

TVG-15-2025-55

Tame, Arauca – 01 de agosto de 2025

Señores:

CONSORCIO GIS JPS

Tame – Arauca

REFERENCIA: CONTRATO 990 DE 2022.

MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, GESTIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CONECTIVIDAD ARAUCA – CASANARE: YOPAL – PAZ DE ARIPORO, LA CABUYA – SARAVERA Y TAME – ARAUCA EN LOS DEPARTAMENTOS DE ARAUCA Y CASANARE EN MARCO DE LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA, MEDIANTE EL PROGRAMA VÍAS PARA LA CONEXIÓN DE TERRITORIOS, EL CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y LA REACTIVACIÓN 2.0.

ASUNTO: Entrega de Plan de Manejo de Tránsito e Información de cierre de vía Municipio de Saravena – Vía Nacional – Carrera 13

Cordial saludo,

Con el objetivo de adelantar las actividades relacionadas con el contrato de referencia, las cuales buscan, entre otras cosas, mejorar la movilidad en las vías del departamento, y considerando que la carrera 13 del municipio de Saravena forma parte de la Vía Nacional Ruta 6515, la cual se encuentra en deficiente estado de transitabilidad, se ha priorizado la ejecución de obras en este corredor.

En virtud de lo anterior, el CONSORCIO TVG informa que se iniciará un plan de intervención de la carpeta asfáltica en la Carrera 13, comenzando entre las calles 14 y 18. Posteriormente se proyecta la intervención de la glorieta de la Diagonal 30 con carrera 16 hasta el puente La Pava. Para esta última intervención se analizará con posterioridad la conveniencia de desviar el tránsito que se presenta sobre el puente de la carrera 16 hacia el puente de la carrera 14.

En este sentido, solicitamos respetuosamente su apoyo y colaboración en las acciones necesarias para el desarrollo de esta obra.

Las actividades están programadas para iniciarse el lunes 4 de agosto y la fecha de prevista de terminación es el jueves 4 de septiembre de 2025. Durante este periodo, será necesario realizar cierres temporales de la vía, lo que implicará la instalación de señalización, desvíos e identificación de rutas alternas para garantizar la movilidad de la ciudadanía, dado que el sector presenta un alto volumen de tránsito.

Para su conocimiento, adjuntamos las imágenes del Plan de Manejo de Tránsito propuesto, el cual incluye el primer punto de intervención, los cierres de vía y los posibles desvíos.

Agradecemos de antemano sus comentarios o sugerencias al respecto.

Correo electrónico:

director.obra.tvg@grodco.com.co
residente.obra.tvg@grodco.com.co

Sin otro particular,



Ing. REINEL TORRES PABÓN
Director de Obra
CONSORCIO TVG
Cel. 318 559 5857

C.C. ASTRID JULIETH DUQUE PUERTA
Directora Instituto Municipal de Tránsito de Saravena

Elaboró: Edwin Yesid Sánchez B
Ing. Residente Consorcio TVG

**PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO PARA INTERVENCIONES EN EL CASCO URBANO
DEL MUNICIPIO DE SARAVERA**

PROYECTO:

**“MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, GESTIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL
SOSTENIBLE DE LA CONECTIVIDAD ARAUCA - CASANARE: YOPAL - PAZ DE
ARIPORO, LA CABUYA - SARAVERA Y TAME - ARAUCA EN LOS
DEPARTAMENTOS DE ARAUCA Y CASANARE EN MARCO DE LA REACTIVACIÓN
ECONÓMICA, MEDIANTE EL PROGRAMA VÍAS PARA LA CONEXIÓN DE
TERRITORIOS, EL CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y LA REACTIVACIÓN 2.0.”**

**ING. EDWIN YESID SÁNCHEZ BERRIOS
T.P. No. 54202-152017NTS**

JULIO DE 2025

1. INTRODUCCIÓN

El Artículo 2 de la Constitución Política de Colombia establece que las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en el país, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

En desarrollo de lo dispuesto en el Artículo 24 de la Carta Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y la comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y las personas con discapacidad, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

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.

El presente Plan de Manejo de Tránsito General hace referencia a las acciones que se deben tomar por parte del constructor respecto a la elaboración, ajuste, complemento e implementación del Plan de Manejo de Tránsito específico que se debe implementar sobre el puente internacional JOSÉ ANTONIO PÁEZ, actividad enmarcada en el proyecto de “MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, GESTIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CONECTIVIDAD ARAUCA - CASANARE: YOPAL - PAZ DE ARIPORO, LA CABUYA - SARAVERA Y TAME - ARAUCA EN LOS DEPARTAMENTOS DE ARAUCA Y CASANARE EN MARCO DE LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA, MEDIANTE EL PROGRAMA VÍAS PARA LA CONEXIÓN DE TERRITORIOS, EL CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y LA REACTIVACIÓN 2.0.” y que pretende prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos que se causen al tráfico vehicular y a los peatones, como consecuencia de las actividades de ejecución del mejoramiento de la ruta 6515 en el paso urbano de la vía nacional en el municipio de Saravena.

Es importante destacar que, en un Plan de Manejo de Tránsito, es tan importante su correcta elaboración como su aplicación. Por lo tanto, el éxito del Plan de Manejo de Tránsito, en el municipio de Saravena, depende de que sea acatado y/o ajustado de manera rigurosa por el contratista e implementado en obra de acuerdo con las aprobaciones y exigencias de la interventoría.

Todos los ajustes y/o complementos del Plan de Manejo de Tránsito y Planes de Manejo de Tráfico nuevos, que elabore el constructor durante el desarrollo de la obra deberán

cumplir con cada uno de los lineamientos que para la elaboración de estos se encuentran en el Manual de Señalización vial.

Todos los cierres parciales y puntuales requeridos para el desarrollo del contrato requerirán de un Plan de Manejo de Tránsito específico que deberán ser elaborados por el constructor, el cual deberá obtener el visto bueno de la interventoría, sin la cual no se podrá iniciar las actividades de obra correspondientes.

2. OBJETIVOS

2.1. OBJETIVO GENERAL

El objetivo de este documento es el de mitigar el impacto generado durante el desarrollo de actividades de la obra y mitigar el impacto negativo que se pueda presentar en la ejecución de actividades de mantenimiento del tramo de vía que atraviesa el Municipio de Saravena.

Este PMT es una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado por las actividades que se proyectan realizar en la carretera nacional ruta 6515 en su paso por el casco urbano del municipio Saravena, y busca implementar acciones para mitigar el impacto generado por las obras durante la construcción del proyecto, con el propósito de brindar un ambiente seguro, limpio, ágil y cómodo a los conductores, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, bajo el cumplimiento de las normas establecidas para la regulación del tránsito.

2.2. OBJETIVO ESPECÍFICO

- ✓ Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones y bici usuarios.
- ✓ Evitar en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales.
- ✓ Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les facilite la toma de decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- ✓ Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el periodo de restricción del tráfico.
- ✓ Definir las áreas donde será permitido el flujo de vehículos, de peatones y bici usuarios.
- ✓ Implementar los elementos que permitan encauzar el flujo sobre vías alternas, así como de indicar la ruta a seguir por los vehículos de carga.

3. METODOLOGÍA

La metodología empleada para la elaboración del Plan de Manejo de Tránsito y de cualquiera de sus modificaciones, se debe acoger cabalmente al Manual de Señalización Vial de Colombia. Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial, del Ministerio de Transporte y Agencia Nacional de Seguridad Vial.

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

El presente proyecto tiene por objeto realizar el “MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, GESTIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CONECTIVIDAD ARAUCA-

CASANARE-YOPAL-PAZ DE ARIPORO, LA CABUYA - SARAVERA Y TAME- ARAUCA EN LOS DEPARTAMENTOS DE ARAUCA Y CASANARE EN EL MARCO DE LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA, MEDIANTE EL PROGRAMA VÍAS PARA LA CONEXIÓN DE TERRITORIOS, EL CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y LA REACTIVACIÓN 2.0”.

El proyecto está ubicado en los departamentos de Casanare y Arauca. El tramo vial que corresponde a la Ruta 6515, entre La Cabuya y Saravena, tiene una longitud total de aproximadamente 129,18 km. De este total, 6,28 km se encuentran en buen estado (5%), 110,64 km en estado regular (84%) y los 14,27 km restantes en mal estado (11%). Este corredor atraviesa el municipio de Saravena de sur a norte, en el tramo comprendido entre los PR-126 y PR-129, donde se convierte en la carrera 13, siendo uno de los principales ejes viales del municipio.

Dado el notable deterioro de la vía, causado por intervenciones previas para conectar los servicios públicos, la falta de sistemas de drenaje adecuados y el intenso tránsito, se propone llevar a cabo obras de mantenimiento consistentes en bacheo técnico. Esta actividad, que forma parte del mantenimiento rutinario, consiste en rellenar y compactar las depresiones que se han formado en la superficie de la carretera. El objetivo es mejorar la calidad de la vía y garantizar la seguridad de los usuarios. Así, se llevará a cabo una obra de conservación periódica para recuperar la carretera de los daños causados por el tránsito y las condiciones climáticas.

Así las cosas, se pretende realizar el mantenimiento de la vía en las siguientes calles específicas:

1. Carrera 13 – Desde la calle 14 hasta la carrera 25 por la calzada izquierda

El mantenimiento consiste en la remoción de la carpeta asfáltica, el mejoramiento de la estructura con remoción y/o adición de base granular, e instalación de una nueva carpeta de rodadura.

5. TIEMPO DE EJECUCIÓN

El tiempo de ejecución de las obras está estimado en 30 días. Este sería el tiempo calculado si se realizan las actividades sin contratiempos que se llegasen a presentar por causas ajenas a las actividades mismas de la obra.

6. MAQUINARIA A EMPLEAR

Para la ejecución de los trabajos se empleará maquinaria pesada consistente en:

- Retrocargador

- Volquetas
- Carrotanque
- Motoniveladora
- Vibrocompactador
- Terminadora de Asfalto (Finisher)
- Otros (Compactador de rodillos lisos, compactador de llantas, cortadora de concreto, etc.)

Los equipos tendrán inspecciones permanentes para verificar el cumplimiento de la señalización (entrada y salida de volquetas), transporte de maquinaria pesada, transporte de materiales etc., dando cumplimiento al código nacional de tránsito.

7. CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA

- **Usos del Suelo:** Sobre el corredor del estudio se encuentran ubicados sectores educativos, empresariales, institucionales, comerciales y residenciales.
- **Sitios Especiales:** Sobre el área de influencia del proyecto se institucionales educativas. Vale resaltar que los trabajos se harán en época vacacional de los estudiantes. Sin embargo, se afecta un grupo considerable de comerciantes que requieren que los trabajos se hagan con premura y sin contratiempos.
- **Características Físicas:** En la zona del proyecto el clima es cálido, con una topografía irregular.

8. TRANSITO DE LA ZONA DE INFLUENCIA

El tránsito que se presentara en la zona de influencia de las obras es principalmente de vehículos particulares, sin embargo, eventualmente transitan vehículos que transportan víveres e hidrocarburos.

9. IMPACTOS A MITIGAR CON EL PMT

Los principales impactos que controla o mitiga el presente plan de manejo del tránsito son:

- Alteraciones al flujo vehicular
- Ocurrencia de accidentes
- Molestias a la comunidad

10. MANEJO DEL TRÁNSITO VEHICULAR PARTICULAR

Para efectos de contrarrestar los impactos negativos sobre la circulación vehicular particular, que inevitablemente se generarán en el desarrollo de la obra, este PMT propone

Cierre Parcial de una calzada y dejar habilitado para la circulación de los vehículos la calzada paralela o desvíos hacia calles paralelas.

El horario habitual de trabajo será de lunes a viernes de 07:00 am a 05:00 pm. Se dispondrá de un controlador de tráfico para ser guía de los conductores que transiten por las zonas a intervenir.

11. PLAN DE DESVIACIÓN RUTAS ALTERNATIVAS Y SEÑALIZACIÓN

Para cada la intervención se proyectan las siguiente ruta alternativa:

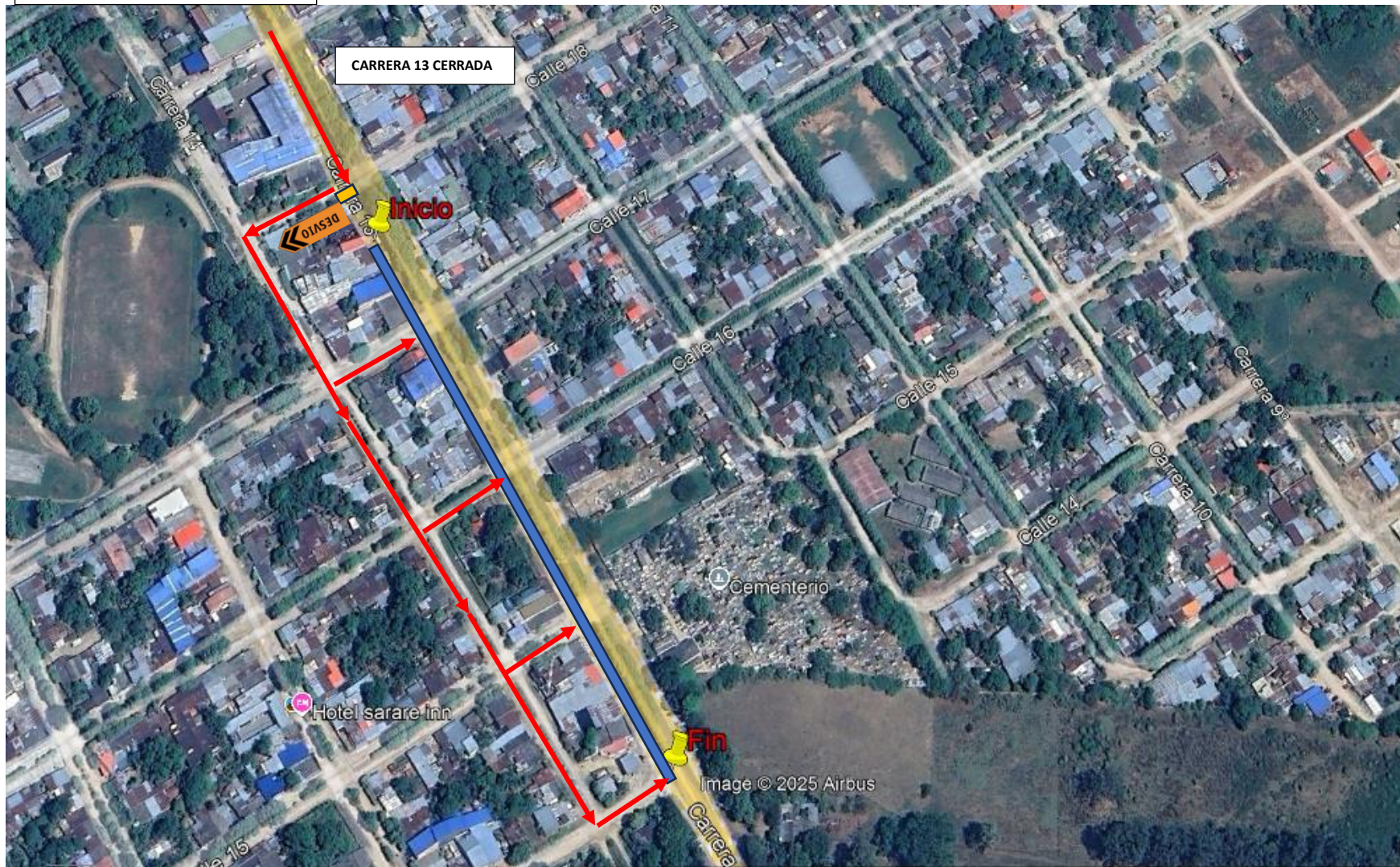
1 Intervención y Desvíos en Carrera 13

Se realizará la intervención de la Carrera 13 por la calzada derecha, entre la Calle 18 y la Calle 14, en sentido Saravena – Tame, según el cronograma anexo.

Los cierres serán intermitentes mientras el equipo del Consorcio TVG realice las labores. Durante estos cierres, se implementará el siguiente plan de desvío:

PLAN DE DESVÍO: Cierre de Carrera 13 al sur. Tomar desvío por la Calle 18 hasta la Carrera 14, luego girar a la izquierda hacia la Calle 14.

Plan de Intervención



12. CRONOGRAMA FECHAS Y HORARIOS DEL CIERRE Y TRABAJOS

DIRECCIÓN	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN
Carrera 13 – Desde la calle 18 hasta la calle 14 por el carril derecho	4 ago-2025	18 ago-2025

13. COMUNICACIÓN: ESTRATEGIAS PARA INFORMAR A LOS RESIDENTES Y CONDUCTORES.

La divulgación de las actividades se hará mediante radiodifusión en emisoras del municipio de Saravena y se propone adelantar campañas de divulgación por medio de piezas de divulgación masiva tales como reuniones, avisos y volantes, reuniones con la comunidad, entrega de volantes a los conductores que transiten la vía.

Así mismo se proyecta la instalación de pendones, pasacalles y señales de advertencia en cada una de las vías por las que se desviará el tráfico vehicular.

14. MEDIDAS DE SEGURIDAD: PRECAUCIONES PARA TRABAJADORES Y CONDUCTORES

Con el fin de salvaguardar a los conductores, residentes, peatones y personal de la obra, las calles señaladas como objeto de intervención serán cubiertas con lona verde, para evitar el tráfico sobre las zonas intervenidas. El personal de obra contará con los elementos de protección personal para las actividades a ejecutar y se les proveerá de radios para la comunicación. Como parte de la señalización temporal será necesario contar con dispositivos que permitan:

- Definir claramente las áreas de trabajo.
- Delimitar las áreas de circulación peatonal y vehicular.
- Prevenir el ingreso de vehículos y personas ajenos a la obra.
- Proteger a los trabajadores de posibles accidentes.

Así mismo, se implementarán las siguientes medidas:

- El cerramiento de la obra se hará con lona verde y cinta plástica de mínimo 12 cm. de ancho con franjas amarillas y negras de mínimo 10 cm., de ancho inclinadas 30° o 45°
- En las labores de excavación, el área excavada se aislará en forma total. En las actividades previstas no se harán excavaciones con profundidades mayores a 50 cm., la obra contará con señales reflectivas o luminosas, tales

como conos luminosos, flashes, flechas, y otros dispositivos luminosos sobre parales, canecas pintadas con pintura reflectiva, etc.

- La señalización para utilizar en jornadas nocturnas se hará con señales reflectivas.

15. CONTROL DE TRÁNSITO EN ZONAS DE CIERRE TEMPORAL DE VÍAS.

El proceso de señalización vial para el estrechamiento o cierre parcial o total de la vía se divide en tres sectores:

- Señalización anterior a la obra:** previene al usuario sobre las obras que se realizan y que encontrará más adelante. Se subdivide en tres zonas:
 - Acceso al área de precaución.
 - Área de transición.
 - Área de protección o zona restringida.
- Señalización en el sitio de la obra:**
 - Área de trabajo.
- Señalización en parte final de los trabajos:**
 - En este sector el tránsito retorna a la circulación normal.
- Señalización Vertical Propuesta**



Señales Preventivas a ser Empleadas en el PMT. Longitud Lado = 0,90m

16. DISPOSITIVOS PARA CANALIZACIÓN DE LOS MOVIMIENTOS PEATONALES, VEHICULARES Y PARA EL CIERRE DE LA OBRA

Para la canalización adecuada y segura de los movimientos peatonales, vehiculares y del cierre de las obras, se han propuesto el empleo de los siguientes dispositivos que recomienda el Manual de Señalización Vial:

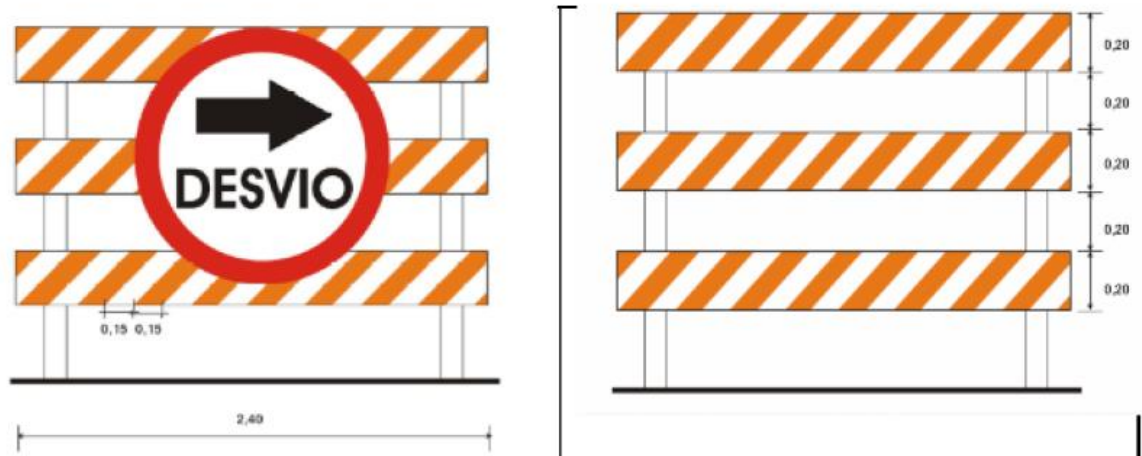
- Barricadas
- Maletines o barreras
- Parales o delineadores tubulares con cinta de demarcación
- Dispositivos luminosos

Barricadas

Serán utilizadas principalmente para delimitar las zonas de trabajo y de circulación de vehículos, previniendo el paso de éstos en las zonas de construcción. Eventualmente serán utilizadas para demarcar pasos peatonales.

Para este tipo de señales se tiene en cuenta:

- Las barricadas se colocan ortogonalmente al eje de la vía, obstruyendo el carril en el cual no debe haber circulación de tránsito.
- Cuando la calzada esté obstruida totalmente por la barricada, se colocará en la parte superior la señal de desvío, las franjas de las barreras serán alternadamente blancas y naranjas con una inclinación hacia abajo de 45 grados, en dirección al lado donde pasa el tránsito.
- Las franjas serán reflectantes y visibles en condiciones atmosféricas normales, a una distancia mínima de 300m cuando se iluminen con las luces altas de un vehículo normal.
- Serán construidas en madera de 2,40m de ancho por 1,5m de alto, forradas con lámina galvanizada, para facilitar la adherencia del material reflectivo. En los esquemas funcionales que se han elaborado, estas barricadas se han complementado con la señal SR-102 (desvío), con la flecha hacia la izquierda o la derecha según sea el caso.



Detalle Elaboración Barricada

17. REGULADORES DE TRÁNSITO

En la ejecución del plan de trabajo se asignarán bandereros en cada uno de los extremos del tramo que se encuentre intervenido, para efectos de controlar el paso de los Vehículos de manera alternada en los dos sentidos, así como regular la velocidad de estos.

Las personas designadas para la regulación del tránsito (bandereros o paleteros) serán debidamente capacitadas, ya que serán responsables de la seguridad de los conductores y empleados.

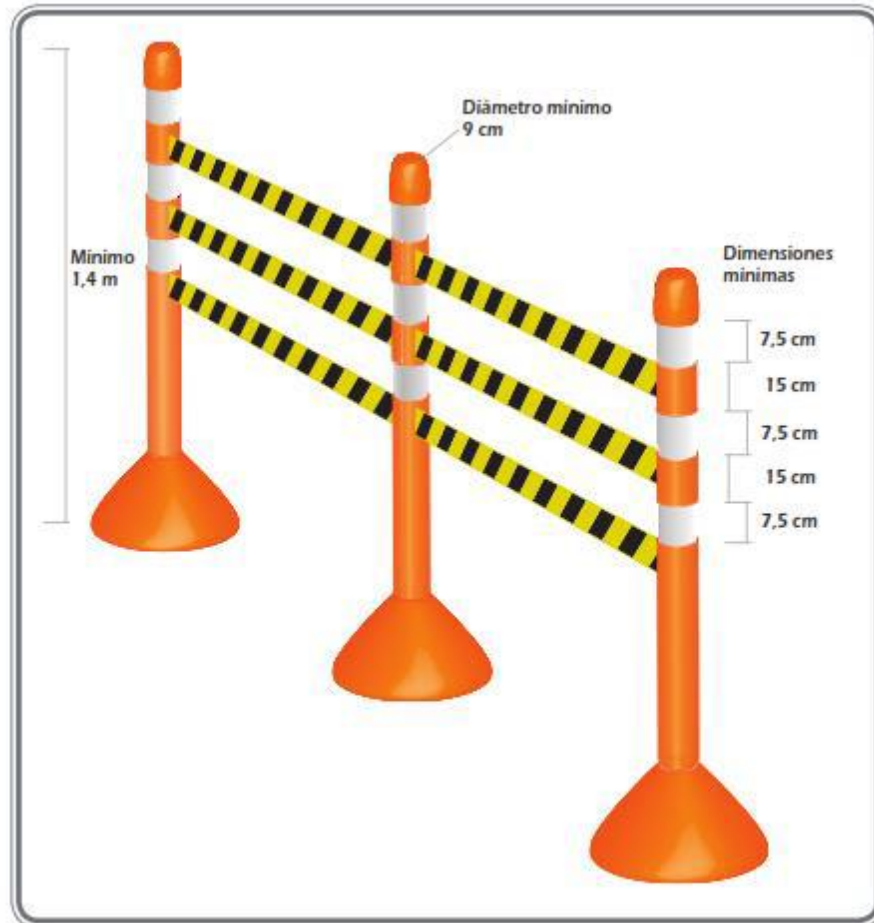
18. ESTRATEGIA DE MANEJO DE PEATONES Y CICLO USUARIOS.

Se implementará un corredor de tránsito peatonal paralelo a las zonas de trabajo para permitir la circulación peatonal.

Los ciclo usuarios podrán utilizar el corredor peatonal cuando aplique para circulación siempre y cuando el corredor se utilice descendiendo de la bicicleta y atravesando el corredor a pie.

Para la delimitación del corredor peatonal se usará el delineador tubular compuesto. Estos delineadores se utilizan tanto para definir transiciones por angostamiento como para delinear el borde de la calzada, para hacer cerramientos en obras y para el control de peatones. Tienen como mínimo tres franjas de material retrorreflectivo flexible tipo III o de características de retro reflexión superior, separadas 0,15 m.

Para garantizar la estabilidad y funcionamiento de los delineadores tubulares compuestos, se colocarán con una separación máxima entre los tubos de 5 m, con sus bases llenas de arena o agua.



Delineador tubular compuesto

Para el cierre de la vía se usarán barricadas, estas llevarán la señal de vía cerrada y 150 metros antes de la barricada se ubicarán señales verticales de cierre de vía.



Ilustración Sendero peatonal en los tramos intervenidos.

19. EVALUACIÓN: CÓMO SE MONITOREARÁ Y AJUSTARÁ EL PLAN SEGÚN SEA NECESARIO

El monitoreo del plan de manejo de tránsito se hará de manera diaria con el fin de mejorar las condiciones del tránsito.

De ser necesario el ajuste al plan de manejo de tránsito será informado a la oficina de tránsito del municipio.

20. ESTRATEGIAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR

Con la finalidad de interferir lo menos posible en el desarrollo del tráfico, se recomienda organizar los trabajos por tramos de acuerdo con lo siguiente.

21. CIERRE TOTAL DE LA VÍA

Debido a la naturaleza de las obras y a la categoría de la vía se realizará, durante el tiempo que se requiera en cada tramo, el cierre total del tramo de vía en el cual se esté realizando el trabajo según la programación de frentes de obra.

- 1) Se habilitará un espacio para tránsito de peatones y motocicletas.
- 2) Se habilitarán espacios para permitir el parqueo de vehículos y motocicletas de los residentes de la zona.
- 3) Se eliminarán las demarcaciones que estén en conflicto
- 4) Se utilizará un auxiliar de tránsito o paletero para controlar y regular el tránsito de peatones y otros vehículos (bicicletas y motos) dentro del sendero habilitado.
- 5) Durante la noche se habilitarán luces de advertencia ubicadas en las barricadas de cierre de vía.
- 6) Se usará una señal de desvío y alerta de cierre de vía en la tentativa de desvío anterior más próxima al próximo tramo en el cual se esté trabajando en el momento.



Ilustración Señal de desvió en la vía

22. INTERVENCIÓN DE LA VÍA POR FRENTE DE TRABAJO

Se iniciará con el cerramiento de las vías comprendidas en el tramo, se instalarán señales informativas y de precaución, estableciendo el sendero peatonal y las áreas de trabajo según el plan contenido en el documento, se realizará la programación en dos frentes de trabajo, a los cuales se le asignarán un tramo a cada frente de trabajo.

23. COMPROMISO CON LA COMUNIDAD

El CONSORCIO TVG para la construcción de las obras, a partir de este Plan de Manejo de Tránsito, indica su compromiso adquirido mediante el contrato 990 de 2022 suscrito con el INVIAS y con la comunidad para ejecutar una obra limpia, con la propuesta de horarios adecuados para la utilización de maquinaria generadora de ruido y todas las medidas para mitigarlo.

Finalmente, nos comprometemos a adoptar todas las recomendaciones emitidas en cumplimiento del presente PMT y las que pudiese exigir la secretaría de Tránsito y Transportes correspondientes e implementar toda la señalización y elementos necesarios para garantizar que los flujos vehiculares y peatonales no se vean afectados por la obra.

24. BIBLIOGRAFÍA

MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL DE COLOMBIA. DISPOSITIVOS UNIFORMES EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL”. (MINISTERIO DE TRANSPORTE EN COLABORACIÓN CON LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, 2024)



EDWIN YESID SÁNCHEZ BERRIOS

Ing. Civil – Esp. Vías y Transporte
M.P 54202-152017NTS