

Concesión Autopista Conexión Pacífico 2

PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO Mediciones Verificación FWD UF-5

2020



PLAN DE MANEJO DE TRAFICO
ESPECIFICO MEDICIONES VERIFICACIÓN
FWD UF-5

CÓDIGO	GSV-PL-03
VERSION	1
FECHA	03-06-2020
PÁGINA	1 de 19

Concesión Autopista Conexión Pacifico 2

CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No 006 DEL 11 DE SEPTIEMBRE DEL 2014

“Estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista Conexión Pacífico 2, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad",

Medellín

03 junio de 2020



	<p style="text-align: center;">PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5</p>	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	2 de 19

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION	3
1 OBJETIVO	4
2 ALCANCE	4
3 DEFINICIONES	4
4 DOCUMENTOS DE REFERENCIA	6
5 METODOLOGIA	6
5.1 PRINCIPIOS FUNDAMENTALES	6
5.2 PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO, PUENTE CARTAMA	7
5.2.1 Especificaciones Técnicas	8
5.2.2 Esquema Típico Para movilización en la vía	10
5.2.3 Duración y Horario de la Obra	12
5.2.4 Actividades de la Obra	12
5.2.5 Equipos Por Utilizar	13
5.2.6 Fundamentos del PMT	13
5.2.7 Programación del flujo vehicular	13
5.2.8 Manejo de Vehículos Particulares	14
5.2.9 Manejo de Transporte Publico	14
5.2.10 Manejo de Peatones	14
5.2.11 Manejo de Vehículos de carga	14
5.2.12 Rutas de desplazamiento maquinaria a la Zona de Obra	15
5.2.13 Señalización y Dispositivos de Control de Tránsito	15
5.2.14 Proceso y Puesta en Marcha del PMT	16
5.2.15 Información y Divulgación del PMT	17
5.2.16 Atención a Comunidad y Usuarios	17
6 REGISTROS RELACIONADOS	18
7 REVISION Y APROBACION	18

	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	3 de 19

INTRODUCCION

Con el fin de mejorar las condiciones de transitabilidad de una de las principales vías del país, vía La Pintada - Primavera, CONCESION LA PINTADA S.A.S. ha puesto en marcha un programa de mejoramiento de la vía, por ser esta, una de las más importantes vías comerciales del país debido a que por ella transita un alto porcentaje de vehículos de transporte de carga sentido Medellín- Manizales y viceversa.

El presente documento se elabora como complemento de la Licencia Ambiental expedida para el proyecto Autopista Conexión Pacifico II y específicamente para el transporte de vigas y otros elementos prefabricados de los puentes a cargo del Consorcio Farallones, con el fin de revisar los impactos relacionados con la movilidad peatonal, vehicular en las áreas afectadas por dicho movimiento.


El informe se ha estructurado con un primer capítulo sobre los datos generales, tales como, los responsables del proyecto, la descripción de este, los tiempos, rutas y movimientos, así como las actividades a realizar, seguido de las características generales del entorno, la características físicas y operativas del área del proyecto, la característica del tránsito y la forma de ejecución sin generar mayores impactos en la comunidad.

Para la definición de este PMT, se tiene como base de referencia el documento correspondiente al Manual de Dispositivos para la Regulación de Tránsito en Calles y Carreteras del INVIAS actualizado 2015 y el Nuevo Código de Tránsito 2002, el cual se asume como viable y se acoge para la elaboración del documento único a presentar, realizando los ajustes necesarios para garantizar los requerimientos de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI.

Los documentos que sobre la materia han expedido las entidades territoriales, se encuentran los siguientes:

- Nuevo Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002.
- Por la cual se reforma la ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones, Ley 1383 de 2010.
- Manual de Señalización Vial-Dispositivos para el control de tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia 2015.

Se describe el PMT junto con la señalización provisional requerida, en el cual se incluye, además, el acceso y circulación de maquinaria a utilizar; se presenta el inventario de la señalización propuesta y por último se presenta la organización necesaria para la implementación del Plan.

	<p style="text-align: center;">PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5</p>	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	4 de 19

La responsabilidad de la obra está a cargo de las siguientes instituciones:

ENTIDAD CONTRATANTE: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
 CONCESION (administrador): CONCESION LA PINTADA S.A.S.

1 OBJETIVO.

El objetivo general de un Plan de Manejo de Tránsito (PMT) es mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en las vías públicas o privadas abiertas al público (rurales o urbanas) y en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar y trabajadores de la obra, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

El PMT es una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado en las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas y comunidad en general) causados por la ejecución de una obra vial o aquellas que intervengan el espacio público, de manera que siempre se favorezca la seguridad de los usuarios de la vía, de los ciudadanos en general y de quienes participan en la construcción de la obra.

2 ALCANCE.


Este documento aplica para todas las actividades de Mediciones y verificaciones a la estructura de la vía a lo largo de los 54 KM de la RUTA 2509 La Pintada - Primavera a cargo y administrada por Concesión La Pintada S.A.S. tanto para actividades ejecutadas por la misma empresa, como por contratistas o subcontratistas.

3 DEFINICIONES

Señalización: conjunto de estímulos que informan a un individuo acerca de la conducta a seguir en determinadas circunstancias.

Señal de seguridad: es un mensaje particular de seguridad, ya sea símbolo gráfico o texto, que combina color y forma geométrica.

Señal de tránsito: dispositivo físico o marca especial, la cual puede ser preventiva, reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios en las vías.

	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	5 de 19

Señal preventiva: tiene por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de ésta. Se identifican con el código SP.

Señal reglamentaria: tiene por objeto indicar a los usuarios de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso. Estas señales se identifican con el código SR.

Señal informativa: tiene por objeto guiar al usuario de la vía suministrándole la información necesaria sobre identificación de localidades, destinos, direcciones, sitios de interés turístico, geográficos, intersecciones, cruces, distancias por recorrer, prestación de servicios, etc. Estas señales se identifican con el código SI.

Señal vertical: son placas fijadas en postes o estructuras instaladas sobre la vía o adyacentes a ella, que mediante símbolos o leyendas determinadas cumplen la función de prevenir a los usuarios sobre la existencia de peligros y su naturaleza, reglamentar las prohibiciones o restricciones respecto del uso de las vías, así como brindar la información necesaria para guiar a los usuarios de las mismas, y se clasifican en:

- **Señal luminosa de peligro:** señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo y blanco.
- **Señal complementaria:** una señal con un texto solamente, para uso donde sea necesario en conjunto con una señal de seguridad.

Color de seguridad: un color, de propiedades especiales, al que se le atribuye un significado de seguridad.

Demarcación: delimitación permanente o provisional de un área o de una zona de trabajo.


Berma: parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Calzada: zona de la vía destinada a la circulación de vehículos

Carril: parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos

Peatón: persona que transita a pie o por una vía.

Plan de Manejo de Tráfico (PMT): se desarrolla como estrategia de mitigación para los impactos generados por actividades de infraestructura vial, las cuales afectan el funcionamiento tradicional de la movilidad y el tránsito produciendo problemas de desplazamiento vehicular y peatonal.

	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	6 de 19

Dispositivos de seguridad: la función de estos elementos es encauzar el tránsito a través de la zona de trabajos y marcando las transiciones graduales necesarias en los casos en que se reduce el ancho de la vía o se generan movimientos inesperados. Deberá poseer características tales que no ocasionen daños serios a los vehículos que lleguen a impactarlos.

Zonas internas: son oficinas, zonas de almacenamiento de insumos y materiales, talleres, campamentos, entre otras.

Zona de trabajo: se consideran las siguientes: zonas de producción, cantera, botaderos, vías de acceso a las plantas, frentes de obra en la vía o intervenciones en la vía.

4 DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Norma técnica colombiana NTC 1461, Higiene y seguridad, colores y señales de seguridad, manual de señalización vial del ministerio de transporte
- Manual de Señalización Vial, INVÍAS
- Código Nacional de tránsito y la movilidad
- Resolución 463 de 1998.Resolución 1016 DE 1989. Artículo 11.
- Resolución 2400 de 1979 Titulo V. Artículo 202. Código de colores.

5 METODOLOGIA

5.1 PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Las estrategias para el manejo temporal del tránsito por obras civiles o constructivas deben apoyarse en los siguientes principios fundamentales:

- a) La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito, debe ser un elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto.
- b) La circulación vial deberá ser restringida u obstruida lo menos posible.
- c) Los conductores y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, mientras se aproximan y atraviesan la zona de las obras.
- d) Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones rutinarias de los elementos de regulación del tránsito.



PLAN DE MANEJO DE TRAFICO
ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO
PARCHEO UF-5

CÓDIGO	GSV-PL-03
VERSION	1
FECHA	13-05-2020
PÁGINA	7 de 19

- e) Debido al incremento potencial de riesgos, durante la regulación temporal del tránsito, la seguridad en la zona debe tener constante atención.
- f) Para la toma de decisiones de trabajo, cada persona, cuyas acciones afectan el control temporal del tránsito, debe recibir entrenamiento adecuado, desde el nivel superior del personal administrativo hasta el personal de campo.
- g) La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo es una parte esencial en la ejecución de obras. Es importante considerar la difusión de los trabajos por desarrollar, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.

5.2 PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO, PUENTE CARTAMA.

Composición de las zonas de Obras en la Vía.

- **Zona de Prevención:** En esta área se debe advertir a los usuarios la situación que la vía presenta más adelante, proporcionando suficiente tiempo a los conductores para modificar su patrón de conducción (velocidad, atención, maniobras, etc.) antes de entrar a la zona de transición.
- **Zona de Transición:** Es el sector donde los vehículos deben abandonar el o los carriles ocupados por las obras. Esto se consigue generalmente con canalizaciones o angostamientos suaves, delimitados por conos, delineadores tubulares, canecas u otro del dispositivo.
- **Área de Seguridad:** Es el espacio que separa el área de obras de los flujos vehiculares o peatonales. Su objetivo principal es proporcionar al conductor, que por error traspasa las canalizaciones de la zona de transición o la de tránsito, un sector despejado en el que recupere el control total o parcial del vehículo antes que éste ingrese al área de trabajo, aumentando también la seguridad de los obreros. Por ello no deben ubicarse en ella materiales, vehículos, excavaciones, señales u otros elementos.
- **Área de Obras:** Es aquella zona cerrada al tránsito donde se realizan las actividades requeridas por las obras, en su interior operan los trabajadores, equipos y se almacenan los materiales.
- **Fin Zona de Obras:** Es el sector utilizado para que el tránsito retorne a las condiciones de circulación que presentaba antes de la zona de obras.



**PLAN DE MANEJO DE TRAFICO
ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO
PARCHEO UF-5**

CÓDIGO	GSV-PL-03
VERSION	1
FECHA	13-05-2020
PÁGINA	8 de 19

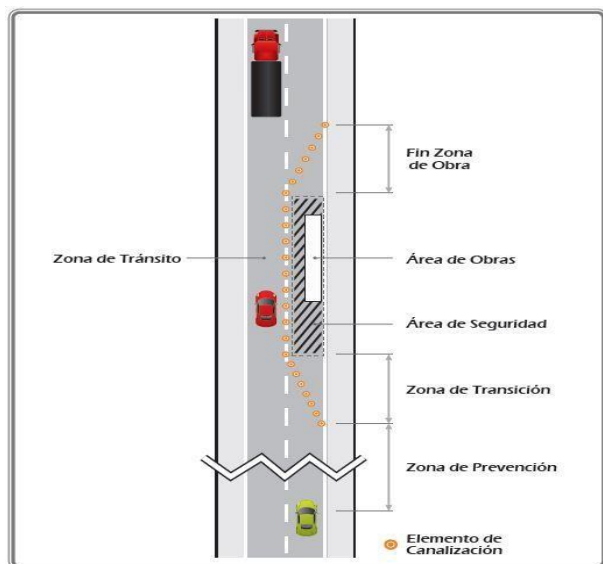


Tabla 4-9 Longitud mínima de transición

V(km/h)	A (m)							
	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	
40	10	15	20	25	30	35	40	
50	10	20	25	35	45	50	60	
60	20	40	60	75	95	115	135	
70	25	45	70	90	110	135	155	
80	25	50	75	100	125	150	175	
90	30	60	85	115	145	170	200	
100	35	65	95	125	160	190	220	
110	35	70	100	135	170	200	240	
120	40	75	110	145	180	220	260	

NOTA: Los valores están aproximados a múltiplos de 5.

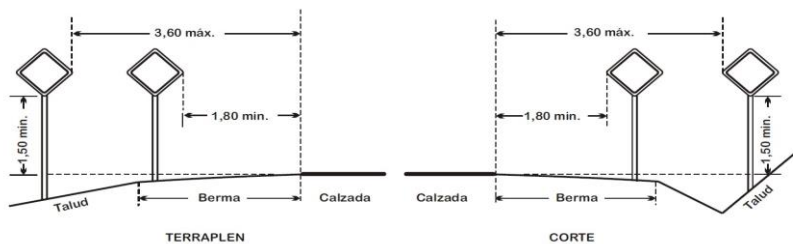
Tabla 4-10 Longitud recomendada de seguridad (Ls) m

Velocidad en km/h	Ls
Menor o igual a 50	10 m
60 o 70	30 m
80 o 90	50 m
Superior a 90	100 m

5.2.1 Especificaciones Técnicas.

El tiempo de duración de señalización de la obra será de carácter permanente mientras que existan las obras previstas, 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 estimado en un (1) día, 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 de la obra, estimado en un (1) día. Para la instalación, mantenimiento y retiro de los dispositivos se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- No iniciar ninguna intervención de la obra sin antes disponer de la señalización y dispositivos necesarios
- Ubicar y conservar adecuadamente las señales durante la ejecución de la obra.
- 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. En caso de requerir cierres mayores al tiempo mínimo estipulado, se informará con antelación a todos los usuarios por los medios disponibles.





PLAN DE MANEJO DE TRAFICO
ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO
PARCHEO UF-5

CÓDIGO	GSV-PL-03
VERSION	1
FECHA	13-05-2020
PÁGINA	9 de 19

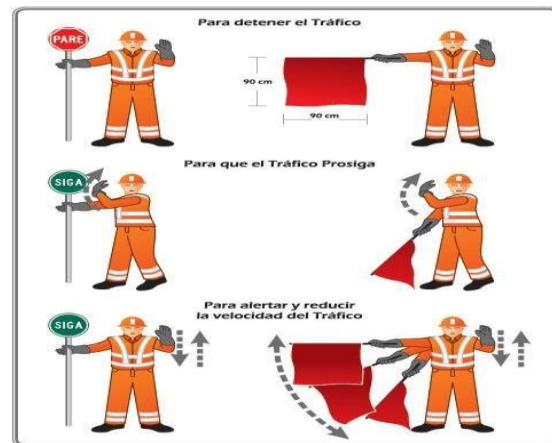
Canalización: La canalización de una zona de trabajos en las vías cumple las funciones de guiar a los peatones y conductores de vehículos en forma segura a través del área afectada por la obra, advertir sobre el riesgo que ésta representa y proteger a los trabajadores. Se materializa a través de los elementos presentados en esta sección, los que además de cumplir con los estándares mínimos aquí especificados, deben ser de forma, dimensiones y colores uniformes a lo largo de toda la zona de trabajos.

El diseño de la canalización debe proveer una gradual y suave transición, ya sea para desplazar el tránsito de un carril hacia otra, para conducirlo a través de un desvío o para

reducir el ancho de la vía.



Para el ingreso y salida de volquetas y demás maquinaria de la zona de los trabajos se dispondrá de mínimo dos banderearos con paletas informativas, que suministren información a los conductores y peatones que se desplazan por la carretera, sobre la existencia de eventos, también tendrá la función de regular el tráfico que invadirá el carril contrario en el caso que los trabajos lo ameriten.



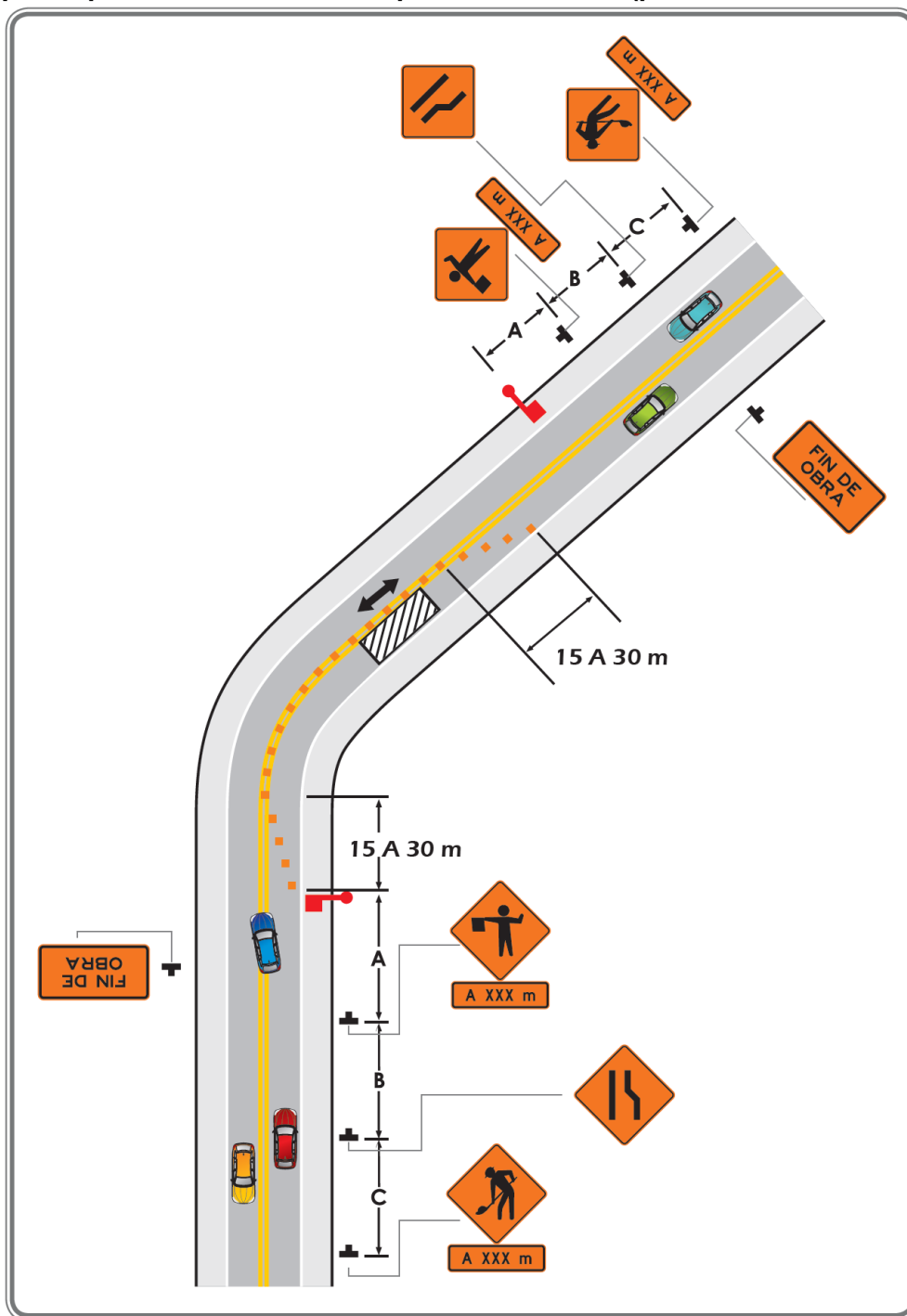


PLAN DE MANEJO DE TRAFICO
ESPECIFICO MEDICIONES VERIFICACIÓN
FWD UF-5

CÓDIGO	GSV-PL-03
VERSION	1
FECHA	03-06-2020
PÁGINA	10 de 19

5.2.2 Esquema Típico Para movilización en la vía.

Esquema para actividades de ocupación a un carril (paso controlado alterno).



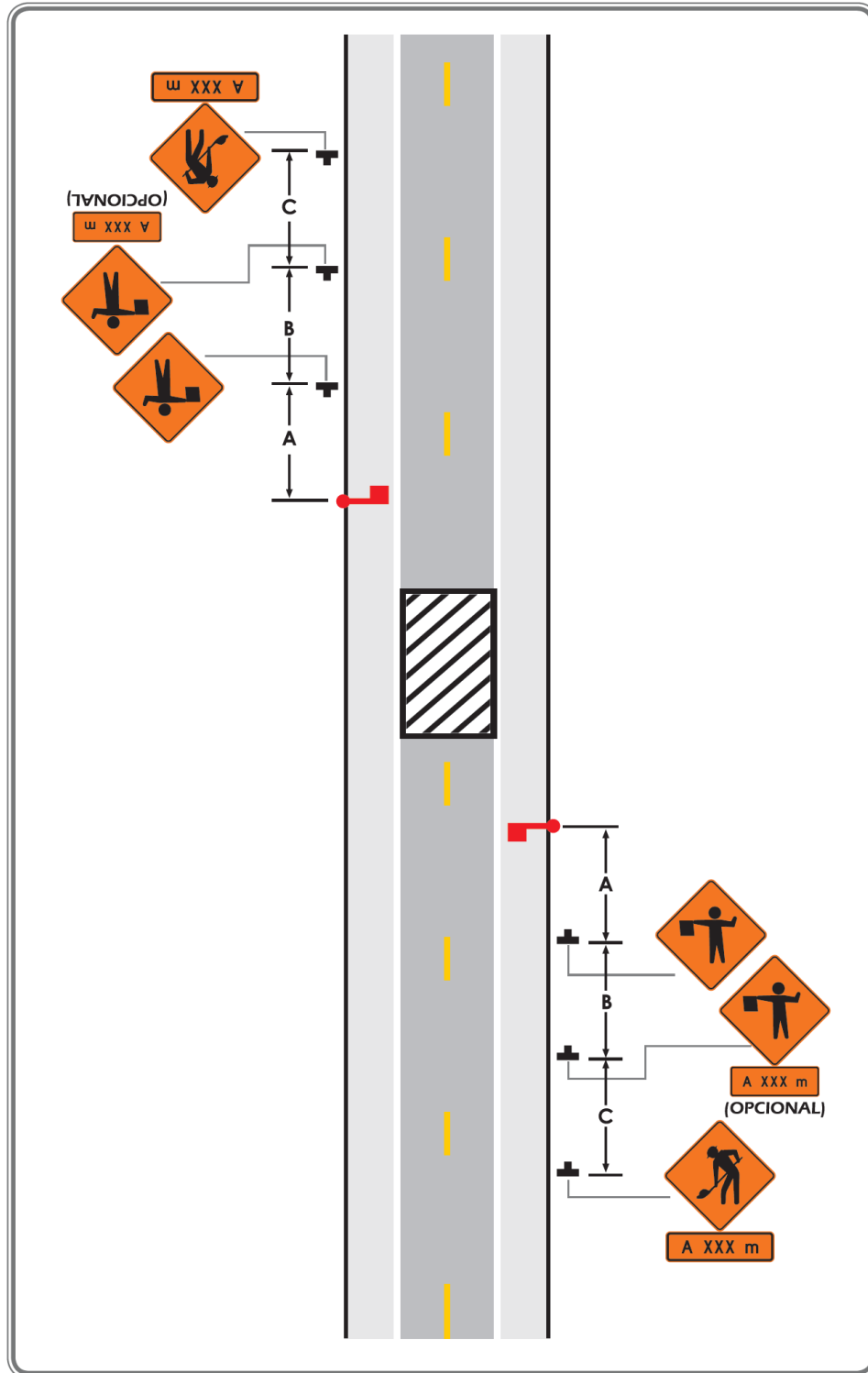
Fuente: manual de señalización invias 2015 esquema típico 9




PLAN DE MANEJO DE TRAFICO
ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO
PARCHEO UF-5

CÓDIGO	GSV-PL-03
VERSION	1
FECHA	13-05-2020
PÁGINA	11 de 19

Esquema para cierre temporal



Fuente: manual de señalización invias 2015 esquema típico 12

	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	12 de 19

5.2.3 Duración y Horario de la Obra.

Para la ejecución de las actividades relacionadas con las mediciones de verificación a la estructura de pavimento de la UF-5, se iniciarán desde el día 11 de junio 2020 hasta el día 25 de junio de 2020 con una duración total de 15 días calendario,

Hora de Labor Inicio 22:00 horas o antes si las condiciones climáticas lo permiten. Fin de labor 06:00 horas.

5.2.4 Actividades de la Obra.

Teniendo en cuenta la mínima afectación que generarán en la vía vehicular, el transporte se enmarca como una obra de interferencia intermedia (Categoría II), pues la totalidad del transporte y las actividades se realizarán en la vía en forma parcial, A partir de la anterior consideración y de acuerdo con las características de la vialidad y los usos del suelo predominante, se definen afectaciones a nivel pavimentada, para el análisis correspondiente.

Para la elaboración del PMT se tendrán en cuenta las premisas que a continuación se describen para mitigar el impacto originado por las obras en cuanto al tránsito:


- Se dará prioridad a la seguridad de los peatones, tomando medidas para aislar su circulación en los diferentes frentes de obra de ser necesario, separándolos del tráfico vehicular cuando se presenten las intervenciones sobre el corredor vial.
- La señalización implementada garantiza que la información sea clara a los usuarios de la vía.

La señalización se clasifica de la siguiente manera:

- Señalización de desvíos. Corresponde a toda la señalización ubicada sobre el área de influencia compuesta por señales informativas y reglamentarias teniendo en cuenta todas las modificaciones viales y de condiciones de la vía que se consideren necesarias. Esta señalización debe permanecer durante el tiempo de vigencia del PMT.

El cierre de vía se realizará dentro del tiempo estrictamente necesario, y se iniciará en forma simultánea a intervención en el tramo cerrado, salvo que las condiciones reales durante la obra impongan otra solución.

En la medida de lo posible, se minimiza la restricción en la circulación. El servicio de las actuales rutas de transporte de carga, público y particular que circulan por la vía se mantendrá sobre el corredor durante

	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	13 de 19

todas y cada una de las etapas del proyecto. Se implementarán los controles necesarios para corregir a tiempo las falencias y eventualidades que se puedan presentar durante la etapa operativa.

- Durante todo el tiempo que esté la cuadrilla en labor, corresponde a Concesión La Pintada, correr con los gastos de estadía (Hospedaje y Alimentación) de ésta.
- Se debe facilitar un punto de paqueo seguro del vehículo y los equipos.
- Se debe facilitar gasolina para un generador, aproximadamente 1 galón/jornada.
- Se debe facilitar escolta en caso de no contar con PMT de Cierre.
- Los cierres solicitados deberán ser totales para evitar que el paso de los usuarios pueda alterar la medición.
- Se debe disponer de un interlocutor de la concesión en la jornada para notificaciones o necesidades de la labor.
- Los cierres serán como mínimo de 1 km de longitud.

5.2.5 Equipos Por Utilizar.

- CUADRILLA
 - 1 operador
 - 1 conductor


5.2.6 Fundamentos del PMT.

El Plan de manejo de tránsito, se ha estructurado con cierre de un carril y desplazamiento del tránsito en los dos sentidos por el carril disponible, con cierre de aproximado de 200 metros aproximadamente, controlados con personal de bandereros (Controladores de tráfico), quienes contarán con radios para coordinar las acciones de cierre y apertura al tránsito, en cada sentido de circulación. Para lo cual es realizar cierres de 30 minutos máximo, para la circulación del tránsito en los dos sentidos.

La circulación peatonal por el costado en obra se restringirá totalmente. En los extremos de la zona de obra se trasladará al peatón al otro costado, para permitir circulación peatonal sin contratiempos.

5.2.7 Programación del flujo vehicular.

Teniendo en cuenta que las actividades de construcción afectan un carril de la calzada en operación, el concesionario controlara el sentido de flujo de transito de acuerdo con el volumen vehicular que los bandereros (controladores de tráfico) determinen en su momento. Se realizarán cierres de máximo 20 minutos en la hora de máxima demanda.

	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	14 de 19

Es importante señalar que no será potestad del banderero (controlador de tráfico) variar los tiempos de cierre, salvo autorización directa del encargado/líder o el ingeniero de obra, de acuerdo con las necesidades y desarrollo del flujo vehicular.

5.2.8 Manejo de Vehículos Particulares.

En términos generales esta vía posee un alto volumen de tráfico compuesto en su mayoría por vehículos de carga y vehículos de pasajeros (transporte público) y particulares.

Los controladores de tráfico deberán estar dotados de prendas reglamentarias de acuerdo con el Manual de dispositivos de tránsito y deberán tener facilidad de intervención entre sí, evitando la confusión de órdenes de pare-siga entre extremos. En la figura 1 se puede apreciar el uso de banderas o paletas:

Figura Auxiliar de tránsito



Fuente: Manual de señalización 2015

5.2.9 Manejo de Transporte Publico.

Se desplazará igual que el tránsito de vehículos particulares, por el carril disponible.

5.2.10 Manejo de Peatones.

El volumen peatonal que circula por esta vía es bajo.

5.2.11 Manejo de Vehículos de carga.

Se desplazará igual que el tránsito de vehículos particulares, por el carril disponible. Los vehículos de la obra ingresarán y se retirarán en el sentido del tránsito y se desplazarán dentro de los cerramientos.



PLAN DE MANEJO DE TRAFICO
ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO
PARCHEO UF-5

CÓDIGO	GSV-PL-03
VERSION	1
FECHA	13-05-2020
PÁGINA	15 de 19

5.2.12 Rutas de desplazamiento maquinaria a la Zona de Obra.

El transporte de la maquinaria se realizará de acuerdo con la normatividad legal vigente en la materia. Para el ingreso y salida de los vehículos a la zona de la obra (Volquetas, maquinaria, etc.), se acondicionarán broches, a lo largo del cerramiento y en un punto intermedio para salida lateral, con su respectivo banderero (controlador de tráfico) quien controlara la salida y entrada de dichos vehículos a la obra. El cargue y descargue se realizará dentro de los cerramientos.

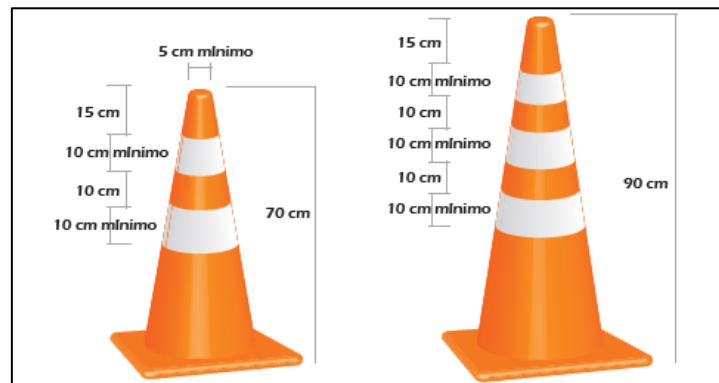
Para el acceso de los equipos, la zona de obra, se utilizarán las mismas vías por donde circula el tráfico normal, se preverá que todos los vehículos a utilizar cumplan con la reglamentación existente en materia de acarreo de materiales y se llevará registro de la revisión tecno mecánica de los vehículos.

5.2.13 Señalización y Dispositivos de Control de Tránsito.

El PMT se complementa con las siguientes fichas, ya que en estas se describe la forma de manejar los vehículos y la señalización temporal en la obra y así cumplir con un manejo adecuado de tránsito.

A continuación, se presentan las especificaciones para el diseño de canalizadores de prevención temporal en obra.


Conos



Fuente: Manual de señalización 2015




La señalización de tercer nivel o de obra, se ubican en la zona de influencia directa de las intervenciones y sirven para informar, prevenir y reglamentar a todos los actores viales para el paso seguro por las obras. En los esquemas de intervención se muestra en detalle cómo se dispondrá la señalización para cada frente de obra.

La señalización vertical se implementará conforme a los lineamientos establecidos en el Manual sobre Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles y Carreteras adoptado por el Ministerio de

	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	16 de 19

Transporte actualizado 2015, en el Capítulo 4: Señalización de calles y carreteras afectadas por obras, donde se aclara:

Señalización y dispositivos de control de tránsito a implementar

CONOS	
PÁNELES LUMINOSOS	
LINTERNAS LUMINOSAS	


5.2.14 Proceso y Puesta en Marcha del PMT.

Una vez elaborado el plan de manejo de tránsito por parte de la concesión, se llevarán a cabo las actividades de divulgación e información del PMT, al personal de obra y a la comunidad afectada, al igual que la Policía de Carreteras.

Para desarrollar la correcta implementación del PMT, señalización, entendiendo que este plan es dinámico y requiere de continua retroalimentación y ajuste, se conformara un equipo responsable de la implementación y seguimiento del PMT el cual tiene una estructura organizacional.

Las funciones de cada una de las personas responsables de la implementación, y seguimiento del PMT, se describen a continuación:

- Control y supervisión Concesión la Pintada Evalúa el desempeño, control y ajuste del PMT.
- Ingeniero Residente de Obra. Encargado de verificar que las medidas planteadas en el PMT se cumplan antes y durante las actividades operativas. Instruidas a los encargados de la señalización sobre su ubicación, modificación, mantenimiento y retiro.
- Mantenimiento de la señalización. Compuesta por el personal de obra quienes realizaran recorridos periódicos por los sectores de obra, de tal manera que su responsabilidad se centra en el buen mantenimiento en cuanto a limpieza, ubicación y estado de toda la señalización de obra, incluyendo los aislamientos y canalizaciones realizadas.

	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	17 de 19

Los aspectos que se consideran para poner en funcionamiento el PMT son los siguientes:

- Disponibilidad e instalación de los elementos para el PMT.
- Para esto el residente de Seguridad Vial del Concesionario verificara diariamente que los kits de señalización estén bien ubicados, igualmente cuando sea necesario tenerlos, los controladores de tráfico.
- Coordinación de participantes en el plan.
- Se estará en permanente comunicación con la Policía de Carreteras y las Autoridades Municipales sobre cierres parciales, y otros eventos contemplados en el PMT.
- Previsión para ajustes en campo del plan
- Seguimiento: Se hará seguimiento al plan de manejo del tránsito durante las etapas de avance de la ejecución de la obra.

5.2.15 Información y Divulgación del PMT.


La divulgación e información del plan de manejo de tránsito, a los afectados con los cierres de obra, se llevará a cabo de acuerdo con lo establecido en el contrato de obra, por medio de redes sociales, medios de comunicación (radio) y comunicación escrita radicada a las entidades transportadoras y administraciones municipales del área de influencia directa.

5.2.16 Atención a Comunidad y Usuarios.

El concesionario al estar como ente administrador de la obra deberá poner a disposición de la ciudadanía los medios necesarios para recibir las quejas, reclamos y sugerencias como estrategia de veeduría. El concesionario recibirá a representantes comunitarios, comerciantes, residentes y otros para atender sus quejas, reclamos y sugerencias en cuanto al Plan de Manejo de Tráfico implementado.

En la atención a la comunidad y cualquier persona, se seguirá el siguiente proceso:

1. Recibir, registrar e iniciar el proceso de atención de quejas y reclamos, informando al reclamante cómo se atenderá su solicitud.
2. Remitir a la dependencia interna del constructor o a la entidad oficial a que corresponda, el formato de registro de la queja.
3. Hacer seguimiento a la ejecución de la respuesta o acción necesaria para atender la queja o reclamo.
4. Informar al solicitante sobre la respuesta o acción llevada a cabo para atender la queja o reclamo.

	PLAN DE MANEJO DE TRAFICO ESPECIFICO MANTENIMIENTO PERIODICO PARCHEO UF-5	CÓDIGO	GSV-PL-03
		VERSION	1
		FECHA	13-05-2020
		PÁGINA	18 de 19

6 REGISTROS RELACIONADOS

CODIGO DEL FORMATO	NOMBRE DEL REGISTRO	ALMACENAMIENTO	RECUEPRACIÓN	TIEMPO DE RETENCION

7 REVISION Y APROBACION

	Elaboró	Revisó	Aprobó
Nombre:	Frank David Gomez Camacho	Camilo Andrés Pardo	Gustavo Bernal Jaramillo
Cargo:	Coordinador Operaciones y Seguridad Vial	Director de Operación y Mantenimiento – Coordinador del SGSV	Gerente General
Firma:	“ORIGINAL FIRMADO”	“ORIGINAL FIRMADO”	“ORIGINAL FIRMADO”
Nombre:		Patricia Elena Gutierrez Guerra	
Cargo:		Coordinadora SIG	
Firma:		“ORIGINAL FIRMADO”	