

GUÍA PARA LA ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DE PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO

Municipio de Quibdó - Chocó

Elaborado por:

Sara Gutiérrez Ocampo
Especialista en vías y transporte
INTRANSITO - POLIMEV

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	3
2. MARCO NORMATIVO	3
2.1. Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002	3
2.2. Manual de señalización vial Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, resolución 1885 de 2015.....	5
3. RESPONSABLES DE LAS OBRAS O EVENTOS	6
4. CONCEPTOS TÉCNICOS	6
4.1. Plan de Manejo de Tránsito	6
4.2. Objetivos específicos	6
4.3. Principios fundamentales	7
4.4. Clasificación	8
4.4.1. <i>Categoría I o bajo impacto – Obras de interferencia mínima</i>	8
4.4.2. <i>Categoría II o mediano impacto – Obras de interferencia moderada</i>	9
4.4.3. <i>Categoría III o alto impacto – Obras de interferencia alta</i>	9
4.5. Especificaciones técnicas	10
5. PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS	11
5.1. Responsable de la radicación	11
5.2. Tiempos de revisión.....	12
5.3. Documentos que deben acompañar la radicación	12
5.4. Forma de entrega	12
6. PUESTA EN MARCHA DEL PMT	12
7. SUPERVISIÓN DEL PMT	13

1. INTRODUCCIÓN

Este documento contiene los lineamientos generales a tener en cuenta por la secretaría de tránsito del municipio de Quibdó frente a las propuestas técnicas de Planes de Manejo de Tránsito a causa de alguna intervención en la vía pública para el desarrollo de obras o eventos tanto de índole público como privado, requisito exigido en normativa en el territorio nacional vigente como la ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y la resolución 1885 de 2015 (Manual de señalización vial).

Con esta guía se pretende orientar a toda persona interesada en la ocupación del espacio vial en la elaboración y presentación de los documentos técnicos que deberán ser radicados en la Secretaría de Tránsito. De igual manera, las especificaciones acá contenidas servirán como marco de referencia para la revisión, evaluación y aprobación de dichos documentos.

2. MARCO NORMATIVO

2.1. Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002

Modificado por las leyes 903 de 2004, 1005 de 2006, 1239 de 2008, 1281 de 2009, 1310 de 2009, 1383 de 2010 y 1397 de 2010, el cual tiene como sustento constitucional el derecho fundamental que tiene todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, a circular libremente por el territorio nacional, conforme a lo establecido en el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia; y en el mandato constitucional, establecido en el numeral 25 del artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, según el cual corresponde al Congreso hacer las leyes mediante las cuales deberá cumplir, entre otras, la función de “unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República”.

- *“Artículo 101. Normas para realizar trabajos en vía pública. Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.*

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

Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no

inferior a ocho (8) días, para que esta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.

En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos (el cual debe contener todos y cada uno de los puntos citados a continuación en su estricto orden y numeración), para su respectivo estudio y aprobación por parte de la autoridad competente.

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

- *“Artículo 102. Manejo de Escombros. Modificado Artículo 19 Ley 1383 de 2010. Cada municipio determinará el lugar o lugares autorizados para la disposición final de los escombros que se produzcan en su jurisdicción, el manejo de estos materiales se hará debidamente aislado impidiendo que se disemine por las vías y de acuerdo con la normatividad ambiental vigente, bajo la responsabilidad del portador del permiso que haya otorgado la autoridad de tránsito quien será responsable del control de vigilancia del cumplimiento de la norma, sin perjuicio que se le determine la responsabilidad sobre daños en bienes de uso público. El incumplimiento de esta norma se sancionará con multa de treinta (30) smldv.*

Parágrafo. Será sancionado con una multa de (30) smldv, quien transportando agregados minerales como: Arena, triturado o concretos, no aisle perfectamente la carga y permita que ella se esparza por las vías públicas, poniendo en riesgo la seguridad de otros vehículos”3

- *“Artículo 114. De los permisos. No podrán colocarse señales o avisos en las vías sin que medie permiso o convenio con las autoridades competentes, quienes tendrán en cuenta las disposiciones sobre contaminación visual.*

Las autoridades de tránsito podrán ordenar el retiro de vallas, avisos, pasacalles, pendones u otros elementos que estén en la vía pública y que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito.

Las señales y otros elementos reguladores o indicadores de tráfico en las ciudades no podrán ser dañados, retirados o modificados por los particulares, so pena de incurrir en multa.

Parágrafo. Será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las Ciudades”4.

- *“Artículo 115. Reglamentación de las Señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.*

Parágrafo 1. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

Parágrafo 2. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta”.

- *“Artículo 119. Jurisdicción y Facultades. Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”.*

2.2. Manual de señalización vial Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, resolución 1885 de 2015

“Cuando se ejecutan obras de construcción, rehabilitación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, acopio autorizado de materiales de construcción, o actividades relacionadas con servicios públicos o emergencias en una determinada vía, o en zona adyacente a la misma, se presentan condiciones especiales que pueden afectar la circulación de personas y vehículos.

Dichas situaciones deben ser atendidas especialmente, aplicando normas y medidas técnicas apropiadas que se incorporan al desarrollo del proyecto, cualquiera sea su importancia o magnitud, con el objeto de reducir el riesgo de accidentes y hacer más ágil y expedito el tránsito de los usuarios.

Las distintas características de cada obra, y la variedad de condiciones que se pueden presentar, impiden establecer una secuencia rígida y única de dispositivos y normas. En todo caso la realización de obras que afecten la normal circulación del tránsito, deberá ser concordante y cumplir como mínimo con las especificaciones técnicas contenidas en este

capítulo y ofrecer la protección a conductores de los diferentes modos de transporte, pasajeros, peatones, personal de obra, equipos y vehículos. Así mismo, la instalación de la señalización de calles y carreteras afectadas por obras civiles deberá diseñarse e instalarse de acuerdo con los lineamientos contenidos en el Plan de Manejo de Tránsito (PMT), debidamente aprobados por la autoridad competente.”

3. RESPONSABLES DE LAS OBRAS O EVENTOS

Todas las personas de derecho público y privado responsables de la ejecución de obras y/o eventos son las responsables del trámite de aprobación del Plan de Manejo de Tránsito ante la secretaría de tránsito del municipio. De manera conjunto el profesional encargado de la formulación del plan presentará y sustentará la propuesta técnica para el manejo de los diferentes impactos ocurridos en la zona de influencia a causa de la ejecución de actividades en la vía pública.

4. CONCEPTOS TÉCNICOS

4.1. Plan de Manejo de Tránsito

Según lo establecido en el manual de señalización vial, 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. En el PMT además de los aspectos técnicos, se deben definir los costos iniciales y operativos de su implementación, los cuales deben contemplarse en el presupuesto de la contratación.

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, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

4.2. Objetivos específicos

Según lo establecido en el manual de señalización vial, los objetivos específicos del PMT son:

- Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones, trabajadores,



ALCALDÍA MUNICIPAL DE
Quibdó

Nit. 891680011-0

- equipos de trabajo y trabajos en sí.
- Evitar la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales, inclusive a las propiedades y actividades comerciales colindantes a la zona de obras.
- Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les permita tomar decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- Diseñar, programar e implementar coherentemente las rutas alternativas y/o desvíos requeridos para la ejecución de las obras de manera que afecten lo mínimo posible al transporte público y particular.
- Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el desarrollo de las obras.
- Definir las áreas donde serán permitidos trabajos, almacenamiento de materiales y equipos de trabajo para cada etapa de las obras.
- Identificar la programación y documentación de inspecciones y la metodología para informar los resultados de las mismas.
- Establecer criterios para mantener la limpieza en las zonas aledañas.
- Establecer los requerimientos para la movilización de maquinaria dentro y fuera de la zona de trabajos.

4.3. Principios fundamentales

El manual de señalización vial 2015 define los siguientes principios fundamentales para dicha herramienta técnica:

- La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito debe ser un elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto.
- La circulación vial debe ser restringida u obstruida lo menos posible.
- Los conductores, ciclistas y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, cuando se aproximan y cuando atraviesan la zona de las obras.
- La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo, es esencial en la ejecución de obras. Los elementos orientados al control de tránsito como señales verticales, señales horizontales, elementos de canalización, entre otros, representan un costo y su correcta aplicación debe ser compensada como cualquier otro elemento de trabajo.
- Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones rutinarias, programadas y documentadas de los elementos de regulación del tránsito, dejando registro de las correspondientes evidencias.
- Todas las personas, cuyas acciones afectan el control temporal del tránsito debe recibir entrenamiento adecuado, desde el nivel superior del personal administrativo hasta el personal de campo, incluyendo los auxiliares de tránsito.

- Cada contrato de obras debe consignar cómo el costo de implementación del PMT será cuantificado y compensado. Puede ser como:
 - ◆ Elemento contingente a otros elementos del contrato
 - ◆ Ítem del contrato a costo global
 - ◆ Costo por día del contrato
 - ◆ Pago por elemento aplicado
 - ◆ Costo por elemento aplicado por día
 - ◆ Otro
 - ◆ Cada PMT debe cuantificar sus costos.
 - ◆ Debe haber una penalidad por no cumplimiento del PMT y un procedimiento para informar tal hecho.
 - ◆ Cada PMT debe tener un supervisor, designado mediante acto administrativo expedido por el contratista a cargo.
 - ◆ En todo contrato de obra que afecte una vía será responsabilidad de la entidad contratante y del contratista de la obra la inclusión de los costos necesarios para que el PMT cumpla con las exigencias contenidas en el manual de señalización.
 - ◆ Es importante considerar la difusión por medios adecuados de comunicación de los trabajos por desarrollar y de los planes de desvíos del tránsito de vehículos (públicos y particulares) y de peatones, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.

4.4. Clasificación

La clasificación de los planes de manejo de tránsito se encuentra determinada por el impacto derivado de la implementación de las obras. Con base en esto, el manual de señalización vial define las siguientes categorías.

4.4.1. Categoría I o bajo impacto – Obras de interferencia mínima

Son aquellas en que los espacios de circulación son muy poco afectados por las intervenciones y no hay afectación sobre zonas aledañas. Hay poca o nula intervención en los espacios de circulación peatonal. El impacto de la obra sobre el tránsito de vehículos puede ser mitigado por la misma infraestructura a intervenir sin esperar que los flujos sean desviados.

En esta categoría generalmente las vías afectadas son vías locales cuya dinámica es altamente residencial y se caracterizan por tener:

- Volúmenes vehiculares bajos
- No hay paso de rutas de transporte público colectivo
- El número de vehículos que pueden pasar por la vía (capacidad vial) no se afectan por las obras.
- Regularmente no hay condiciones de congestión.

4.4.2. Categoría II o mediano impacto – Obras de interferencia moderada

Este tipo de obras corresponde a aquellas que comprometen la circulación tanto vehicular como peatonal en el lugar de los trabajos mismos y en zonas aledañas a estos. Los residentes y/o comercios del sector tendrán inconvenientes en cuanto a la accesibilidad, pero en todo caso su acceso será directo. La zona de influencia para la elaboración del PMT de este tipo de intervención comprende el área de las obras y hasta dónde los análisis de tránsito evidencien afectación por congestiones o demoras producto de los trabajos que se realizan.

En esta categoría generalmente las vías afectadas son vías colectoras y se caracterizan por tener:

- Volúmenes vehiculares y peatonales moderados
- Hay paso de rutas de transporte público colectivo
- Presencia de lugares que atraen peatones
- El número de vehículos que pueden pasar por la vía (capacidad vial) se afectan por las obras, lo que genera condiciones de congestión.

4.4.3. Categoría III o alto impacto – Obras de interferencia alta

Este tipo de obras normalmente implica cierres totales para el tránsito vehicular y/o peatonal. Su impacto supera y afecta las vías colectoras o arterias alrededor de las zonas de obras. Los vecinos tendrán un acceso modificado y a veces limitado para acceder a sus propiedades. Requiere en consecuencia plantear alternativas de desvíos, por lo que el área de influencia comprenderá el área que cubren las vías alternativas que serán utilizadas para los desvíos del tránsito.

En esta categoría generalmente las vías afectadas son vías de alta jerarquía como arterias y se caracterizan por tener:

- Volúmenes vehiculares o peatonales altos

- Hay paso de rutas de transporte público colectivo
- Presencia de lugares que atraen peatones
- Condiciones de congestión antes de que se ejecute la obra

4.5. Especificaciones técnicas

La realización del documento que contiene la formulación del Plan de Manejo de Tránsito debe contener las siguientes especificaciones:

1. Objetivos: General y específicos

2. Información general de la intervención

2.1 Localización (Ubicación exacta o descripción del tramo vial)

2.2 Datos de la entidad contratante e interventoría (esta última si aplica) acompañado de datos de responsable y contacto.

2.3 Datos de la entidad contratista acompañado de datos del responsable y contacto

3. Características de las obras

3.1 Tipo de obra, evento o intervención a desarrollar

3.2 Descripción del personal de obra y tipo de maquinaria y materiales a utilizar

3.3 Cronograma de ejecución de las obras (discriminado por etapas si se tienen)

3.4 Jornadas operativas a implementar

4. Condiciones de movilidad de la zona de influencia (zona impactada directa o indirectamente por las obras)

4.1 Uso de suelo predominante (Dinámicas de movilidad: uso residencial, comercial, industrial, educativo, entre otros)

4.2 Características viales y de tránsito (Tipos de vías impactadas, composición de su sección vial y condiciones de tránsito vehicular y peatonal)

4.3 Centros generadores y atractores de viajes (Descripción de lugares dentro de la zona de influencia que atraen y generan viajes)

4.4 Condiciones de señalización

4.5 Transporte público (Rutas que pasan por el sector e infraestructura dedicada a transporte público colectivo o individual)

4.6 Identificación de otro tipo de infraestructura dedicada (Zonas de cargue y descargue, zonas de estacionamiento regulado)

5. Formulación del PMT

5.1 Planteamiento general (medidas generales para el manejo de las obras)

5.2 Manejo del tránsito vehicular (medidas enfocadas al manejo de los volúmenes vehiculares en el sector). Para ello se debe tener en cuenta:

- Si las obras consideran impactos altos en la circulación de vehículos, se deberán realizar conteos vehiculares y análisis de capacidad y nivel de servicio de las vías impactadas.
- Si la ejecución de las obras contempla cierres totales, se deben entregar los esquemas de rutas alternas propuestas para los vehículos que no puedan transitar por las vías cerradas.

5.3 Manejo transporte público (medidas enfocadas al manejo y priorización del transporte público afectado). Si la ejecución de las obras contempla desvío de rutas de transporte público colectivo, se debe entregar un plano con las rutas de desvío propuesta para su respectiva socialización con la empresa operadora.

5.4 Manejo de peatones (medidas enfocadas al manejo y la seguridad de los peatones afectados)

5.5 Esquemas de señalización (planos de señalización a implementar) deben acoger lo establecido en el Manual de señalización 2015

5.6 Medidas para la divulgación y comunicación del plan

5. PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

Como se ha indicado a lo largo de la presente guía, la secretaría de tránsito es la autoridad competente para la aprobación de los planes de manejo de tránsito (Ley 769 de 2002), por lo cual establece lo contenido en los siguientes numerales para llevar a cabo dicho proceso.

5.1. Responsable de la radicación

El documento técnico con sus respectivos anexos debe ser radicado ante la secretaría de tránsito por el responsable de ejecución de las obras (contratista). Además, debe estar sustentado técnicamente y firmado por un ingeniero con matrícula profesional vigente y con especialidad que contemple dentro de sus actividades la señalización vial. Dicho profesional debe encontrarse debidamente habilitado por la ley colombiana para ejercer su profesión.



5.2. Tiempos de revisión

El documento debe radicarse mínimo 15 días hábiles anteriores a la fecha de inicio del proyecto en las oficinas de la secretaría de tránsito. Tiempo en el cual se realizará la revisión de los documentos y posteriormente se expedirán las observaciones o el permiso para el cierre solicitado para las vías y los horarios requeridos. En el caso de que surjan observaciones, será necesario otro tiempo adicional al inicialmente planteado.

Una vez expedido el permiso, el responsable de la ejecución de la obra (contratista) debe cancelar el costo derivado de la intervención aprobada.

5.3. Documentos que deben acompañar la radicación

Los documentos que deben presentarse para que el permiso de intervención sea otorgado son:

- Carta de presentación de la solicitud (firmada por el representante legal de la empresa contratista en el caso de que sea persona jurídica)
- Documento técnico del plan de manejo de tránsito con las especificaciones técnicas descritas en el numeral 4.5 de esta guía.
- Anexos del documento técnico: Mínimo deben considerarse como anexos el plano de señalización debidamente rotulado y firmado, el cronograma de los trabajos y registro fotográfico de la zona de influencia de las obras.
- Actas de socialización con la comunidad impactada.
- Soportes académicos del ingeniero que formula el PMT: Diplomas (pregrado y posgrado) y tarjeta profesional.

5.4. Forma de entrega

Los documentos mencionados para la solicitud deben ser entregados de manera física y digital en las oficinas de la secretaría de tránsito municipal.

6. PUESTA EN MARCHA DEL PMT

La entidad contratista es la encargada de la puesta en marcha del plan de manejo de tránsito, garantizando la disposición de cada uno de los elementos de señalización a tener en cuenta, así como de su oportuna instalación y retiro una vez que finalice la intervención.

7. SUPERVISIÓN DEL PMT

La Secretaría de tránsito es la autoridad competente en la autorización y supervisión del plan de manejo de tránsito una vez se ponga en marcha el mismo, por ello dicha entidad se asegurará de que el encargado de la ejecución de labores en la vía, así como la interventoría de la obra (si se tiene), conozcan la propuesta técnica para el manejo de cada uno de los impactos en el tránsito vehicular y peatonal y las mismas se adecúen a las necesidades reales del sector y comunidad impactados.

El incumplimiento de cualquier condición planteada en el plan de manejo de tránsito que se encuentre aprobado, tendrá como consecuencia la suspensión del permiso de ocupación de vía otorgado.