en las horas del día para efectos de regulación del tránsito en Vías afectadas por la ejecución de obras.

Las paletas son elementos fabricados en madera, plástico u otros materiales semirrígidos livianos, que tienen la misma forma y características de la señal SR-01 Pare y que contiene los mensajes de “PARE” por una cara y de “SIGA” o “LENTO” en la otra cara. El tamaño mínimo de la paleta corresponderá a la inscripción de un octágono dentro de un círculo mínimo de 45 cm de diámetro. El fondo de la cara de “PARE”, será de color rojo con letras y bordes blanco y el fondo de la cara “SIGA”, será de color verde con letras y bordes blancos, todos ellos fabricados en lámina reflectiva tipo I. El soporte de la paleta tendrá como mínimo 1,20 m de longitud y será de color blanco



Ilustración 014. Banderas y paletas
Fuente. Propia

10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Se concluye que el proyecto es técnicamente viable desde el punto de vista de la movilidad, dado que las intervenciones se desarrollarán sobre vías rurales de bajo volumen de tránsito y las afectaciones serán temporales y controlables mediante la implementación del PMT definitivo durante la ejecución del contrato. El estudio establece los lineamientos técnicos que permitirán elaborar el PMT específico para cada frente de trabajo, garantizando la seguridad vial, la continuidad del tránsito y el cumplimiento de la normativa vigente.

Con la aplicación del PMT diseñado para el proyecto **“FORTALECIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE TRANSITABILIDAD, CONECTIVIDAD Y ACCESO DE LA POBLACIÓN RURAL MEDIANTE LA INTERVENCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL TERCIARIA DEL MUNICIPIO DE CURILLO DEPARTAMENTO DEL CAQUETA.”** se logrará mitigar el impacto sufrido por el desarrollo de los trabajos en la región.

Se minimizarán los riesgos de accidentalidad como consecuencia de la ejecución de obras sobre la vía, la presencia de maquinaria y equipo de construcción y las interferencias al tráfico propias de las labores a desarrollar.

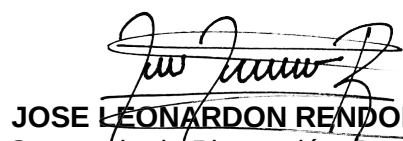
Se evitará en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales. Implementaran los desvíos correspondientes con elementos de control y dispositivos adecuados para permitir desplazamientos canalizados y ofrecer adecuada señalización.

ELABORO



JOZZI ESTEBAN GARCIA RUIZ
Apoyo Profesional Secretaria de
Planeación

APROBO



JOSE LEONARDON RENDON CHILATRA
Secretario de Planeación, Desarrollo Social,
Infraestructura y Medio Ambiente

Curillo, 22 de julio de 2026

Señores

PLANEACION MUNICIPAL DE CURILLO - CAQUETÁ

Asunto: **MEMORIA DE RESPONSABILIDAD**

Yo, **JOZZI ESTEBAN GARCIA RUIZ**, identificado con CC. 1.075.317.214 de Neiva Huila, en mi calidad de INGENIERO CIVIL con Matrícula Profesional No. 161037-0610890 TLM, CERTIFICO que elabore bajo mi responsabilidad, el presupuesto de obra, análisis de riesgo especificaciones técnicas, procesos constructivos y demás documentos que hacen parte del proyecto **“FORTALECIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE TRANSITABILIDAD, CONECTIVIDAD Y ACCESO DE LA POBLACIÓN RURAL MEDIANTE LA INTERVENCIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL TERCIARIA DEL MUNICIPIO DE CURILLO DEPARTAMENTO DEL CAQUETA”** el cual fue REVISADO Y APORBADO por mi supervisor **JOSE LEONARDO RENDON CHILATRA** identificado con CC. 1.118.020.214 de Paujil Caquetá el cual actúa bajo el cargo de Secretario De Planeacion Desarrollo Social, Infraestructura Y Medio Ambiente, del municipio de curillo departamento del caquetá.

Declaro así mismo, que asumo la responsabilidad por los perjuicios que por causa de ello pueda deducirse, exonerando al municipio de Curillo de cualquier responsabilidad. Acepto y reconozco que la revisión efectuada por esta oficina no constituya una aprobación al diseño o al reconocimiento, sino una verificación del cumplimiento de las normas y decretos antes mencionados.



JOZZI ESTEBAN GARCIA RUIZ
INGENIERO CIVIL
MP. 161037-0610890 TLM
CC. 1.075.317.214 de Neiva Huila

MATRICULA PROFESIONAL

161037-0610890 TLM

R2022009636

INGENIERIA CIVIL



JOZZI ESTEBAN GARCIA
RUIZ

ID: 1075317214

UNIVERSIDAD COOPERATIVA DE
COLOMBIA



EL DIRECTOR GENERAL

1. Que JOZZI ESTEBAN GARCIA RUIZ, identificado(a) con Cedula de Ciudadania 1075317214, se encuentra inscrito(a) en el Registro Profesional Nacional que lleva esta entidad, en la profesión de INGENIERIA CIVIL con Matricula Profesional 161037-0610890 TLM desde el 07 de Marzo de 2022, otorgado(a) mediante Resolución Nacional R2022009636.

2. Que el(la) **MATRICULA PROFESIONAL** es la autorización que expide el Estado para que el titular ejerza su profesión en todo el territorio de la República de Colombia, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 842 de 2003.

3. Que el(la) referido(a) MATRICULA PROFESIONAL se encuentra **VIGENTE**

4. Que el profesional no tiene antecedentes disciplinarios ético-profesionales.

5. Que la presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los veintidos (22) días del mes de Julio del año dos mil veintiseis (2026).

Rubén Darío Ochoa Arbeláez

Firma del titular (*)

(*)Con el fin de verificar que el titular autoriza su participación en procesos estatales de selección de contratistas. La falta de firma del titular no invalida el Certificado

El presente es un documento público expedido electrónicamente con firma digital que garantiza su plena validez jurídica y probatoria según lo establecido en la Ley 527 de 1999. Para verificar la firma digital, consulte las propiedades del documento original en formato .pdf.

Para verificar la integridad e inalterabilidad del presente documento consulte en el sitio web https://tramites.copnia.gov.co/Copnia_Microsite/CertificateOfGoodStanding/CertificateOfGoodStandingStart indicado el número del certificado que se encuentra en la esquina superior derecha de este documento.

