



MACROPROCESO GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Código:  
MA-GSVL-PLV-001

PROCESO PLANEAMIENTO VIAL

Serie: 135-3.6-50

MANUAL DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA ELABORACIÓN,  
IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN DE MANEJO DE  
TRÁNSITO "PMT"

Versión: 01

Página: 1 a 20



## TABLA DE CONTENIDO

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| <b>GLOSARIO</b> .....  | ¡Error! Marcador no definido. |
| <b>INTRODUCCIÓN</b> .....  | <b>4</b>                      |
| <b>MARCO LEGAL</b> .....   | <b>5</b>                      |
| <b>TITULO 1</b> .....  | <b>7</b>                      |
| <b>1 AMBITO DE APLICACIÓN</b> .....  | <b>7</b>                      |
| 1.1 Clasificación de las intervenciones e interferencias y tiempos de revisión .....   | 7                             |
| 1.1.1 Bajo impacto.....  | 7                             |
| 1.1.2 Mediano impacto .....  | 7                             |
| 1.1.3 Alto impacto.....  | 7                             |
| <b>2 DOCUMENTO TÉCNICO</b> .....   | <b>9</b>                      |
| 2.1 Introducción .....   | 9                             |
| 2.2 Características generales del entorno del proyecto. ....   | 9                             |
| 2.3 Características físicas y operativas en el área del proyecto.....  | 10                            |
| 2.4 Característica general de la actividad a realizar.....   | 10                            |
| 2.5 Características del tránsito en el área del proyecto.....  | 10                            |
| 2.6 Diseño del Plan de Manejo de Tránsito .....  | 10                            |
| 2.6.1 Plan de Manejo del tránsito específico.....  | 11                            |
| 2.6.2 Manejo de transporte público.....  | 11                            |
| 2.6.3 Manejo de vehículos de carga .....   | 11                            |
| 2.6.4 Manejo de peatones y ciclistas .....   | 11                            |
| 2.6.5 Zonas de cargue y descargue de materiales .....  | 12                            |
| 2.6.6 Implementación de desvíos .....  | 12                            |
| 2.6.7 Entrada y salida de vehículos de carga .....   | 12                            |
| 2.6.8 Definición de dispositivos de control y apoyo en la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra o evento..... | 12                            |
| 2.6.8.1 Señalización y dispositivos del control del tránsito .....   | 12                            |
| 2.7 Información y divulgación del plan .....   | 12                            |
| 2.8 Puesta en marcha.....  | 12                            |
| 2.9 Anexos .....   | 13                            |
| 2.9.1 Planos de localización del proyecto .....  | 13                            |

|                      |  |           |
|----------------------|--|-----------|
| 2.9.2                | Planos específicos.....  | 13        |
| 2.9.3                | Simulación de tránsito .....   | 14        |
| 2.9.4                | Registros fotográficos de las vías a intervenir y del área de influencia ..... | 14        |
| <b>TITULO 2.....</b> |  | <b>15</b> |
| 3                    | DOCUMENTO PARA RADICACIÓN .....  | 15        |
| 4                    | TIEMPOS DE REVISIÓN .....  | 15        |
| 5                    | REPROGRAMACIÓN DE OBRAS.....   | 15        |
| 6                    | PRÓRROGA DEL PLAN DE MANEJO.....   | 16        |
| 7                    | TARIFAS Y SERVICIOS.....   | 168       |
| <b>Anexos</b>        | .....  | <b>19</b> |

**Capacidad vial:** El concepto de capacidad se encuentra directamente ligado al tiempo y el uso del tramo vial hecho por cada vehículo. La capacidad es el valor que permite conocer cuántos vehículos pueden usar un tramo de una vía en determinado periodo de tiempo.

**Cierre efectivo:** Tiempo en el cual se mantendrá cerrada una vía o carril o calzada. Se indica la hora inicial y la hora final.

**Desvío:** Cambio provisional de trazado en un segmento de vía o camino.

**Eventos:** Se entiende por actividades o eventos varios, las ocupaciones viales ocasionadas por programaciones deportivas, religiosas, cortejos fúnebres, comerciales, educativos, culturales, políticos y sociales o de sectores bancarios, históricos y de ubicación de materiales o elementos varios en la vía pública.

**Flujo:** Es el fenómeno causado por el tránsito de vehículos en una vía, calle o autopista.

**Grúa:** Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo.

**Hora de máxima demanda:** Hora del día en la que se tiene el mayor flujo de vehículos o peatones en un segmento de vía específico.

**Interferencia vial:** Son interrupciones viales que afectan la locomoción de los usuarios de la vía.

**Intervención vial:** Son interrupciones viales de alta afectación a la movilidad peatonal y vehicular, ocasionadas por obras civiles o eventos que afectan la locomoción normal de los usuarios de la vía.

**Libre locomoción:** Concierno al paso de toda persona por las vías de uso público y/ o privada, de manera libre y segura.

**Modelación del tránsito:** Son aproximaciones a la realidad del flujo vehicular, basadas en teorías y modelos matemáticos. Los modelos pueden tener diferentes clasificaciones: por infraestructura, la cual consiste en un modelo que logra analizar intersecciones, arterias, redes urbanas y autopistas; otra clasificación es basada en el volumen de la incertidumbre que representa; otra por tipo de evaluación por intervalo o por evento, la clasificación más frecuente está basada en todos los detalles de simulación.

**Movilidad:** Garantía que debe tener toda persona de poderse desplazar de un lugar a otro, por el medio que este defina, en la menor cantidad de tiempo posible, sin que agentes internos o externos se lo impidan.

**Nivel de servicio:** Es un recurso que intenta describir cualitativamente las condiciones de operación de un flujo vehicular viéndose reflejado en la satisfacción de los usuarios. El concepto de nivel de servicio se utiliza para evaluar la calidad del flujo vehicular en el tramo determinado de una vía.

**Periodos pico:** Son los conjuntos de horas seguidas en los que se presentan un mayor volumen de vehículos, generalmente hay uno en la mañana, otro al medio día y otro en la noche.

**Plan de Manejo de Tráfico, "PMT".** Propuesta técnica que plantea estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar el impacto generado sobre las condiciones habituales de movilización y desplazamiento de los usuarios de las vías, por la ejecución de una obra, Puede ser General o Específica según su afectación

**Planeamiento semafórico:** Hace referencia a los movimientos o giros permitidos en la intersección semaforizada y su regulación, incluyendo entonces la señalización vertical y horizontal además de los semáforos.

**Rutas de transporte público:** Son las flotas de vehículos que transportan personas, cuyos recorridos y frecuencias están previamente establecidos.

**Señal de tránsito:** Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

**Trafico:** volumen de vehículos, peatones o productos que pasan por un punto específico delante un periodo determinado.

**Transito:** es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

**Transporte:** es el traslado de personas, animales cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

**Zona peatonal:** Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta.

## INTRODUCCIÓN

Las especificaciones técnicas que aquí se presentan, contienen la metodología que se debe seguir para cuando se desea desarrollar cualquier actividad que interfiera o afecte la seguridad vial y/o la movilidad de los usuarios de la vía.

Se da por el compromiso y el interés que deben tener todas las entidades y funcionarios públicos de proteger tanto la vida y los bienes de los ciudadanos quienes somos partícipes del tránsito, bien sea como conductores o pasajeros de vehículos o como peatones.

Este compromiso nos lleva en este caso en particular, a buscar la mejor manera de llevar un control continuo sobre las condiciones que se deben dar para hacer una correcta intervención o afectación de las vías del municipio, para que estas se den cumpliendo la normatividad nacional establecida cuyo objetivo principal es proteger la vida de cada uno de los ciudadanos.

El contenido de este documento se divide en tres aspectos principales: El primero es la metodología para realizar el documento técnico PLAN DE MANEJO DE TRANSITO, su implementación y seguimiento. En segundo lugar se exponen las multas o sanciones en la que puede incurrir quien está involucrado en el Plan de Manejo de Trafico, se incluyen también los valores que quien sea sancionado habrá de pagar. En tercer lugar se encuentran los costos de la legalización, gestión y/o acompañamiento que por parte de la Dirección de Transito de Bucaramanga se tenga a lugar.

## MARCO LEGAL

Que el artículo 101 del CNT (Código Nacional de Transito) Ley 769 de Agosto de 2002, direcciona la ejecución de trabajos eventuales en la vía pública, manifiesta que; “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 generadores de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción”.

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

“En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, Plan de Manejo de Tráfico (PMT), que debe ser aprobado por la autoridad competente”.

Que el artículo 102 del Código Nacional de Tránsito orienta el Manejo de Escombros, Modificado por el art. 19, Ley 1383 de 2010. “ Cada municipio determinara el lugar o lugares autorizados para la disposición final de 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 a la normatividad ambiental vigente , bajo la responsabilidad del portador del permiso que haya otorgado la autoridad de transito quien será el 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 multa de treinta (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

Que el artículo 114 de la ley 769/02 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.

Que el Parágrafo 1 del artículo 115. Del CNT 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.

Que el Parágrafo 2 del artículo 115 del CNT, expresa: “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.”

### 1 AMBITO DE APLICACIÓN

En este título se presenta la gestión que debe realizar quien desee realizar algún tipo de actividad, obra civil o evento sea social, cultural, deportivo, comercial, etc. en el que se intervenga o interfiera alguna vía del municipio.

Estas intervenciones o interferencias tendrán una clasificación que se da según la magnitud del impacto de la intervención o interferencia, el tipo de vía, la duración, la longitud afectada, el volumen de vehículos, la capacidad y el nivel de servicio entre otros.

La clasificación servirá entonces para determinar el contenido del Plan de Manejo de Transito y su respectiva gestión.

#### 1.1 Clasificación de las intervenciones e interferencias y tiempos de revisión

##### 1.1.1 Bajo impacto

Intervenciones o interferencias en la vía, causadas por actividades, obras civiles eventos y/o ubicación de materiales o elementos varios en la vía pública o privada, que además cumplen con las siguientes características:

- Volúmenes vehiculares bajos.(TPD<500)
- No hay presencia de rutas de transporte público colectivo o Metrolínea.
- La capacidad vial no se encuentra afectada.

##### 1.1.2 Mediano impacto

Intervenciones o interferencias viales de mediana afectación a la movilidad y seguridad peatonal y vehicular, ocasionadas por actividades, obras civiles, disposición de materiales u objetos y/o eventos que afecten la locomoción de los usuarios y/o afectan vías colectoras. El área de interferencia se caracteriza por:

- Volúmenes vehiculares moderados.(TPD<2000)
- Presencia de rutas de transporte público.
- Generadores de peatones (Colegios, universidades, centros de salud, centros comerciales, etc.).
- La intervención afecta la capacidad y el nivel de servicio de la vía.

##### 1.1.3 Alto impacto

Hace referencia a las actividades que tienen alto grado de afectación a la seguridad vial, movilidad peatonal y vehicular, ocasionadas por intervenciones o interferencias que afectan



la locomoción normal de los usuarios de la vía, generalmente en vías de mayor jerarquía y de longitud considerable. Para este tipo de clasificación se presentaran un Plan de Manejo de Transito General y adicionalmente se presentaran PMT Específicos según lo requiera. El área de interferencia de estas afectaciones se caracterizan por:

- Volúmenes vehiculares altos.(TPD>2000)
- Presencia de rutas de transporte público.
- Generadores de peatones (Colegios, universidades, centros de salud, centros comerciales, etc.).
- Los volúmenes antes de la intervención, están cerca de alcanzar la capacidad de la vía o el nivel de servicio es D, E o F.

**Nota:** En cualquiera de los casos citados, cuando la intervención amerite modificación de planeamiento semafórico, la aprobación de la intervención está supeditada, a la coordinación con el grupo de semaforización para realizar los ajustes a que haya lugar en materia de semaforización y el inicio de la intervención deberá realizarse una vez se hayan realizado dichos ajustes en terreno.

## 2 DOCUMENTO TÉCNICO

El Plan de Manejo de Transito (PMT) se define como la propuesta técnica que contiene estrategias de mitigación para los impactos generados por la interferencia o la intervención de las vías, las cuales afectan la seguridad y la movilidad produciendo problemas de desplazamiento vehicular y peatonal.

Dada la importancia de este documento y su contenido técnico, el Plan de Manejo de Transito debe ser realizado y firmado por un Ingeniero Civil o Ingeniero de Transporte y Vías, que cumplan como mínimo con especialización en Vías Terrestres o Tránsito y Transporte, con sus soportes respectivos.

Para desarrollar el documento técnico PMT, es necesario seguir las siguientes indicaciones sobre lo que debe contener el documento según la clasificación de las intervenciones e interferencias.

1. El primer paso consiste en determinar la clase de intervención o interferencia, para saber si es de Alto, Mediano o Bajo impacto, esta se hace teniendo en cuenta el numeral 1.1 (Clasificación de las intervenciones e interferencias y tiempos de revisión), de este mismo documento y así poder diligenciar el formato 01 (Ver formato; **Error! No se encuentra el origen de la referencia.**).
2. Luego de tener definido el paso 1, se podrá entonces pasar a la elaboración del PMT. Si es de bajo impacto basta con el diligenciamiento del formato y el informe de la toma de información (Volúmenes vehiculares)

El contenido del PMT se presenta a continuación y se debe presentar en el mismo orden. Se debe tener en cuenta la presentación de toda la información, ya que no hacerlo puede ocasionar la no aprobación o la devolución del PMT, generando nuevamente los gastos de revisión, además del tiempo que se tomaría en volver a estudiar la propuesta.

### 2.1 Introducción

Se deben mencionar los datos generales del proyecto con el fin de contextualizar el personal que va a ejecutar la revisión del documento.

### 2.2 Características generales del entorno del proyecto.

En este se debe tener en cuenta:

- A. Localización general del proyecto y específica del sector a intervenir
- B. Usos del suelo y sitios especiales (universidades, colegios, hospitales, centros comerciales, estaciones de servicio, estación de bomberos entre otros)
- C. Señalización existente (intersecciones semaforizadas, zonas escolares, reductores de velocidad, estoperoles, entre otros).

### **2.3 Características físicas y operativas en el área del proyecto.**

Características geométricas y operativas de la zona de obra y su área de influencia tales como perfiles viales (Anchos de calzada, anchos de andén), sentidos viales, flujos, tipo de superficie de rodadura, etc. Debe incluirse registro fotográfico del proyecto a una escala visible, cada imagen debe referenciarse respecto a la zona de obra y/o su área de influencia donde se evidencien las características mencionadas.

### **2.4 Características generales de las actividades a realizar.**

- A. Objeto del PMT, resumen de la labor a ejecutar, forma de implementación.
- B. Etapas de ejecución y su respectiva programación, maquinaria y equipos, duración, horario de trabajo (jornada laboral) y horario de cierre efectivo (irá de acuerdo con el análisis de la información recolectada en campo, el proceso constructivo y las características operativas del sector afectado).

### **2.5 Características del tránsito en el área del proyecto.**

El presente numeral debe desarrollarse tanto para la zona de intervención o interferencia como para su área de influencia.

- A. Inventario de Rutas y frecuencia de Transporte Público con su respectivo registro gráfico, número de ruta, nombre y empresa.
- B. Volúmenes de Tránsito (Aforos vehiculares y/ o peatonales y/o ciclousuarios): Recolección de Información básica requerida para elaborar el PMT, caracterizando el tránsito vehicular de acuerdo al tipo de vehículo (autos, motos, camiones, buses); el tránsito peatonal y de ciclousuarios. La información debe contener el análisis de los periodos pico del día, la equivalencia y se debe registrar con la nomenclatura de la norma Rilsa.
- C. Análisis y evaluación de indicadores de tránsito: Hora de máxima demanda (periodos pico); capacidad y niveles de servicio de la infraestructura afectada (vía, andén o ciclorruta); índices de accidentalidad.
- D. Evaluación de alternativas y modelación de escenarios con y sin proyecto para el sector de la intervención o interferencia y su área de influencia (incluidos desvíos)

### **2.6 Diseño del Plan de Manejo de Tránsito**

Propuesta técnica por parte del contratista para el manejo de tránsito, señalización y desvíos para el desarrollo de la obra de tal manera que se puedan realizar todas las actividades propias del proyecto sin que generen mayores impactos en la comunidad en general.

Los proyectos o actividades que dentro del análisis y alternativas del PMT, contemplen la ejecución de desvíos, cambios de sentidos viales, demarcación vial entre otros, deberá presentar un PMT específico para realizar estas actividades previas complementarias para dar inicio a las labores programadas.

### **2.6.1 Plan de Manejo de tránsito específico**

En este caso debe indicarse si se requieren desvíos y el manejo de los mismos, o en su defecto cual es la operación actual (Escenario 1) y las medidas de control que se plantean sobre el frente de obra o evento (Escenario 2).

Escenario 1:

- Situación actual de las vías a intervenir; volúmenes vehiculares para los períodos pico.
- Análisis de capacidad, demoras y nivel de servicio. Soportado con herramienta informática para la simulación de tránsito.
- Bosquejo de rutas de desvío, senderos, señalización etc.
- Registro fotográfico e inventario de la actual señalización.
- Evidencia de la socialización con la comunidad.(Acta firmada por presidente de la JAC y/o y registro fotográfico)

Escenario 2:

- Proyección desvío etapa constructiva para los periodo pico y valle
- Análisis de capacidad, demoras y nivel de servicio. Soportado con herramienta informática para la simulación de tránsito.

### **2.6.2 Manejo de transporte público**

En caso de requerirse desvío de las rutas de transporte público (Convencional o Metrolínea), debe indicarse claramente el desvío propuesto para cada ruta afectada, además de definir la ubicación exacta de las paradas que se vean involucradas. (Estos desvíos deben ser aprobados por el Área Metropolitana de Bucaramanga)

### **2.6.3 Manejo de vehículos de carga**

Las obras o eventos que por su desarrollo generen afectación sobre la malla vial, (tránsito de vehículos pesados), deberán anexar al PMT el registro fotográfico del estado actual de dichas vías y un acta de compromiso mediante la cual se garantizara la reposición de la malla vial local afectada por el paso de los vehículos destinados a la obra, manifestando su intención de dejarla en iguales o mejores condiciones a las encontradas.

### **2.6.4 Manejo de peatones y ciclousuarios**

El manejo de los modos lentos (Pie y bicicleta) es el más importante ya que estos son quienes tienen mayor exposición a los accidentes, por tanto se debe tener en cuenta:

- Localización de la zona destinada para el tránsito peatonal y de ciclousuarios, con sus características geométricas.
- Señalización horizontal y vertical de pasos y senderos peatonales claramente establecidos.
- Materiales y elementos a utilizar para el manejo peatonal propuesto.

### **2.6.5 Zonas de cargue y descargue de materiales**

Ubicación de la maquinaria para dicha actividad y horarios para la misma. Correctamente aislados de la obra y los usuarios de la vía.

### **2.6.6 Implementación de desvíos**

Si dentro de las alternativas consideradas en el plan de manejo se requieren desvíos, los cuales estarán sustentados en los análisis de tránsito realizados, en el inventario físico, y en los dispositivos de control de la red vial de la zona de influencia del proyecto, adicional a lo expuesto para este capítulo se deberá incluir lo siguiente:

Registro fotográfico, referenciado, de las vías propuestas como desvío donde observe el estado actual del pavimento dejando evidencia del mismo.

En caso de desvío de rutas de transporte público debe incluirse el acta de la comunidad en donde se avale los desvíos propuestos en el PMT y la socialización de la misma; esta debe presentarse solo en casos que el tránsito a desviar no sea a un corredor de movilidad.

### **2.6.7 Entrada y salida de vehículos de carga**

Deberá especificarse el tipo de vehículo (Volqueta, Mixer, etc.), la frecuencia de llegada, los volúmenes de las vías de acceso.

### **2.6.8 Definición de dispositivos de control y apoyo en la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra o evento.**

En este numeral se deben señalar los dispositivos de control y apoyo que requieran modificación física u operativa durante la ejecución de la obra o evento.

#### **2.6.8.1 Señalización y dispositivos del control del tránsito**

Especificar e incluir un cuadro de cantidades con todas las señales necesarias para minimizar los efectos negativos sobre la seguridad vial y movilidad de los usuarios de la vía a intervenir basados en la normatividad correspondiente para tal fin (Manual de Señalización Vial, dispositivos para la regulación de tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia, [Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte](#)).

### **2.7 Información y divulgación del plan**

En este punto se debe incluir la manera como se va a establecer el puente de comunicación entre la obra y los diferentes actores e instituciones del área a intervenir. En obras de alto impacto o aquellas que afecten instituciones o una población sensible del sector a intervenir, o cuando así lo requiera la autoridad, se debe presentar actas firmadas por la comunidad donde se evidencie el conocimiento del proyecto, obras a realizar y medidas de contingencia a implementar. En este numeral se debe incluir:

- Compromiso con la comunidad
- Medios de difusión a utilizar

### **2.8 Puesta en marcha**

Se debe indicar brevemente la forma de implementación, control (personal requerido), seguimiento y retroalimentación del PMT para su óptimo funcionamiento. Así mismo en este

capítulo se debe especificar si será necesaria o no la colaboración de los agentes de tránsito y qué tipo de operativos se requerirá.

## **2.9 Anexos**

### **2.9.1 Planos de localización del proyecto**

Plano en el cual se pueda ver claramente la ubicación general del proyecto, zona de influencia, nomenclatura de vías, usos del suelo y sitios de interés en el sector (Colegios, estaciones de policía, bomberos, parques, universidades, iglesias, institutos, comunas, barrios etc.).

De ser necesario se podrá dividir en sub tramos con la intención de que se puedan observar la ubicación de los senderos peatonales.

### **2.9.2 Planos específicos**

Todos los planos específicos deben contener, nomenclatura vial, sentidos viales, dispositivos de control, perfiles viales, anchos de calzadas, ancho de andenes y tipo de cierre. También se aclara que se debe presentar un plano o grupo de planos por cada etapa de ejecución planeada.

- A. Plano o planos detallados de los casos en que se requiera modificación al planeamiento de la semaforización y/o al amoblamiento (radios de giro, ampliaciones, adecuación de pasos peatonales, postes, cableado, semáforos, etc.) de las intersecciones semaforizadas.
- B. Planos inventario de la señalización vertical y horizontal del área de afectación antes de la ejecución de la obra o evento.
- C. Planos de asignación con los volúmenes mixtos de la situación actual en las los periodos pico.
- D. Plano o planos de la señalización horizontal y vertical de la etapa constructiva. Debe incluir despiece de las señales verticales u horizontales con su ubicación aproximada en el sitio de la obra.
- E. Plano o planos de recorridos rutas de transporte público colectivo etapa constructiva. Se debe especificar los desvíos a realizar, ubicación de las paradas y los recorridos actuales y propuestos.
- F. Plano coordinado situación con desvío, periodo pico , en caso de que se tengan desvíos
- G. Plano de rutas de entrada de materiales y ubicación de la zona de cargue y descargue.
- H. Planos de las rutas de evacuación y ubicación de puntos de disposición de materiales de desecho.

**Nota: Todos los planos deben estar rotulados y debidamente identificados y a escala adecuada, de tal forma que se identifiquen todos sus elementos. Deben ser presentados en físico y en medio magnético.**

### **2.9.3 Simulación de tránsito**

- Descripción del programa, su alcance y el modelo que este utiliza.
- Se debe presentar el video en 3D de la simulación de la situación actual, sin la interferencia y los PMT generales y específicos en los que se deben incluir los desvíos, y cubran toda el área de interferencia.
- Los archivos que genera el programa junto con sus reportes.

### **2.9.4 Registros fotográficos de las vías a intervenir y del área de influencia**

- En el caso de requerirse manejo de vehículos de carga se debe incluir el registro fotográfico de la inspección de las vías a intervenir y las del área de influencia.
- Señalización actual

### 3 DOCUMENTO PARA RADICACIÓN

Para presentar la propuesta del Plan de Manejo de Transito ante la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, se debe gestionar lo siguiente:

- Formato único de solicitud. (Formato 01 – Anexo No 2)
- Presentación del PMT y sus anexos. En medio digital y medio Magnético.
- Fotocopia de cedula de ciudadanía del representante legal o del director de la obra o evento.
- Recibo de pago por los derechos de evaluación del PMT.
- Acta de compromiso mediante el cual se garantizará la reposición de la malla vial afectada, manteniendo las condiciones iniciales o mejorándolas. Se debe anexar registro fotográfico.

### 4 TIEMPOS DE REVISIÓN

El grupo de Planeamiento vial de la DTB tendrá para la revisión, aprobación o negación los siguientes tiempos : 10 días hábiles para los PMT de bajo impacto, y 15 días hábiles para los PMT de medio y alto impacto, a partir del siguiente día de la radicación en la oficina de correspondencia. Por otra parte, la Dirección de Transito de Bucaramanga será la encargada de publicar en la página web de la entidad el acto Administrativo de aprobación del Plan de Manejo de Transito.

### 5 REPROGRAMACIÓN DE OBRAS

Cuando por algún motivo no sea posible intervenir un sector aprobado, se podrá realizar una nueva solicitud de intervención. Para tal efecto se debe citarse el comité extraordinario y fijar las fechas y pasos a seguir, la reprogramación se hará máximo por dos veces, en cualquiera de los dos se debe anexar justificación técnica avalada por la interventoría indicando motivos de las constantes reprogramaciones. En caso de que se requiera reprogramación de un sector y haya pasado un tiempo igual o superior a tres meses desde su aprobación anterior, deberá presentarse ante la DTB nuevamente el PMT actualizado, ajustándose a los requisitos establecidos.




## **6 PRÓRROGA DEL PLAN DE MANEJO**

Los Planes de Manejo de Tránsito serán aprobados por un tiempo máximo de seis **(6)** meses. Si por algún motivo se requiera más tiempo del aprobado para terminar la intervención, se podrá realizar solicitud de prórroga. Para tal efecto se debe radicar un oficio donde se indique que la nueva solicitud corresponde a una prórroga. Se debe informar la ubicación de la obra, el número de comité donde fue aprobado anteriormente; lo anterior máximo por una vez para proyectos de bajo impacto y de dos veces para proyectos de mediano y alto impacto, en cualquiera de los casos se debe anexar justificación técnica avalada por la interventoría indicando motivos de las constantes prorrogas.

## **7 TARIFAS Y SERVICIOS - Ver Anexo No 1**

El acuerdo también se puede descargar en la Página [www.tránsitobucaramanga.gov.co](http://www.tránsitobucaramanga.gov.co) en el Link Transparencia- Acuerdos 2016- Acuerdo No 10

## ANEXO No 1

|   |  |                  |
|---|--|------------------|
|  | <b>PROCESO DIRECCIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b><br>14 JUL 2016 | DIR-SIG          |
|   |  | Versión: 02      |
|   |  | Serie:100-20.2   |
|   | <b>ACUERDO No. 90 -DE - 2016</b>   | Página<br>1 de 3 |

**“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO PRIMERO DEL ACUERDO 014 DEL 23 DE DICIEMBRE DE 2015 EN LO REFERENTE A TASAS, TARIFAS, DERECHOS Y SERVICIOS PRESTADOS POR LA DIRECCIÓN DE TRANSITO DE BUCARAMANGA, DERIVADOS DEL PLAN DE MANEJO DE TRANSITO CON RELACIÓN A REGULADORES DE TRÁFICO”**

### EL CONSEJO DIRECTIVO DE LA DIRECCION DE TRANSITO DE BUCARAMANGA

En uso de sus facultades legales y en especial las que confiere el Acuerdo Municipal No. 016 de 1980 y el Numeral 3 del Artículo 9 del Acuerdo No. 007 del 10 de Diciembre de 2001 del Consejo Directivo de la Dirección de Transito de Bucaramanga y

#### CONSIDERANDO:

1. Que mediante Acuerdo Municipal N0. 016 de 1980 Artículo 5, literal h, es facultad del Consejo Directivo de la Dirección de Transito de Bucaramanga " Fijar el valor de las tasas, tarifas , derechos y servicios prestados por la Entidad .
2. Que mediante Acuerdo No. 013 de 2015 , expedido por el Consejo Directivo de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, fijo el presupuesto de Ingresos y gastos para la vigencia fiscal de 2016
3. Que mediante Acuerdo No. 014 de 2015 se fijo el valor de las tasas, tarifas, derechos y servicios prestados por la Dirección de Transito de Bucaramanga para la vigencia 2016
4. Que el numeral 7 del Artículo 9 del Acuerdo No. 007 de 2001 de la Dirección de Transito Bucaramanga, establece como función del Consejo Directivo "Fijar el valor de los servicios que presta la Dirección de Transito de Bucaramanga"
5. que la Dirección de Transito de Bucaramanga, expidió la Resolución No. 596 del 30 de Octubre de 2014 "Por la cual se reglamenta la presentación de Planes de manejo de tránsito y se adopta las especificaciones técnicas para la elaboración, implementación y seguimiento del Plan de Manejo de Transito en el Municipio de Bucaramanga
6. Que se hace necesario crear tarifas por los servicios prestados por la Dirección de Transito de Bucaramanga, a las personas naturales o jurídicas en la presentación delos Planes de manejo de tránsito."
7. Que el Artículo 110 parágrafo 2 inciso 2 del Código Nacional de Transito contempla "Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo"
8. Que en virtud de lo anterior,

#### ACUERDA

**ARTÍCULO PRIMERO:** Modificar el Artículo primero del acuerdo 014 del 23 de Diciembre de 2015 en lo referente a tasas, tarifas, derechos y servicios prestados por



Lógica Ética & Estética  
Gobierno de los Ciudadanos

KM 4 VIA GIRÓN – TELEFONO 6809966 – FAX 6809601  
www.transitobucaramanga.gov.co

|  |   |                         |
|--|---|-------------------------|
|  | <b>PROCESO DIRECCIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b> | <b>DIR-SIG</b>          |
|  |   | <b>Versión: 02</b>      |
|  | <b>ACUERDO No. 17 DE 2016</b>                             | <b>Serie: 100-20.2</b>  |
|  |   | <b>Página</b><br>2 de 3 |

**“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO PRIMERO DEL ACUERDO 014 DEL 23 DE DICIEMBRE DE 2015 EN LO REFERENTE A TASAS, TARIFAS, DERECHOS Y SERVICIOS PRESTADOS POR LA DIRECCIÓN DE TRANSITO DE BUCARAMANGA, DERIVADOS DEL PLAN DE MANEJO DE TRANSITO CON RELACIÓN A REGULADORES DE TRÁFICO”**

la Dirección de Transito de Bucaramanga, derivados del Plan de Manejo de Transito con relación a reguladores de tráfico, el cual quedara así:

▪ **REGULADORES DE TRAFICO**

Estos ingresos provienen del servicio que la Dirección de Transito de Bucaramanga presta a personas Naturales o Jurídicas con el fin de brindarles acompañamiento en la ejecución del Plan de manejo de Transito

| DIA   | SMLDV     |
|---|-----------|
| Valor por día laboral de agente de tránsito a partir de las 06: 00 horas hasta las 18:00 horas  | 6 SMLDV   |
| Valor por día laboral con recargo nocturno a partir de las 18: 00 horas hasta las 06: 00 horas  | 8 SMLDV   |
| Valor por día laboral con recargo festivo   | 21 SMLDV  |
| HORA  | SMLDV     |
| Valor por hora laboral de agente de tránsito a partir de las 06: 00 horas hasta las 18:00 horas | 1 SMLDV   |
| Valor por hora laboral con recargo nocturno a partir de las 18: 00 horas hasta las 06: 00 horas | 1.5 SMLDV |
| Valor por hora laboral con recargo festivo  | 2.5 SMLDV |

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Modificar el Artículo primero del en lo referente a tasas, tarifas, derechos y servicios prestados por la Dirección de Transito de Bucaramanga, derivados del Plan de Manejo de Transito con relación a capacitación a personas de apoyo, el cual quedara así:

**CAPACITACION A PERSONAL DE APOYO ( BANDEREROS) 20 HORAS**

Son los recaudos que los particulares o entidades públicas deben cancelar como requisito para la implementación del Plan de manejo de Transito

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| CAPACITACION POR PERSONA 20 HORAS | 3,5 SMLDV |
|-----------------------------------|-----------|

|   |   |                |
|---|---|----------------|
|  | <b>PROCESO DIRECCIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b> | DIR-SIG        |
|   |   | Versión: 02    |
|   |   | Serie:100-20.2 |
| <b>ACUERDO No. 180 DE 2016</b>  |   | Página 3 de 3  |

**“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO PRIMERO DEL ACUERDO 014 DEL 23 DE DICIEMBRE DE 2015 EN LO REFERENTE A TASAS, TARIFAS, DERECHOS Y SERVICIOS PRESTADOS POR LA DIRECCIÓN DE TRANSITO DE BUCARAMANGA, DERIVADOS DEL PLAN DE MANEJO DE TRANSITO CON RELACIÓN A REGULADORES DE TRÁFICO”**

**ARTICULO TERCERO:** Modificar el Artículo primero del acuerdo 014 del 23 de Diciembre de 2015 en lo referente a tasas, tarifas, derechos y servicios prestados por la Dirección de Transito de Bucaramanga, derivados del Plan de Manejo de Transito con relación a Evaluación y seguimiento, el cual quedara así :

**DERECHOS DE EVALUACION Y SEGUIMIENTO DEL PMT**

Ingresos que recibe la entidad por concepto de evaluación y seguimiento del plan de manejo de tránsito

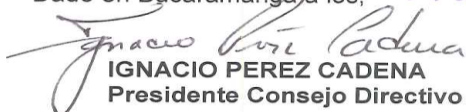
| IMPACTO             | SALARIOS |
|---------------------|----------|
| BAJO IMPACTO        | 8 SMLDV  |
| MEDIANO IMPACTO     | 15 SMLDV |
| ALTO IMPACTO        | 30 SMLDV |
| SEGUIMIENTO DEL PMT | 2 SMLDV  |

**Parágrafo primero:** Cumplido el tiempo autorizado del Plan de Manejo de Transito que en ningún caso será mayor a 6 meses se cobrara un adicional de 2 salarios mínimos legales diarios vigentes por mes o fracción hasta su terminación

**Parágrafo Segundo:** Una vez cumplido el plazo en caso de suspensión o interrupción del mismo deberán actualizar la documentación presentada inicialmente a fin de que sea avalada por la Dirección de Transito de Bucaramanga

**PUBLIQUESE Y CUMPLASE**

Dado en Bucaramanga a los, **14 JUL 2016**

  
**IGNACIO PEREZ CADENA**  
 Presidente Consejo Directivo

  
**EVA CECILIA LOPEZ RUEDA**  
 Secretaria

Reviso:  
 MILLER HUMBERTO SALAS RONDON. Director General 

Reviso Aspectos Jurídicos  
 JAIR GABRIEL PIÑEREZ MARTINEZ. Jefe Oficina Asesora Jurídica 

Reviso Aspectos Financieros  
 ELKIN DARIO RAGUA RUEDA. Subdirector Financiero. 

Reviso Aspectos Técnicos  
 EDWIN FABIAN FONTECHA ANGULO. Subdirector Técnico. 

## Anexo No 2

|   | <b>MACROPROCESO GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL</b> |     |                                  |                | Código FT-GSVL-PLV-029 |                   |
|--|--|-----|----------------------------------|----------------|------------------------|-------------------|
|  | <b>PROCESO PLANEAMIENTO VIAL</b>                 |     |                                  |                | Serie: 135-3,6-50      |                   |
|  | <b>FORMATO UNICO DE SOLICITUD PARA PMT</b>       |     |                                  |                | Versión: 01            |                   |
|  |  |     |                                  | Página: 1 de 1 |                        |                   |
| <b>SEÑORES: DIRECCIÓN DE TRÁNSITO DE BUCARAMANGA (DTB)</b>   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Yo _____ con CC _____, en calidad de representante legal del contratista de obra _____, cordialmente solicito sea aprobado el siguiente Plan de Manejo de Tráfico para el proyecto _____   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| DIRECCIÓN DE LA OBRA   | FECHA  |     | HORARIO DE TRABAJO               | COMUNA         | BARRIO                 | OBJETO DE LA OBRA |
|  | INICIO   | FIN |                                  |                |                        |                   |
|  |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Las obras se solicitan con las siguientes observaciones:   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Indique el Nivel de impacto del PMT  |  |     |                                  |                |                        |                   |
|  | Alto impacto                                     |     | Mediano Impacto                  |                | Bajo impacto           |                   |
| <b>NOTA:</b> El nivel de impacto indicado esta sujeto a revisión y modificación por parte del Técnico Evaluador de la DTB. De encontrarse evidencia de un nivel de impacto diferente al indicado tanto el usuario como la DTB estarán dispuestos a realizar ajustes correspondientes al pago estipulado en el Acuerdo No 10 de 2016 aprobado por el Consejo Directivo. |  |     |                                  |                |                        |                   |
| <b>OBRAS PROGRAMADAS POR:</b>  |  |     |                                  |                |                        |                   |
| <b>Contratista de la obra:</b>   |  |     | <b>Interventoría de la obra:</b> |                |                        |                   |
| Firma: _____   |  |     | Firma: _____                     |                |                        |                   |
| Nombre: _____  |  |     | Nombre: _____                    |                |                        |                   |
| Telefono: _____  |  |     | Telefono: _____                  |                |                        |                   |
| <b>Entidad contratante:</b>  |  |     | <b>Otros:</b>                    |                |                        |                   |
| Firma: _____   |  |     | Firma: _____                     |                |                        |                   |
| Nombre: _____  |  |     | Nombre: _____                    |                |                        |                   |
| Telefono: _____  |  |     | Telefono: _____                  |                |                        |                   |
| <b>NORMATIVIDAD</b>  |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Codigo Nacional de Tránsito - Ley 769 de 2002  |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Manual de Señalización Vial - Resolución 001885 de 2015 del Ministerio de Transporte   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Plan de Ordenamiento Territorial - Acuerdo 011 de 2014 del Concejo de Bucaramanga  |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Límites de pesos y dimensiones para vehículos de carga - Resolución 004100 de 2004 del Ministerio de Transporte  |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Reglamentación de los vehículos de carga - Resolución 111 de 2014 de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Disposiciones reglamentarias Pico & Placa - Resolución 022 de 2016 de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga  |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Acuerdo No 10 de 2016 - Consejo Directivo  |  |     |                                  |                |                        |                   |
| <b>NOTAS</b>   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| En caso de afectación de las rutas de Transporte público convenciones o del sistema Metrolínea, se debe notificar a las oficinas del Área Metropolitana de Bucaramanga   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| En el lugar de desarrollo de las actividades deberá permanecer copia del plano del PMT aprobado y de la autorización emitida por la DTB  |  |     |                                  |                |                        |                   |
| No se autoriza acopio de escombros o materiales por fuera de la zona de obra   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| El contratista y la interventoría son responsables solidariamente de la correcta implementación del PMT  |  |     |                                  |                |                        |                   |
| Excavaciones con profundidad superior a 1.0m, deberán aislarse y/o canalizarse mediante maletines plásticos entrelazados   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| La señalización a implementar debe cumplir con las especificaciones técnicas establecidas en el Manual de Señalización Vial - Res. 001885 de 2015.   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| La longitud de transición a implementar para cierres de carril deberá cumplir las especificaciones técnicas estipuladas en el Manual de Señalización Vial - Res. 001885 de 2015.   |  |     |                                  |                |                        |                   |
| En caso de requerirse apoyo por parte de los Agentes de Tránsito deberá coordinarse con la DTB dicho apoyo, estará sujeto a la disponibilidad de recursos y operativos de la Er  |  |     |                                  |                |                        |                   |