

FRANCISCO CORREA <abogadofranciscoj@gmail.com>

Jue 18/03/2021 11:37 AM

Para: Juzgado 03 Administrativo - Meta - Villavicencio <jadmin03vvc@notificacionesrj.gov.co>; Juzgado 03 Administrativo - Meta - Villavicencio <j03admvcio@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC: Dr. FRANCISCO CORREA <abogadofranciscoj@gmail.com>

📎 1 archivos adjuntos (3 MB)

ALEGATOS FINALES FAMILIA TORRES.pdf;

Villavicencio, Meta, marzo 18 de 2021

Señores

JUZGADO TERCERO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

E. S. D.

ASUNTO: ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

DEMANDANTE: JUAN CARLOS TORRES Y OTROS

DEMANDADO: MUNICIPIO DE SAN CARLOS DE GUAROA Y OTROS

RADICACIÓN: 50001-33-33-003-2016-00030-00

FRANCISCO JAVIER CORREA GIRALDO, mayor de edad, domiciliado en Villavicencio, Meta, identificado con cédula de ciudadanía No. 96.601.878 de San José del Guaviare y tarjeta profesional No. 231.284 del C. S. de la J., obrando como apoderado la parte actora dentro del proceso de la referencia, de manera respetuosa me permito descorrer el traslado de los alegatos de conclusión para lo cual anexo al presente el documento titulado: ALEGATOS FINALES FAMILIA TORRES.

Agradezco la deferencia prestada.

--

FRANCISCO JAVIER CORREA GIRALDO

Abogado Titulado

Carrera 19 # 19B-41 - Oficina 204 - B. Cantarrana I- Villavicencio

E-mail: abogadofranciscoj@gmail.com. - Cel. 3164412277



Villavicencio, Meta, marzo 18 de 2021

Señores

JUZGADO TERCERO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE VILLAVICENCIO

E. S. D.

ASUNTO: ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

DEMANDANTE: JUAN CARLOS TORRES Y OTROS

DEMANDADO: MUNICIPIO DE SAN CARLOS DE GUAROA Y OTROS

RADICACIÓN: 50001-33-33-003-2016-00030-00

FRANCISCO JAVIER CORREA GIRALDO, mayor de edad, domiciliado en Villavicencio, Meta, identificado con cédula de ciudadanía No. 96.601.878 de San José del Guaviare y tarjeta profesional No. 231.284 del C. S. de la J., obrando como apoderado la parte actora dentro del proceso de la referencia, de manera respetuosa me permito descorrer el traslado de los alegatos de conclusión como se expone a continuación:

HECHOS JURIDICAMENTE RELEVANTES:

Sucedieron el día miércoles 17 de Diciembre de 2014, en el municipio de San Carlos de Guaroa departamento del Meta, cuando por una de las vías principales de acceso al área urbana transitaban dos menores, justo frente al sector de la estación de gasolina Terpel, en donde operarios del consorcio ABA Ingenieros, por realización de un contrato de obra con el municipio de San Carlos de Guaroa, realizaron una excavación sobre la calzada derecha de la vía principal. Comoquiera que dicha excavación NO FUE SEÑALIZADA en manera alguna, en horas de la noche comoquiera que no había señalización alguna, dos menores de edad se desplazaban hacia el centro de la ciudad en una bicicleta, cayendo al interior de la excavación ocasionándose múltiples lesiones que afectaron su integridad personal.



DE LA RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA:

De lo anterior se tiene, que la obra civil denominada "excavación en la calzada" fue ordenada por la Alcaldía del municipio de San Carlos de Guaroa, y su finalidad era el mejoramiento de la prestación de servicios públicos que en dicha municipalidad, para el efecto se convocó por parte de EDESA al consorcio ABA Ingenieros y COSMOBRAS Ingenieros quienes fueron los ejecutores de la obra civil inconclusa para el día de los hechos, que generó el daño físico a las menores anteriormente referidas. La carta de conformación consorcial suscrita entre ABA Ingenieros y COSMOBRAS ingenieros dirigida a EDESA en la fecha del 19 de Diciembre de 2012, es una prueba contundente de que las obras civiles contratadas por EDESA S.A. E.S.P. mediante contrato 1109 de 2013 con el consorcio H&J 2012 cuyo objeto fue la ampliación y optimización del alcantarillado del municipio de San Carlos de Guaroa Meta, estuvo a cargo de aquellas personas jurídicas, luego administrativamente son los llamados a responder por los daños que sus actos u Operaciones generaron con la ejecución del contrato de obra administrativo anteriormente identificado.

La norma técnica NTC 1461 ICONTEC (cuya copia enexo), establece en forma descriptiva y puntual, cuales son las señales de seguridad en obra civil, precisamente para evitar la ocurrencia de accidentes, puntualmente reza al tenor literal:

De lo anterior está expresamente demostrado con el testimonio del Sr. **CORDOBA NOGUERA BERMUDEZ** quien depone su dicho en la fecha del 06 de Junio de 2018, que en efecto él fue contratado para realizar la excavación que ocasionó las lesiones a

Las menores **MARIA JULIANA y YURI VALENTINA**. El mismo testimoniante afirma bajo juramento rendido en presencia de la Funcionaria Judicial a cargo de la presente causa, que en el lugar de la excavación en referencia no había señalización menos iluminación, y que el hueco o la excavación corresponde al mismo para el cual fue contratado por un consorcio del que no recuerda el nombre (min 45:40 del audio).



Con posterioridad, la Inspección de Policía del municipio de San Carlos de Guaroa Meta en la fecha de 07 de Enero de 2015, practica diligencia de Inspección ocular al lugar de los hechos en donde fueron atendido por el Administrador de la Estación de Gasolina Terpel que se encuentra ubicada frente al lugar de los hechos, logrando constatar que en efecto hubo una alteración en la calzada - tipo rotura de pavimento de 60 cms de ancho por 6.20 mts de largo, la cual ya se encontraba con reposición en concreto

Se encuentra suficientemente DEMOSTRADA LA MATERIALIDAD DEL HECHO. Así mismo se encuentra suficientemente demostrada la obligación del Municipio de San Carlos de Guaroa Meta en desarrollo dado que en materia constitucional, en tratándose de los fines del Estado, el primer principio es **"Servir a la Comunidad, y el último es Garantizar la protección de la Vida, Honra y Bienes de todos los que residen en Colombia"** (art. 16 CN).

Corte Constitucional (C644/2011). Concluye: La responsabilidad patrimonial del Estado, en nuestro sistema jurídico, encuentra fundamento en el principio de la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos, y se configura cuando concurren tres presupuestos fácticos a saber: un daño antijurídico o lesión, definido como el menoscabo o perjuicio que sufre la víctima en su patrimonio o en sus derechos personalísimos, sin tener el deber jurídico de soportarlo; una acción u omisión imputable al Estado, que se presenta cuando la Administración Pública no satisface las obligaciones a su cargo dentro de las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que han sido fijadas; y una relación de causalidad, para que el daño antijurídico atribuido al Estado sea indemnizable, que exige que éste sea consecuencia del incumplimiento de las obligaciones de la Administración, esto es, desde una perspectiva negativa, que el daño sufrido por la víctima no se derive de un fenómeno de fuerza mayor o sea atribuible a su conducta negligente. (Corte Constitucional Colombiana, C-644/2011, p.2).

EL DAÑO Y EL NEXO DE CAUSALIDAD:



FRANCISCO JAVIER CORREA GIRALDO
Abogado



Como consecuencia de la omisión de la Administración Municipal de San Carlos de Guaroa Meta en el sentido de vigilar la implementación de medidas de seguridad, señalización e iluminación en el lugar de la excavación adelantada por el Consorcio H&J 2012 en cumplimiento del contrato celebrado con EDESA S.A. E.S.P., se encuentra demostrada la carencia de elementos (señalización preventiva) y medidas de seguridad en el sitio de la obra, hecho que conllevó a que el día 17 de diciembre de 2014, sobre las 18:20 hrs de la tarde aproximadamente por la vía principal de acceso al municipio de San Carlos de Guaroa Meta a la altura de la estación de servicio Terpel de dicho municipio cayeran al interior de la excavación que allí se encontraba las dos menores MARIA JULIANA y YURI VALENTINA, quienes se desplazaban en una bicicleta con destino al parque principal de la ciudad para participar en las novenas de aguinaldos, dicho accidente ocasionó en el rostro de la menor MARIA JULIANA lesiones hipercromicas en región ciliar izquierda, que generaron una deformidad facial permanente, sólo corregidas con procedimientos quirúrgicos especializados de cirugía plástica; Consecuencia de la

Alteración estética en el rostro de la menor, se ha generado además de la afectación física, menoscabo de orden Psicológico que afecta directamente la auto estima de la victima, quien se encuentra en etapa de Pre - adolescencia, con las alteraciones conductuales y comportamentales de una persona propia de su edad, las que han sido anotadas y diagnosticadas en los diferentes dictámenes médico forenses allegados al expediente.

El Nexos de causalidad entre el daño causado y la responsabilidad administrativa de los demandado por OMISION, es precisamente la obligación que tenían aquellos como ejecutores de la obra civil contratada por EDESA E.S. E.S.P., de velar que con la realización de la obra civil tipo excavación, se adoptara la señalización preventiva necesaria conforme a las norma ICONTEC expedidas para el efecto, además de garantizar la suficiente iluminación para que los transeúntes se percatasen de la alteración del terreno para desviar su transito a una vía que no representase riesgo alguno para sus integridades físicas.



FRANCISCO JAVIER CORREA GIRALDO
Abogado



En ese orden de ideas comoquiera que se encuentra probatoriamente demostrada LA FALLA EN EL SERVICIO de la Administración Municipal de San Carlos de Guaroa y de EDESA S.A. E.S.P., por la OMISION, en que incurrieron los ejecutores dela obra civil contemplada dentro del contrato contrato 1109 de 2013 ejecutado por el consorcio H&J 2012, es procedente la DECLARATORIA DE RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR FALLA EN SERVICIO en contra de los aquí Demandados, quienes deben responder solidariamente con la Administración Municipal de San Carlos de Guaroa Meta y EDESA S.A. E.S.P., quienes deben ser condenados al pago de la indemnización peticionada en el libelo de la Demanda, por la razones jurídicas y probatorias antes expuestas.

Anexos :

1. NTC-1461 HIGIENE Y SEGURIDAD COLORES Y SENALES DE SEGURIDAD.
2. Señalización calles carreteras obras.

Atentamente,

FRANCISCO JAVIER CORREA GIRALDO
C.C. 96.601.878 de San José del Guaviare
T.P. 231284 del Consejo Superior de la Judicatura

NORMA TÉCNICA COLOMBIANA

NTC 1461

1987-04-01

HIGIENE Y SEGURIDAD. COLORES Y SEÑALES DE SEGURIDAD



E: SAFETY AND HYGIENE. COLORS AND SIGNS OF SAFETY.

CORRESPONDENCIA:

DESCRIPTORES: símbolo; señales de seguridad; código de color; dimensión.

I.C.S.: 13.100.00; 01.080.10

Editada por el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC)
Apartado 14237 Bogotá, D.C. - Tel. 6078888 - Fax 2221435

Prohibida su reproducción

Primera actualización

PRÓLOGO

El Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, **ICONTEC**, es el organismo nacional de normalización, según el Decreto 2269 de 1993.

ICONTEC es una entidad de carácter privado, sin ánimo de lucro, cuya Misión es fundamental para brindar soporte y desarrollo al productor y protección al consumidor. Colabora con el sector gubernamental y apoya al sector privado del país, para lograr ventajas competitivas en los mercados interno y externo.

La representación de todos los sectores involucrados en el proceso de Normalización Técnica está garantizada por los Comités Técnicos y el período de Consulta Pública, este último caracterizado por la participación del público en general.

La NTC 1461 (Primera actualización) fue ratificada por el Consejo Directivo en 1987-04-01.

Esta norma está sujeta a ser actualizada permanentemente con el objeto de que responda en todo momento a las necesidades y exigencias actuales.

A continuación se relacionan las empresas que colaboraron en el estudio de esta norma a través de su participación en el Comité Técnico. C11.1

ARSEG
CAFAM

EMPRESA DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE
BOGOTÁ

ICONTEC cuenta con un Centro de Información que pone a disposición de los interesados normas internacionales, regionales y nacionales.

DIRECCIÓN DE NORMALIZACIÓN

**HIGIENE Y SEGURIDAD.
COLORES Y SEÑALES DE SEGURIDAD****1. OBJETO**

Esta norma tiene por objeto establecer los colores y señales de seguridad utilizados para la prevención de accidentes y riesgos contra la salud y situaciones de emergencia.

Nota. Es importante anotar que en la mayoría de países, los colores y las señales de seguridad en ciertos campos (particularmente rotulado para transporte de mercancías peligrosas y señales de tránsito) están cubiertas por regulaciones estatutarias que difieren en algunos aspectos de los establecidos en esta norma.

2. REFERENCIA

ISO 3461: Símbolos gráficos. Principios generales para la presentación.

3. DEFINICIONES**3.1 COLOR DE SEGURIDAD**

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

3.2 SEÑAL DE SEGURIDAD

Una señal que da un mensaje general de seguridad, obtenido por una combinación de color y forma geométrica la cual mediante la adición de un símbolo gráfico o texto, da un mensaje particular de seguridad.

3.3 SEÑAL COMPLEMENTARIA

Una señal con un texto solamente, para uso donde sea necesario en conjunto con una señal de seguridad.

NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 1461 (Primera actualización)

4. PROPÓSITO DE LOS COLORES Y LAS SEÑALES DE SEGURIDAD

4.1 El propósito de los colores y las señales de seguridad es llamar la atención rápidamente hacia objetos o situaciones que afecten la seguridad y la salud.

4.2 Las señales de seguridad serán usadas sólo para instrucciones que estén relacionadas con la seguridad y la salud.

5. COLORES DE SEGURIDAD Y COLORES DE CONTRASTE

5.1 COLORES DE SEGURIDAD

El significado general asignado a los colores de seguridad será el indicado en la Tabla 1.

Tabla 1. Significado general de los colores de seguridad

Color de seguridad	Significado u objetivo	Ejemplos de uso
Rojo	Pare Prohibición	Señales de pare Paradas de emergencia Señales de prohibición
	Este color también se usa para prevención del fuego, equipo contra incendios y su ubicación	
Azul ¹⁾	Acción de mando	Obligación a vestir equipo de protección personal
Amarillo	Precaución, riesgo de peligro	Indicaciones de peligro (fuego, explosión, radiación, intoxicación, etc.) prevención de escalones hacia arriba o hacia abajo, obstáculos. ²⁾
Verde	Condición de seguridad	Salidas de emergencia, estaciones de primeros auxilios y rescate.

Notas:

- 1) El azul se considera color de seguridad sólo cuando se usa en forma circular.
- 2) El rojo-naranja (véase el Anexo A Tabla 5) puede ser usado en lugar del amarillo de seguridad excepto en las señales de seguridad. Este color es muy visible, especialmente en condiciones de luz natural pobre.

5.2 COLORES DE CONTRASTE

Si se requiere un color de contraste para un color de seguridad, éste será el indicado en la Tabla 2.

Tabla 2. Colores de contraste

Color de seguridad	Color de contraste correspondiente
Rojo	Blanco *
Azul	Blanco
Amarillo	Negro
Verde	Blanco

* El color de contraste para blanco será negro y para negro será blanco.

NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 1461 (Primera actualización)

5.3 EJEMPLOS DE USO DE COLORES DE SEGURIDAD Y COLORES DE CONTRASTE

Se puede usar la siguiente combinación de amarillo de seguridad y negro para indicar sitios de riesgo temporal o permanente como:

- Sitios en los que hay riesgo de colisión, caída, volteo u objetos que caen.
- Escalones, orificios en pisos, etc.



El amarillo cubrirá al menos el 50 % del área de la señal.

Nota. En algunos países el amarillo de seguridad se usa en lugar del blanco, en señales de prohibición.

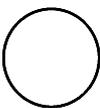
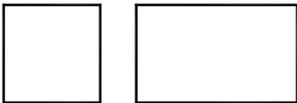
5.4 PROPIEDADES COLORIMÉTRICAS Y FOTOMÉTRICAS DE LOS COLORES DE SEGURIDAD Y COLORES DE CONTRASTE

Las propiedades colorimétricas y fotométricas de los colores de seguridad y de contraste se dan en el Anexo A, que forma parte integral de esta norma.

6. FORMA GEOMÉTRICA Y SIGNIFICADO DE LAS SEÑALES DE SEGURIDAD

La Tabla 3 da el significado general de las formas geométricas.

Tabla 3. Forma geométrica y significado

Forma geométrica	Significado
	Prohibición o acción de mando
	Prevención
	Información (incluyendo instrucciones)

NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 1461 (Primera actualización)

7. DISEÑO DE SÍMBOLOS GRÁFICOS

El diseño de símbolos debe ser tan simple como sea posible y se omitirán los detalles que no sean esenciales para el entendimiento del mensaje de seguridad.

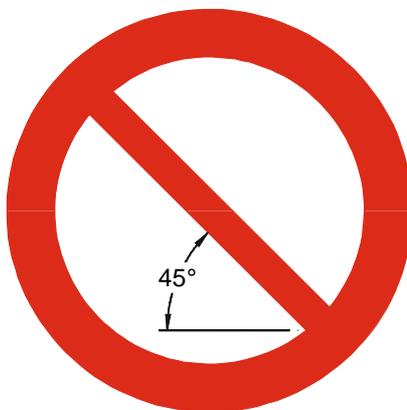
Como una ilustración de las reglas contenidas en esta norma, el Anexo B da algunos ejemplos del significado, el contenido de la imagen y los símbolos gráficos de algunas señales de seguridad de uso común.

Nota. Los símbolos gráficos dados en el Anexo B son sólo ejemplos; se pueden usar diseños alternativos siempre que el símbolo cumpla con el contenido de la imagen apropiada.

8. CLASIFICACIÓN DE LAS SEÑALES DE SEGURIDAD

Los colores de seguridad y los colores de contraste (véase el capítulo 5) y las formas geométricas (véase el numeral 6) se usarán sólo en las siguientes combinaciones para obtener los cuatro tipos básicos de señales de seguridad.

Nota. Las señales de seguridad concernientes a la prevención de fuego y ubicación del equipo contra incendio están en consideración.

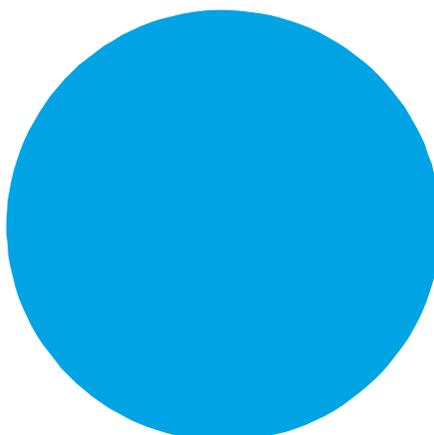
8.1 SEÑALES DE PROHIBICIÓN

El símbolo o texto será puesto centralmente sobre la base y no oscurecerá la barra cruzada.

Se recomienda que el color rojo cubra al menos el 35 % del área de la señal.

Cuando no se disponga de un símbolo que indique un significado particular deseado, el significado se obtendrá preferiblemente usando la señal de prohibición junto con un texto sobre una señal complementaria o alternativamente usando un texto en lugar de un símbolo sobre la señal de prohibición.

8.2 SEÑALES DE ACCIÓN DE MANDO

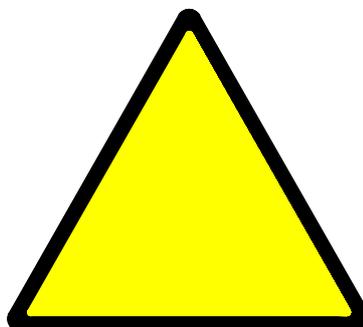


El símbolo o texto será puesto centralmente sobre la base.

El color azul cubrirá por lo menos el 50 % del área de la señal.

Cuando no se disponga de un símbolo para indicar un significado particular deseado, el significado se obtendrá preferiblemente usando la señal general de acción de mando (véase el ejemplo B.2.1 en el Anexo B) junto con un texto sobre una señal complementaria o alternativamente usando un texto en lugar de un símbolo sobre la señal de acción de mando.

8.3 SEÑALES DE PREVENCIÓN



El símbolo o texto será puesto centralmente sobre la base.

El color amarillo cubrirá al menos el 50 % del área de la señal.

Cuando no se disponga de un símbolo para indicar un significado particular deseado, el significado se obtendrá preferiblemente usando la señal general de prevención (véase el ejemplo B.3.1 en el Anexo B) junto con un texto sobre una señal complementaria o alternativamente usando un texto en lugar de un símbolo sobre la señal de prevención.

8.4 SEÑALES DE INFORMACIÓN CONCERNIENTES A CONDICIONES SEGURAS

El símbolo o texto será puesto centralmente sobre la base y la forma será cuadrada o rectangular como sea necesario para acomodar el símbolo o texto.

El color verde cubrirá al menos el 50 % del área de la señal.

Cuando se disponga de un símbolo para indicar un significado particular deseado, éste será obtenido usando un texto en lugar de un símbolo sobre la señal de información.

9. SEÑALES COMPLEMENTARIAS

Color base: blanco*

Texto: negro

o

Color base: color de la señal de seguridad.

Texto: color de contraste correspondiente.

La forma de la señal será rectangular y no contendrá ningún símbolo gráfico.

La señal complementaria estará debajo de la señal de seguridad o incluida dentro de sus límites.

* En aquellos países donde se use el amarillo de seguridad, en lugar de blanco, en las señales de prohibición, las señales complementarias correspondientes también tendrán amarillo de seguridad en lugar de blanco.

EJEMPLOS.



Hombres trabajando
arriba



Hombres trabajando
arriba

10. RELACIÓN ENTRE LAS DIMENSIONES DE LAS SEÑALES DE SEGURIDAD Y LA DISTANCIA DE OBSERVACIÓN (PARA INFORMACIÓN SOLAMENTE)

La relación entre la mayor distancia L desde la que la señal de seguridad puede ser entendida y el área mínima A de la señal de seguridad se da en la fórmula:

$$A \geq \frac{l^2}{2000}$$

Donde A y L están expresadas en metros cuadrados y metros respectivamente.

Esta fórmula se aplica para distancias L menores de 50 m.

11. ANTECEDENTE

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION. Safety Colours and Safety Signs. Geneva, ISO 3864. 1984 (E) 14p. ilus. (ISO 3864).

Anexo A

Propiedades colorimétricas y fotométricas de los materiales

(Este Anexo forma parte integral de la norma)

A.1 DEFINICIONES

A.1.1 Límite de color (recta): línea en el diagrama de cromaticidad CIE (CIE 45.15.200)* que separa el área de los colores permitidos de aquella de los colores no permitidos.

A.1.2 Factor de luminancia (en un punto sobre la superficie de un cuerpo auto-radiante, en una dirección dada, bajo condiciones especificadas de iluminación).

A.1.3 Coeficiente de retro-reflexión: (en un plano de superficie retro-reflectiva): el cociente obtenido de dividir la intensidad luminosa (I) del material retro-reflector en la dirección de observación, por el producto de la iluminancia (E_1) en la superficie retro-reflectora sobre un plano perpendicular a la dirección de la luz incidente y su área (A).

Símbolo: R'

$$R' = \frac{I}{E_1 \times A}$$

A.1.4 Materiales convencionales: los materiales que no son retro-reflectores ni fluorescentes.

A.2 CONDICIONES

A.2.1 Los requisitos físicos que se exigen a las señales de seguridad están relacionados principalmente con el color de la luz del día.

A.2.2 Las mediciones de las coordenadas de cromaticidad y el factor de luminancia β , se harán de acuerdo con lo especificado en la publicación CIE N. 15 (E.1.3.1).

Para la medición de las coordenadas de cromaticidad y el factor de luminancia β , se considera que el material está iluminado con la luz del día de acuerdo con el iluminante normalizado D_{65} (CIE 45.15.145)* a un ángulo de 45° con la normal a la superficie y la observación hecha en la dirección de la normal ($45/0^\circ$ geometría).

A.2.3 El coeficiente de retro-reflexión será medido de acuerdo con la publicación CIE No. 7, Vol. D, 1960: ps 566-571, (procedentes de la 14a. sesión, Bruselas), usando el iluminante normalizado A, con la condición de que los ángulos de entrada y de observación estén en el mismo plano.

* Los números se refieren a la publicación de vocabulario CIE (Comisión Internacional de alumbrado).

NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 1461 (Primera actualización)

A.3 REQUISITOS

Las áreas de los colores serán las indicadas en las Figuras 1 y 2; las coordenadas X y Y de las aristas de las áreas de los colores y los factores de luminancia requeridos, serán los dados en las Tablas 4 y 5 (véase la Nota 2 de la Tabla 1).

La Tabla 6 contiene los coeficientes mínimos de retro-reflexión para materiales retro-reflectores.

Notas:

- 1) Las señales (incluyendo los colores) mantendrán el mismo significado bajo todas las condiciones de luz relevantes.
- 2) Materiales retro-reflectores: si, en la práctica los valores fotométricos del material retro-lector caen por debajo del 50 % de los mínimos requeridos, o si las coordenadas de cromaticidad caen fuera de los límites del área dados en la Tabla 4, los materiales no se consideran apropiados para uso en seguridad.
- 3) Materiales fluorescentes: si, en la práctica, las coordenadas de cromaticidad caen fuera de los límites dados en la Tabla 5, los materiales no se consideran apropiados para uso en seguridad.

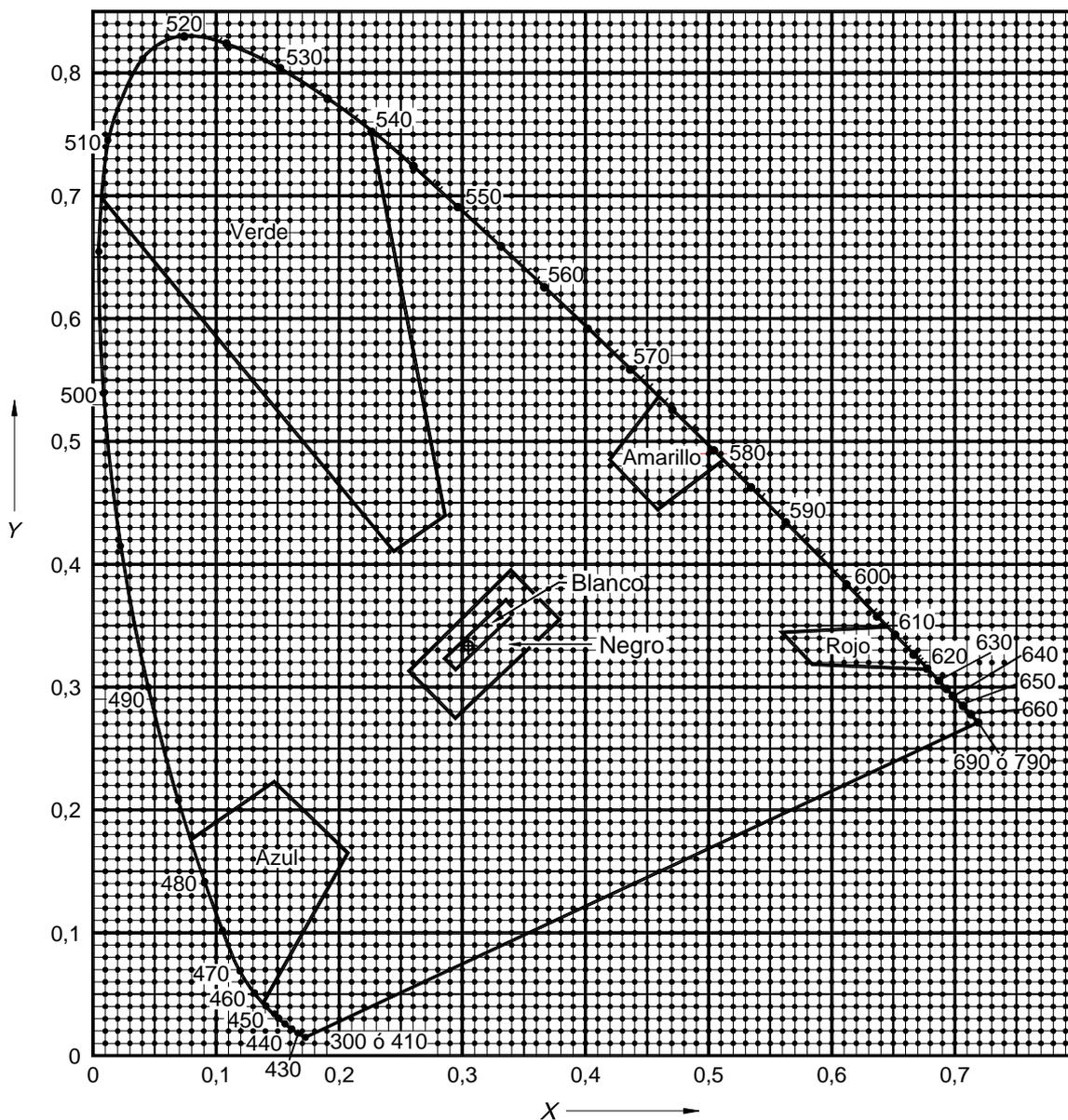
Tabla 4

Color	Coordenadas de cromaticidad de las aristas que determinan las de los colores permitidos. Iluminante: iluminante normalizado D ₆₅ (geometría 45/0°)					Factor de luminancia β para:		
		1	2	3	4	Materiales convencionales	Materiales retro-reflectores	
							Tipo 1	Tipo 2
Rojo	x	0,690	0,595	0,569	0,655	≥ 0,07	≥ 0,05	≥ 0,03
	y	0,310	0,315	0,341	0,345			
Azul	x	0,078	0,150	0,210	0,137	≥ 0,05	≥ 0,01	≥ 0,01
	y	0,171	0,220	0,160	0,038			
Amarillo	x	0,519	0,468	0,427	0,465	≥ 0,45	-	-
	y	0,480	0,442	0,483	0,534			
Amarillo retro-lector	x	0,545	0,487	0,427	0,465	-	≥ 0,27	≥ 0,16
	y	0,454	0,423	0,483	0,534			
Verde	x	0,230	0,291	0,248	0,007	≥ 0,12	-	-
	y	0,754	0,438	0,409	0,703			
Verde retro-lector	x	0,007	0,248	0,177	0,026	-	≥ 0,04	≥ 0,03
	y	0,703	0,409	0,362	0,399			
Blanco	x	0,350	0,300	0,290	0,340	≥ 0,75	-	-
	y	0,360	0,310	0,320	0,370			
Blanco retro-lector	x	0,350	0,300	0,285	0,335	-	≥ 0,35	≥ 0,27
	y	0,360	0,310	0,325	0,375			
Negro	x	0,385	0,300	0,260	0,345	≤ 0,03	-	-
	y	0,355	0,270	0,310	0,395			

NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 1461 (Primera actualización)

Tabla 5

Color	Coordenadas de cromaticidad de las aristas que determinan las áreas de los colores permitidos					Factor de luminancia β
	Iluminante: iluminante normalizado D_{65} (geometría 45/0)					
		1	2	3	4	
Rojo y naranja fluorescentes	x	0,690	0,595	0,535	0,610	$\geq 0,25$
	y	0,310	0,315	0,375	0,390	


Figura 1. Límites para las áreas de los colores convencionales rojo, amarillo, verde, azul, blanco y negro

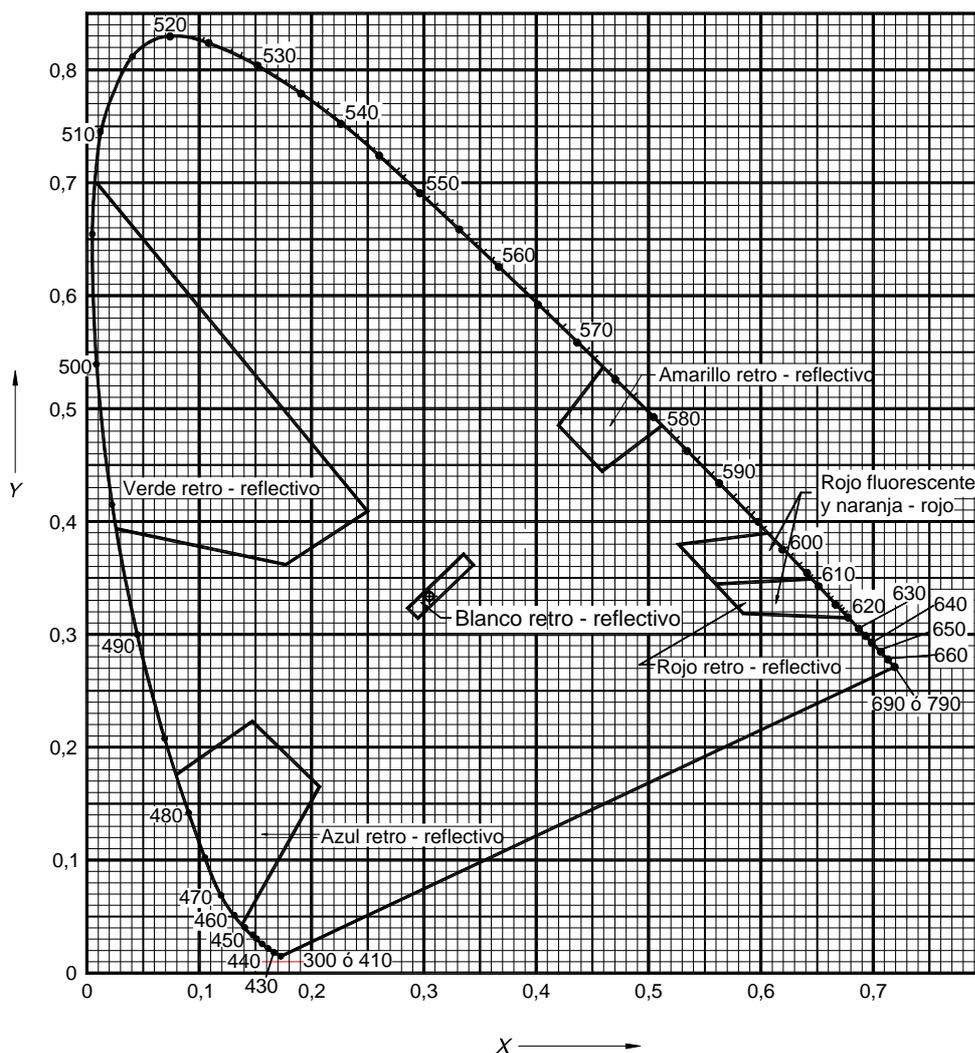
NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 1461 (Primera actualización)


Figura 2. Límites para las áreas de los colores retro-reflectores rojo, amarillo, verde, azul y blanco y para rojo y rojo-naranja fluorescentes

Nota. Los límites para las áreas de los colores retroreflectores rojo y azul son idénticos a aquellos para rojo y azul convencionales, que se dan en la Figura 1.

Tabla 6

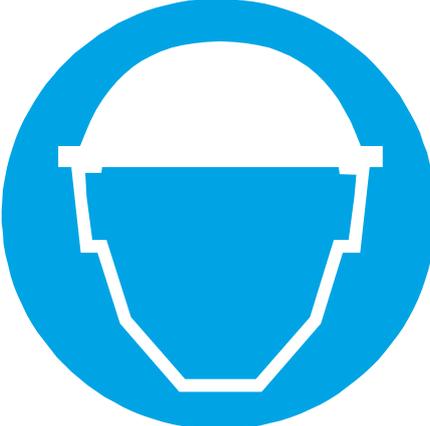
Ángulo de observación a	Ángulo de entrada e	Coeficiente mínimo de retro-reflexión *									
		Tipo 1					Tipo 2				
		Blanco	Amarillo	Rojo	Verde	Azul	Blanco	Amarillo	Rojo	Verde	Azul
1/3 °	5 °	50	35	10	7	2	180	122	25	21	14
	30 °	24	16	4	3	1	100	67	14	11	7
	40 °	9	6	1,8	1,2	0,4	95	64	13	11	7
2 °	5 °	5	3	0,8	0,6	0,2	5	3	0,8	0,6	0,2
	30 °	2,5	1,5	0,4	0,3	0,1	2,5	1,5	0,4	0,3	0,1
	40 °	1,5	1,0	0,3	0,2	0,06	1,5	1,0	0,3	0,2	0,06

* Para las partes coloreadas de las señales que son impresas, el coeficiente de retro-reflexión será menor del 70 % de los valores dados en la Tabla 6.

Anexo B
Ejemplos de señales de seguridad
(Este Anexo no forma parte integral de la norma)
B.1 SEÑALES DE PROHIBICIÓN

No	Referencia	Contenido de la imagen	Ejemplo
B.1.1	Prohibido fumar	Cigarrillo encendido	
B.1.2	Prohibido encender fósforos y fumar	Fósforo encendido	
B.1.3	Prohibido el paso de peatones	Persona caminando	Véase la Nota de la página 16
B.1.4	Prohibido usar agua como agente extintor	Agua cayendo sobre el fuego	

NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 1461 (Primera actualización)
B.2 SEÑALES DE ACCIÓN DE MANDO

No	Referencia	Contenido de la imagen	Ejemplo
B.2.1	Acción de mando general	Signo de exclamación	
B.2.2	Se debe usar protección para los ojos	Cabeza llevando anteojos de seguridad	
B.2.3	Se debe usar protección respiratoria	Cabeza llevando dispositivo de protección respiratoria	Véase la nota de la página 16
B.2.4	Se debe usar protección para la cabeza	Cabeza llevando casco	

Continúa ...

NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 1461 (Primera actualización)

Continuación...

No	Referencia	Contenido de la imagen	Ejemplo
B.2.5	Se debe usar protección auditiva	Cabeza llevando elementos de protección auditiva	
B.2.6	Se debe usar protección para las manos	Guantes protectores	Véase la Nota de la página 16
B.2.7	Se debe usar protección para los pies	Calzado de seguridad	Véase la Nota de la página 16

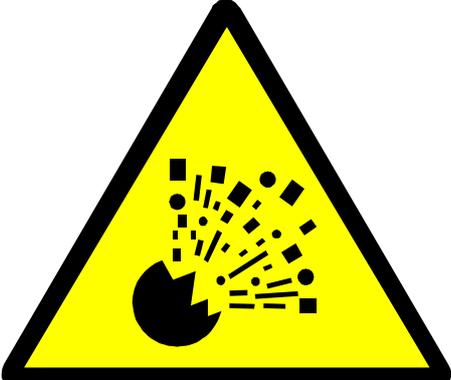
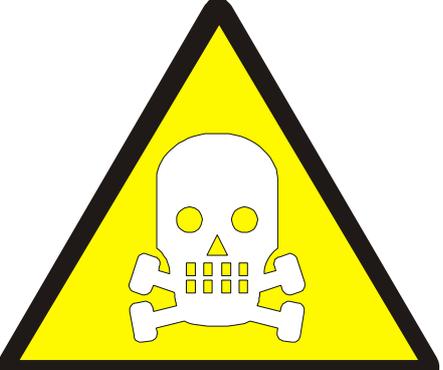
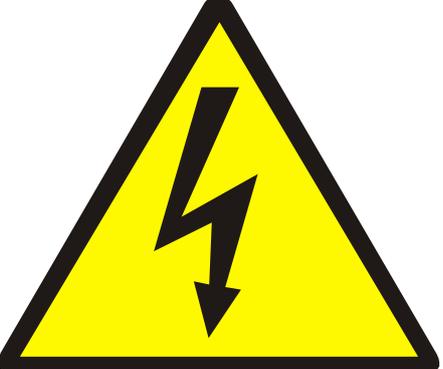
B.3 SIGNOS DE PREVENCIÓN

No	Referencia	Contenido de la imagen	Ejemplo
B.3.1	Prevención general. precaución, riesgo de daño	Signo de exclamación	
B.3.2	Precaución, riesgo de incendio	Llama	

Continúa ...

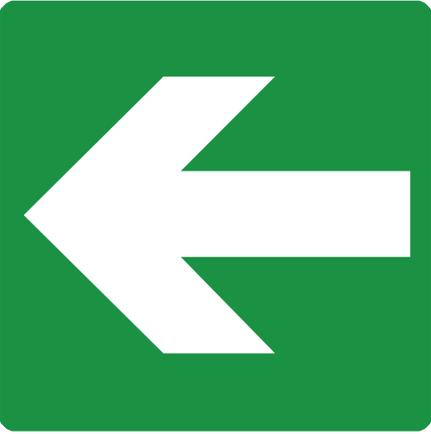
NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 1461 (Primera actualización)

Continuación...

No	Referencia	Contenido de la imagen	Ejemplo
B.3.3	Precaución, riesgo de explosión	Bomba estallando	
B.3.4	Precaución, riesgo de corrosión	Líquido goteando sobre una mano y una barra	
B.3.5	Precaución, riesgo de intoxicación	Calavera y huesos cruzados	
B.3.6	Precaución, riesgo de choque eléctrico	Flecha cortada (símbolo No. 5036 de la publicación IEC 417B)	

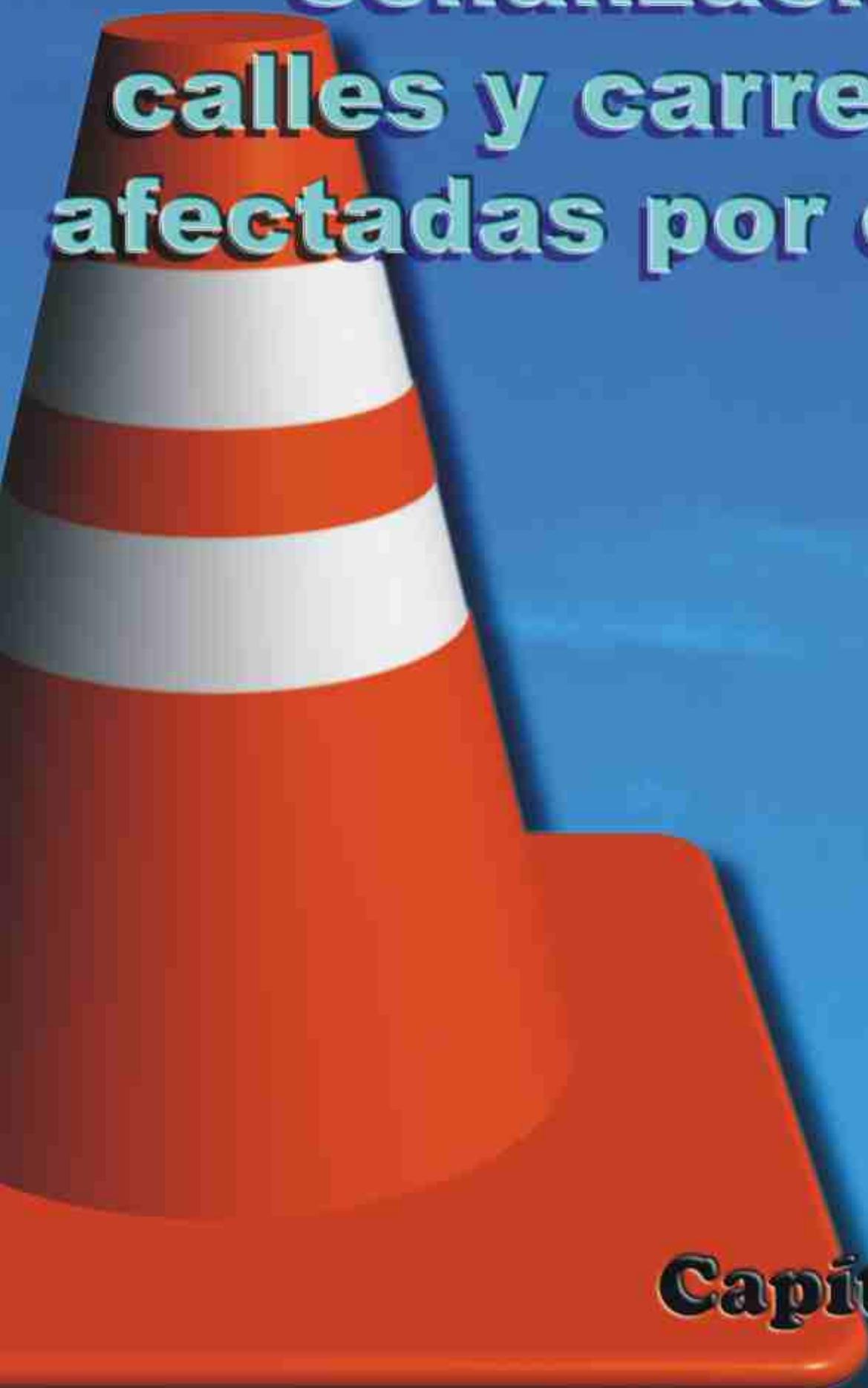
NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 1461 (Primera actualización)

B.4 Señales de información concerniente a condiciones de seguridad

No	Referencia	Contenido de la imagen	Ejemplo
B.4.1	Primeros auxilios	Cruz*	
B.4.2	Indicación general de dirección hacia	Flecha	

* Para algunas señales de seguridad no se da ejemplo de símbolo gráfico. Esos símbolos gráficos serán el tema de otra norma.

Señalización de calles y carreteras afectadas por obras



Capítulo 4

CAPÍTULO 4

SEÑALIZACIÓN DE CALLES Y CARRETERAS AFECTADAS POR OBRAS

4.1 GENERALIDADES

Cuando se ejecutan trabajos de construcción, rehabilitación, mantenimiento o actividades relacionadas con servicios públicos en una determinada vía, o en zona adyacente a la misma, se presentan condiciones especiales que afectan la circulación de vehículos y personas.

Dichas situaciones deberán ser atendidas especialmente, estableciendo 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, procurando reducir las molestias en su desplazamiento por la vía.

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 afecte la normal circulación del tránsito, deberá ser concordante con las especificaciones técnicas contenidas en este capítulo y ofrecer la protección a conductores, pasajeros, peatones, personal de obra, equipos y vehículos.

Las disposiciones técnicas están orientadas a las situaciones más comunes, llamadas a lograr la uniformidad en su aplicación en sectores rurales y urbanos. Se especifican normas para el diseño, aplicación, instalación y mantenimiento de los diferentes tipos de dispositivos para la regulación del tránsito, requeridos para los trabajos en vías públicas, o en terrenos próximos a ellas, que afecten el desplazamiento de los usuarios de la vía. Situaciones típicas de señalización de obras que afectan el tránsito en las vías, se ilustran en el capítulo 9 del presente Manual con una serie de figuras que presentan la correcta aplicación de las medidas técnicas necesarias para el uso de los dispositivos.

Los principios y normas establecidas para cada obra, sin excepción, deberán ser tratados en forma individual y corresponderá a los organismos responsables controlar, exigir el cumplimiento de requisitos y otorgar el respectivo permiso para la ejecución de trabajos en la vía pública que comprometan el tránsito de personas y vehículos.

Los dispositivos para la regulación del tránsito, deberán ubicarse con anterioridad al inicio de la obra, permanecer durante la ejecución de la misma y serán retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación. Cuando las operaciones se realicen por etapas, deberán permanecer en el lugar solamente las señales y dispositivos que sean aplicables a las condiciones existentes y ser removidas o cubiertas las que no sean requeridas.

Es competencia de la entidad contratante establecer la responsabilidad de la instalación de señales en las obras que se realicen en la vía o en zonas adyacentes a ella.

Las señales verticales de tránsito que se emplean en zonas de construcción, rehabilitación, mantenimiento y ejecución de obras viales, están incluidas y contempladas en los mismos grupos que el



resto de las señales de tránsito, es decir, preventivas, reglamentarias e informativas.

El uso de luces amarillas intermitentes, banderas, etc., junto con las señales, es permitido siempre y cuando no interfiera con la visibilidad de otros dispositivos ubicados a lo largo del tramo señalizado. Todas las señales que se utilicen en la ejecución de obras deberán ser reflectivas. Para las señales verticales se utilizarán materiales reflectivos Tipo I o de características superiores, sin embargo, para carreteras y vías urbanas rápidas, es aconsejable utilizar lámina reflectiva Tipo III.

Las señales deberán colocarse conforme al diseño y alineación de la vía, e instalarse de tal forma que el conductor tenga suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Como regla general, se instalarán al lado derecho de la vía; en vías de dos o más carriles por sentido de circulación se colocará el mismo mensaje en ambos costados. Cuando sea necesario, en las zonas de trabajo se podrán instalar señales sobre la calzada en soportes portátiles; también es permitido instalarlas sobre las barreras.

Las señales que requieran una mayor permanencia en el sitio de las obras, se instalarán en soportes fijos y aquellas que requieran una menor permanencia, se instalarán en soportes portátiles.

En carreteras y vías urbanas rápidas, la primera señal de prevención que advierta la existencia de la obra deberá colocarse aproximadamente a 400 metros antes de su inicio. Cuando se presenten vías alternas que faciliten el desvío de los vehículos del sitio de las obras, se recomienda señalar las diferentes alternativas que permitan indicar tal situación. En zonas urbanas, para las arterias o vías de menor jerarquía, se recomienda colocar la primera señal a una distancia entre 100 y 200 metros.

En vías de alta velocidad y acceso limitado, la distancia de las señales de prevención debe aumentarse a 400 metros o más. En estos casos conviene colocar señales informativas, con anticipación a las señales preventivas, indicando la proximidad de una obra en construcción, utilizando letras de tamaño suficiente para ser leídas a la velocidad de circulación de los vehículos.

Algunas obras que se desarrollan sobre las vías son dinámicas, lo cual requiere un tratamiento especial, como es el caso de los trabajos de señalización horizontal. En tales circunstancias, además de los dispositivos requeridos para la señalización de la obra, se podrá instalar una valla informativa en un vehículo estacionado con anticipación al lugar de trabajo o en el mismo vehículo de trabajo, caso en el cual podrá desplazarse conjuntamente con el personal que desarrolla la obra.

4.2 SEÑALES VERTICALES

Además de las señales verticales contenidas en esta sección, para la señalización de vías afectadas por obras se podrán utilizar las contenidas en el capítulo 2 del presente Manual, siempre que se dé aplicación a las características de color y tamaño que se indican a continuación para las diferentes clases de señales.

4.2.1 Señales preventivas

Tienen por objeto advertir a los usuarios de la vía sobre los peligros potenciales existentes en la zona, cuando existe una obra que afecta el tránsito y puede presentarse un cierre parcial o total de la vía. Las señales preventivas deberán ubicarse con suficiente anticipación al lugar de inicio de la obra. Estas señales



se identificarán por el código SPO-Número

Las señales preventivas tienen forma de rombo y sus colores serán naranja para el fondo y negro para símbolos, textos, flechas y orla. En vías urbanas tendrán como mínimo un tamaño de 75 ó 90 por 75 ó 90 cm; para carreteras y vías urbanas de alta velocidad su tamaño será como mínimo de 90 por 90 cm ó 120 por 120 cm. Se colocarán a el (los) lado(s) (derecho y/o izquierdo) de la vía que se afecte por la obra.

Cuando se requieran señales preventivas con texto, su forma será rectangular. Las letras del mensaje serán de una altura mínima de 15 cm, utilizando el alfabeto de la serie D (ver anexo correspondiente).

Además de la señales preventivas contenidas en el capítulo 2, se podrán utilizar las siguientes, para la señalización de obras que afecten las vías:

SPO-01. TRABAJOS EN LA VÍA



Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un tramo de la vía que se ve afectado por la ejecución de una obra que perturba el tránsito por la calzada o sus zonas aledañas.

SPO-02. MAQUINARIA EN LA VÍA



Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un sector por el que habitualmente circula equipo pesado para el desarrollo de obras.

SPO-03. BANDERERO



Esta señal se empleará para advertir a los conductores la aproximación a un tramo de vía que estará regulado por personal de la obra, el cual utilizará señales manuales.

4.2.2 Señales reglamentarias

Los trabajos en las vías públicas o en las zonas próximas a ellas que afecten el tránsito, originan situaciones que requieren atención especial. Si en tales condiciones son necesarias medidas de reglamentación diferentes a las usadas normalmente, los dispositivos reglamentarios permanentes se removerán o se cubrirán adecuadamente y se reemplazarán por los que resulten apropiados para las nuevas condiciones del tránsito. Estas señales se identificarán con el código SRO-Número.

En los sectores en donde se limite el peso del vehículo, o el peso por eje permitido, además de utilizar las señales reglamentarias correspondientes, en la medida de lo posible se habilitará un desvío para los vehículos que excedan los límites señalados para el tramo sometido a la realización de las obras.

Las señales reglamentarias tienen forma circular y sus colores serán los mismos que se describen para esta clase de señales en el capítulo 2. En vías urbanas su tamaño mínimo será un círculo de diámetro de 75 ó 90 cm; para carreteras y vías urbanas de alta velocidad el diámetro será de 90 ó 120 cm. Se colocarán a el (los) lado(s) (derecho y/o izquierdo) de la vía que se afecte por la obra.

Además de la señales reglamentarias contenidas en el capítulo 2, se podrán utilizar las siguientes, para la señalización de obras que afecten las vías:

SRO-01. VÍA CERRADA



Esta señal se empleará para notificar a los conductores el inicio de un tramo de vía por el cual no se permite circular mientras duren las obras.

SRO-02. DESVÍO



Esta señal se empleará para notificar el sitio mismo en donde es obligatorio tomar el desvío señalado.

SRO-03. PASO UNO A UNO

SRO-03



Se usará esta señal para reglamentar el paso alternado de los vehículos, cuando en una calzada de dos carriles se cierra uno de ellos.

4.2.3 Señales informativas

Se utilizarán señales informativas en la ejecución de obras, para indicar con anterioridad el trabajo que se realiza, distancia y otros aspectos que resulte importante destacar. Se identifican con el código SIO-Número

Las señales de información deberán ser uniformes y tendrán fondo naranja reflectivo, mensaje y orla de color negro. Para el texto se utilizará el alfabeto tipo D, con una altura mínima de letra de 20 cm.

Las señales informativas en la ejecución de obras que afectan el tránsito por las vías son:

SIO-01. APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA

SIO-01



Esta señal se empleará para advertir conductores y peatones la aproximación a un tramo de vía afectado por un obra. La señal llevará la leyenda "OBRA EN LA VÍA", seguida de la distancia a la cual se encuentra la obra. Se podrá usar conjuntamente con otras señales o repetirla variando la distancia.

SIO-02. SIO-03 . INFORMACIÓN DE INICIO O FIN DE OBRA

SIO-02



SIO-03



Esta señal indicará el inicio de los trabajos en la vía o zona adyacente a ella, con el mensaje "INICIO DE OBRA". Igualmente, se instalará otra señal con las mismas características, pero indicando el sitio de



finalización de la obra, con la leyenda "FIN DE OBRA". Las letras tendrán una altura de mínimo 20 centímetros, utilizando el alfabeto tipo D.

SIO-04. CARRIL CERRADO (DERECHO-CENTRO-IZQUIERDO)

SIO-04



Esta señal se empleará para prevenir a los conductores sobre la proximidad a un tramo de vía en el cual se ha cerrado uno o varios carriles de circulación. El texto de la señal deberá mencionar el (los) carril(es) inhabilitado(s) para el servicio. Por ejemplo: "CARRIL CENTRAL CERRADO".

SIO-05. DESVÍO

SIO-05



Esta señal se empleará para advertir a los usuarios de las vías, la proximidad a un sitio en el cual se desvía la circulación del tránsito. Deberá indicarse la distancia a la cual se encuentra el desvío.

4.3 DISPOSITIVOS PARA LA CANALIZACIÓN DEL TRÁNSITO

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

Será necesario que se contemplen medidas especiales que garanticen el paso de los vehículos en forma gradual y segura a través del área de trabajo, considerando la seguridad de los peatones, los trabajadores y los equipos de la obra. Estos elementos deberán estar precedidos por señales preventivas e informativas y en las horas de oscuridad serán complementados con dispositivos luminosos.

Una disminución inadecuada de los carriles de circulación producirán operaciones de tránsito ajenas a la voluntad de los usuarios, que generan congestión y probabilidad de accidentes en el área. Se recomienda considerar las distancias mínimas contempladas en la tabla 4.1.

Tabla 4.1 Longitud mínima de transición para el cierre de carriles de circulación

Velocidad de operación (km/h)	Longitud de transición L (m)
60	135
55	130
50	110
45	105
40	100

La longitud mínima recomendada está dada para una vía plana y de alineamiento recto. En el caso de aproximación a rampas, cruces, sitios de visibilidad restringida, etc. será necesario realizar ajustes a las longitudes de la tabla 4.1. En general, las mejores operaciones de tránsito resultan cuando los ajustes consisten en incrementar la longitud de transición (L) en vez de reducirla.

En proyectos de obras de larga duración, la canalización permanece en el mismo lugar por grandes períodos de tiempo, durante los cuales algunos elementos como conos, barricadas, delineadores tubulares, canecas, etc., se salen de sus lugares originales; por tanto, es necesario revisar la canalización a intervalos regulares para asegurar su correcta ubicación y funcionamiento como medida de regulación del tránsito. Esta operación se facilita si los elementos del alineamiento original se indican en el pavimento con marcas en pintura. En algunas obras solamente será necesaria la canalización durante la jornada de trabajo, por lo cual deberá retirarse diariamente. Bajo estas circunstancias, la localización de los dispositivos de canalización deberá marcarse la primera vez que se coloquen.

4.3.1 Barricadas

Las barricadas estarán formadas por bandas o listones horizontales, con una longitud entre 2,0 m y 2,4 m y una altura de 0,20 m, separadas por espacios iguales a sus alturas. Las bandas serán fijadas a postes firmemente hincados cuando sean fijadas para obras de larga duración y sobre caballetes cuando sean portátiles para obras de corta duración. La altura de cada barricada deberá ser de 1,50 m como mínimo. En la figura 4.1 se muestra un esquema del diseño típico de una barricadas.

Las barricadas se utilizarán para hacer cierres parciales o totales de calzadas o de carriles. Se colocarán perpendicularmente al eje de la vía, obstruyendo la calzada o los carriles inhabilitados para la circulación del tránsito vehicular.

Cuando la calzada esté obstruida totalmente por la barricada, se deberá colocar en la parte superior la señal SR-102 - Desvío - como se indica en la figura 4.1.

Las franjas de las barreras serán de colores alternados blanco y naranja, con una inclinación hacia el piso de 45 grados en la dirección del paso de los vehículos. Cuando existen desvíos hacia la izquierda y la derecha, las franjas deberán dirigirse hacia ambos lados, partiendo desde el centro de la barrera. Los soportes y el reverso de la barrera serán de color blanco.

Las franjas deberán ser elaboradas en material reflectivo Tipo III, de tal manera que sean visibles, bajo condiciones atmosféricas normales, a una distancia mínima de 300 metros, cuando se iluminen con las luces altas de un vehículo normal.



Figura 4.1 Barricadas (dimensiones en metros)



4.3.2 Conos

Los conos de tránsito se emplearán para delinear carriles temporales de circulación, especialmente en los períodos de secamiento de pinturas sobre el pavimento, en la formación de carriles de tránsito que entran a zonas de reglamentación especial y en general en la desviación temporal del tránsito por una ruta.

Son dispositivos en forma de cono truncado fabricados en material plástico anaranjado, con protección UV para evitar su decoloración y de alta resistencia al impacto, de tal manera que no se deteriore ni cause daño a los vehículos.

Deberán tener un mínimo de 0,45 m de altura, con base de sustentación cuadrada, circular o de cualquier otra forma que garantice su estabilidad. Los conos de 0,45 m tendrán dos bandas de 5 cm, separadas entre sí 10 cm, elaboradas en lámina reflectiva blanca Tipo III o Tipo IV. Los conos cuya altura sea de 0,70 m o superior, deberán tener bandas de 15 cm (la superior) y de 10 cm (la inferior).

Se emplearán conos de mayor tamaño cuando el volumen del tránsito, velocidad u otros factores lo requieran. Para el uso nocturno los conos podrán equiparse con dispositivos luminosos que tengan buena visibilidad.

Es necesario adoptar medidas para asegurar que los conos no sean movidos por la brisa que producen los vehículos que les pasen cerca. Se recomienda colocar lastre en sus bases.

Los conos tienen un mayor impacto visual que los delineadores tubulares. La eficiencia de estos elementos puede aumentarse durante el día, colocando una bandera de color naranja en su parte superior y en la noche cuando son iluminados internamente.

La forma y dimensiones de los conos se indican en la figura 4.2.

4.3.3 Delineadores tubulares

Estos dispositivos de canalización vehicular y peatonal serán fabricados en material plástico anaranjado. Las características del material serán similares a las descritas en los conos.

Estos elementos tendrán una altura no menor a 0,70 m y un diámetro no menor a 7 cm, ni mayor a 10 cm. Deberán contar con tres bandas de 7,5 cm, separadas entre sí no menos de 10 cm, elaboradas en lámina reflectiva blanca Tipo III o Tipo IV. En su parte inferior serán anclados a una base que garantice su estabilidad, la cual podrá contar con un lastre que contenga materiales deformables (que no sea concreto ni piedras) y que le proporcione estabilidad en su posición vertical. Sus características se describen en la figura 4.3.

Cuando los delineadores tubulares se utilicen para hacer cerramientos en obras, podrán tener solamente dos franjas reflectivas separadas 15 cm o más y deberán contar con un mínimo de dos (2) orificios o pasadores que permitan canalizar cintas demarcadoras de tres (3) pulgadas de ancho, que se extiendan a lo largo de la zona señalizada. Estos dispositivos no deberán tener filos y sus superficies serán redondeadas. En el caso de que algún elemento impacte el delineador tubular, éste deberá ceder o



Figura 4.2 Conos

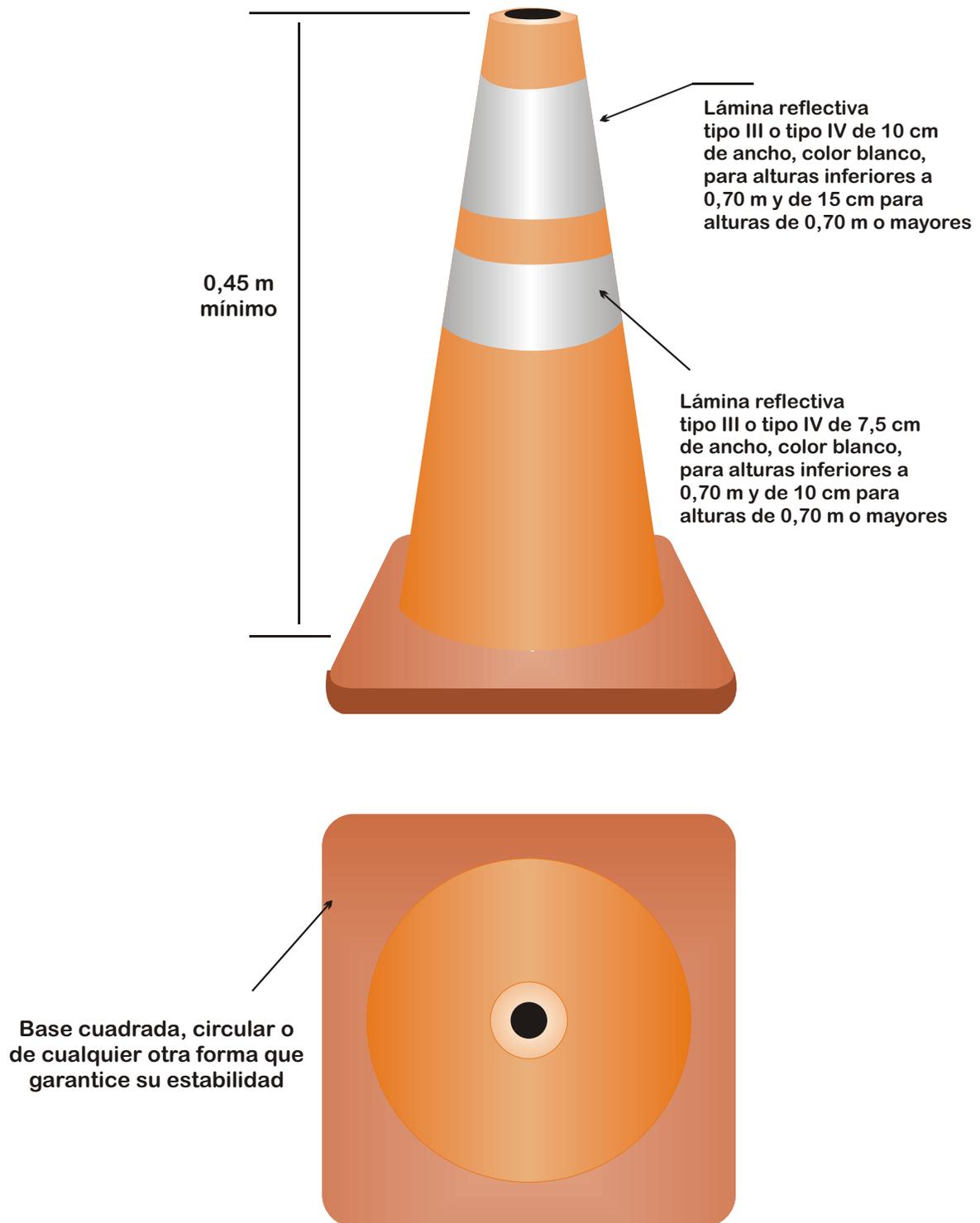
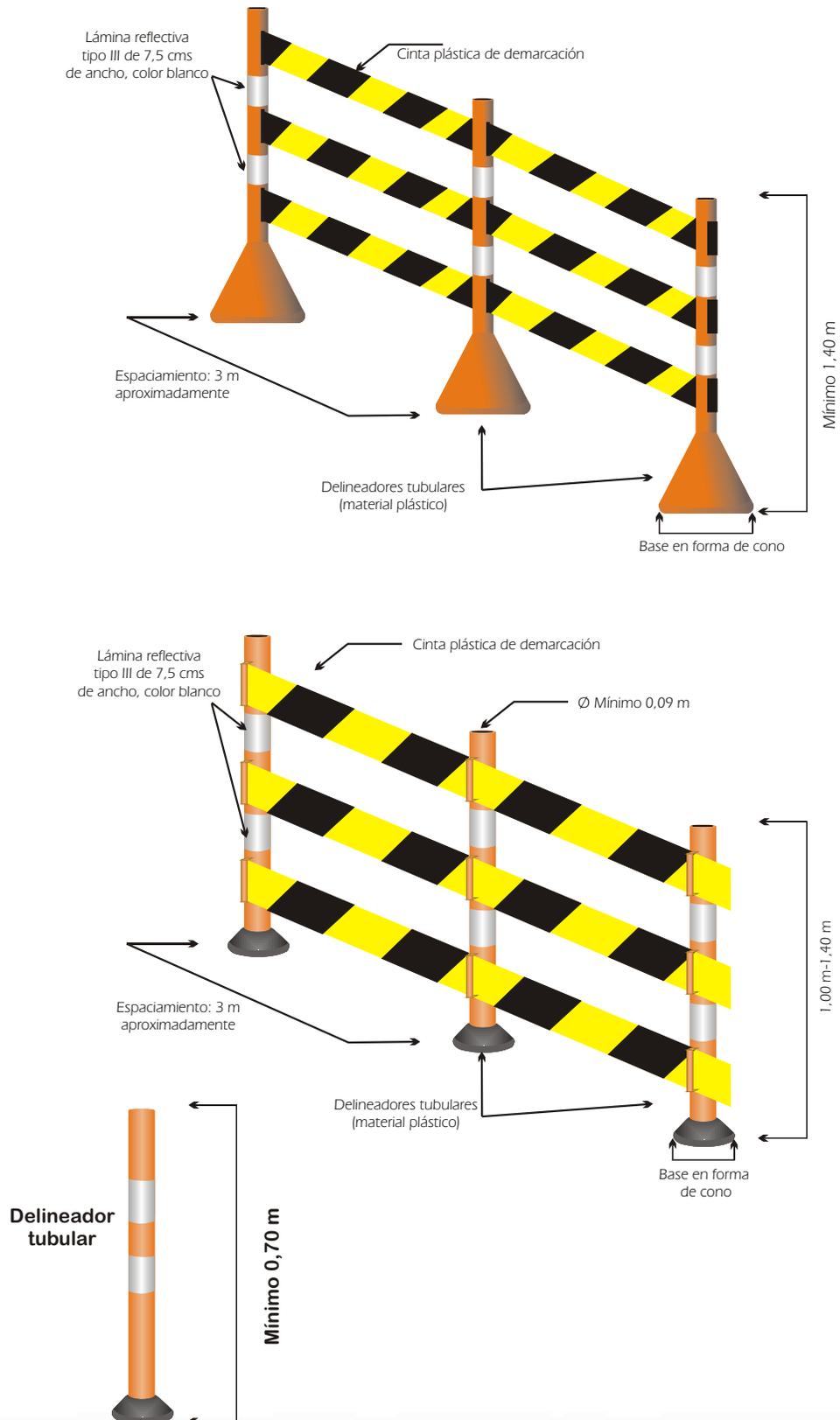


Figura 4.3 Delineadores tubulares



romperse en pedazos grandes que no constituyan proyectiles contundentes para vehículos o personas.

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

Los delineadores tubulares tienen una menor área visible que otros dispositivos y se recomienda ser utilizados en sectores en donde las restricciones de espacio no permitan la colocación de otros dispositivos más visibles.

Los delineadores tubulares deben estabilizarse mediante su fijación al pavimento, al usar bases con lastres, o con pesos tales como sacos de arena que pueden ser descargados sobre los delineadores o encima de la base para suministrar estabilidad adicional.

Los delineadores tubulares pueden utilizarse efectivamente para dividir vías de carriles contrarios, dividir el tránsito de vehículos automotores cuando dos o más carriles se mantienen abiertos en la misma dirección, y para delinear el borde de una caída de pavimento cuando las limitaciones de espacio no permitan el uso de dispositivos más grandes.

4.3.4 Canecas

Otros dispositivos utilizados para la canalización y separación del tránsito, son las canecas plásticas, las cuales tendrán forma cilíndrica con dimensiones mínimas de 80 cm de altura y 40 cm de diámetro. Su color será anaranjado y deberán contener como mínimo dos franjas blancas de lámina reflectiva Tipo III o Tipo IV, de 15 cm de ancho y podrán contener luces permanentes de advertencia cuando se utilizan para canalización en las horas de oscuridad. Ver figura 4.4.

Dan la apariencia de ser grandes obstáculos que influyen en el grado de respeto de los conductores. No deberán causar graves daños cuando sean impactadas, por lo cual no deberán ser llenadas con agua, arena u otro material que pueda aumentar su peso y que puedan causar daños mayores a los vehículos. Con el objeto de que sean fácilmente transportables deberán ser livianas de peso.

Estos dispositivos se usarán para canalizar el tránsito, pero también pueden ser utilizadas solas o en grupos para indicar peligros.

4.3.5 Barreras plásticas flexibles (maletines)

Son dispositivos, en material plástico, utilizados para restringir y canalizar el tránsito vehicular, cuando se genera un cierre total o parcial de la vía. Generalmente como dispositivos de canalización, se colocan en serie a una distancia máxima de separación de 3 m; su color deberá ser naranja y contarán con franjas de lámina reflectiva Tipo III o IV, distribuidas en sentido horizontal y vertical. Las barreras plásticas deberán tener un diseño similar al mostrado en la figura 4.5.

Para lograr que estos dispositivos tengan un peso que evite su fácil movimiento, deberán ser llenadas con agua o arena. Sus dimensiones mínimas en metros serán: altura 0,60 m, longitud 0,70 m y ancho 0,40 m. Cuando su utilización sea nocturna, se hace necesario adosarles una lámpara intermitente.



Figura 4.4 Canecas

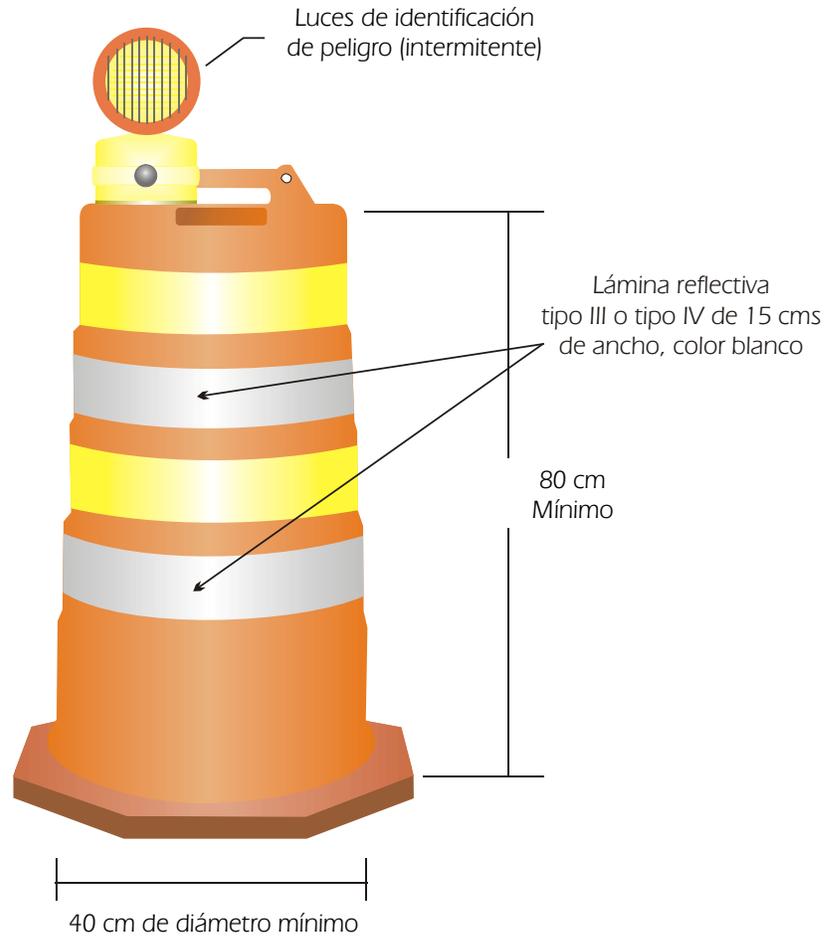


Figura 4.5 Barreras plásticas flexibles

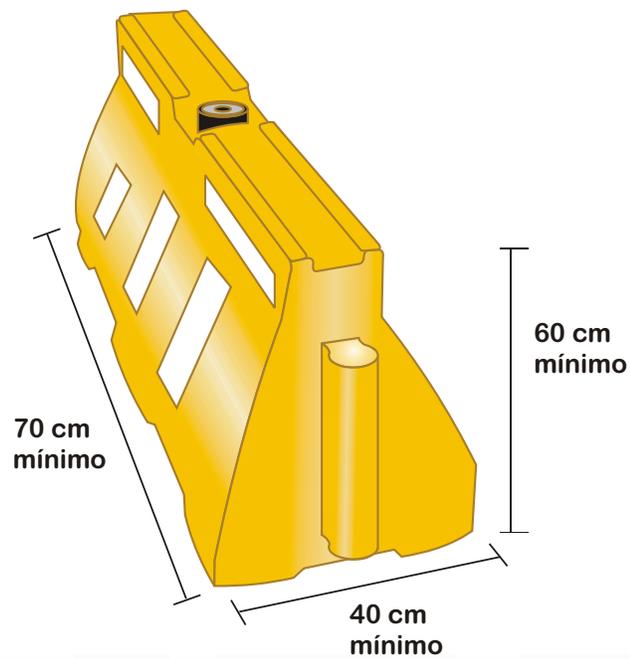
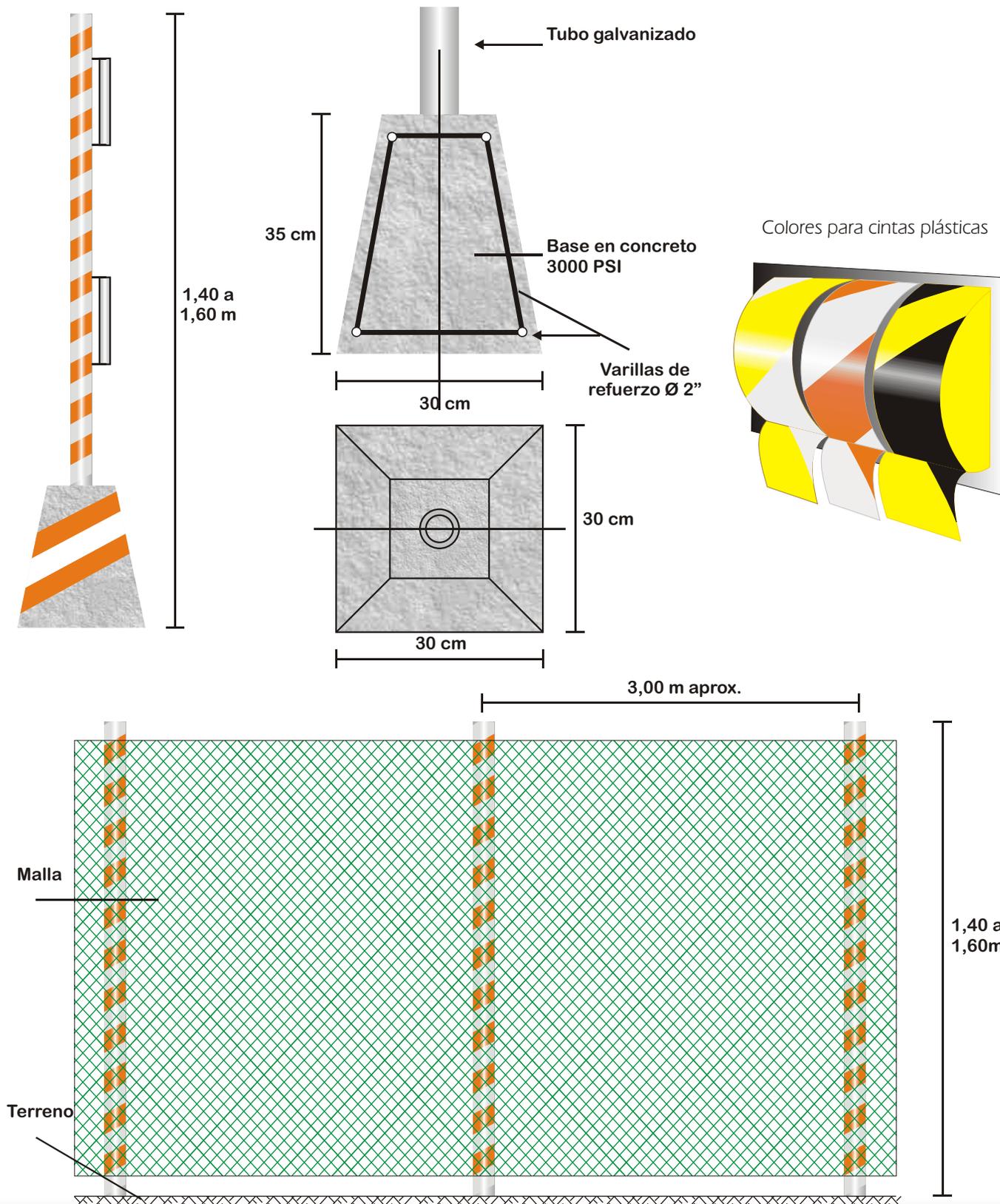


Figura 4.6 Tabiques, cintas plásticas y mallas



4.3.6 Tabiques, cintas plásticas y mallas.

Estos elementos tienen por objeto cercar el perímetro de una obra e impedir el paso de tierra o residuos hacia las zonas adyacentes al área de trabajo. Las mallas y cintas plásticas se fijan a tabiques de madera o tubos galvanizados de 2 pulgadas de diámetro de 1,40 a 1,60 m de altura libre, que se hincan en forma continua sobre el terreno distanciados cada 3 m, aproximadamente. Los tabiques también podrán estar sostenidos sobre bases de concreto. Ver figura 4.6.

Deberán ser colocados de tal forma que no afecten la visibilidad de los vehículos en las intersecciones. Los tabiques o tubos estarán pintados, exteriormente, con franjas alternas de color blanco y naranja elaboradas en lámina reflectiva Tipo I, de 10 cm de ancho e inclinadas a 45° de arriba hacia abajo, indicando el sentido del flujo vehicular cuando su cara externa está de vista a la calzada. Para mayor seguridad, durante la noche podrán acompañarse de dispositivos luminosos intermitentes.

Estos elementos se usarán también para la canalización de personas sobre andenes y senderos peatonales, indicando el corredor previsto para la circulación, con un ancho acorde a su demanda y bajo condiciones prevalecientes de seguridad y comodidad.

Se utilizarán como mínimo dos hiladas de cinta, con una separación entre sí de 50 cm, de colores naranja y blanco, alternados. También podrán usarse cintas de colores negro y amarillo o amarillo y blanco.

Las mallas y cintas no se utilizarán en señalización de cierres parciales o totales de calzada; tampoco en casos de excavaciones que representen un peligro potencial para los peatones. La cinta reflectiva podrá usarse como ayuda y no como un dispositivo de señalización.

4.3.7 Reja portátil peatonal

Son dispositivos de canalización peatonal, utilizados durante la ejecución de obras de corta duración, tales como cajas, pozos, andenes, etc. Deberán colocarse al rededor del área de trabajo, con el fin de proteger a los peatones y trabajadores; es indispensable acompañarlos con dispositivos de luz intermitente en horas nocturnas. Las características de la reja portátil, se muestran en la figura 4.7.

4.4 DISPOSITIVOS LUMINOSOS

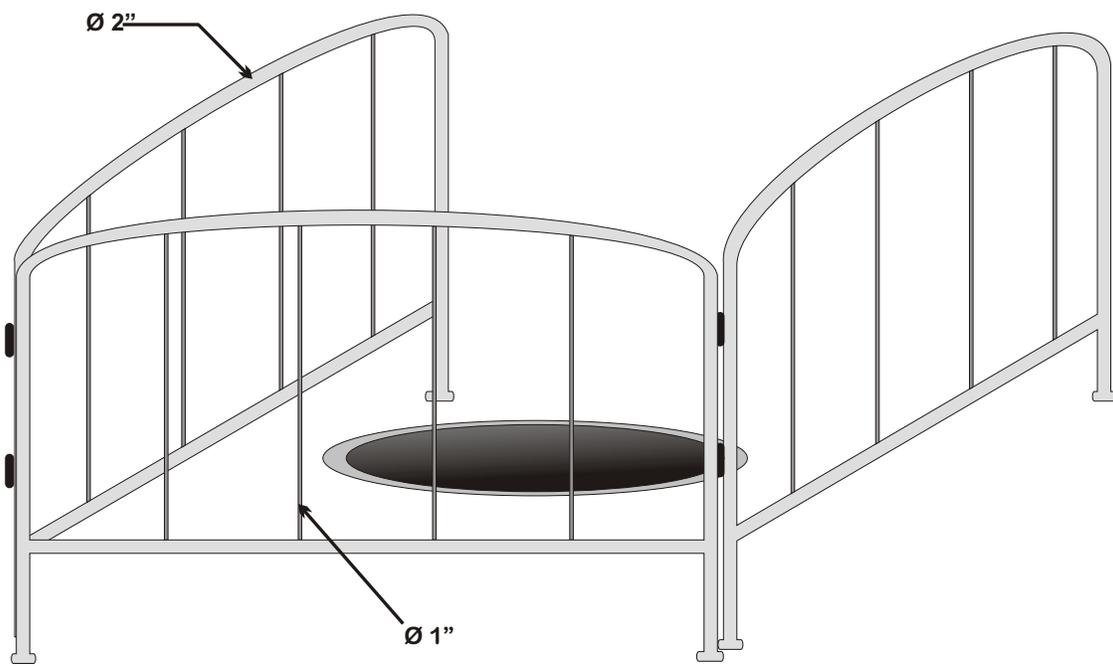
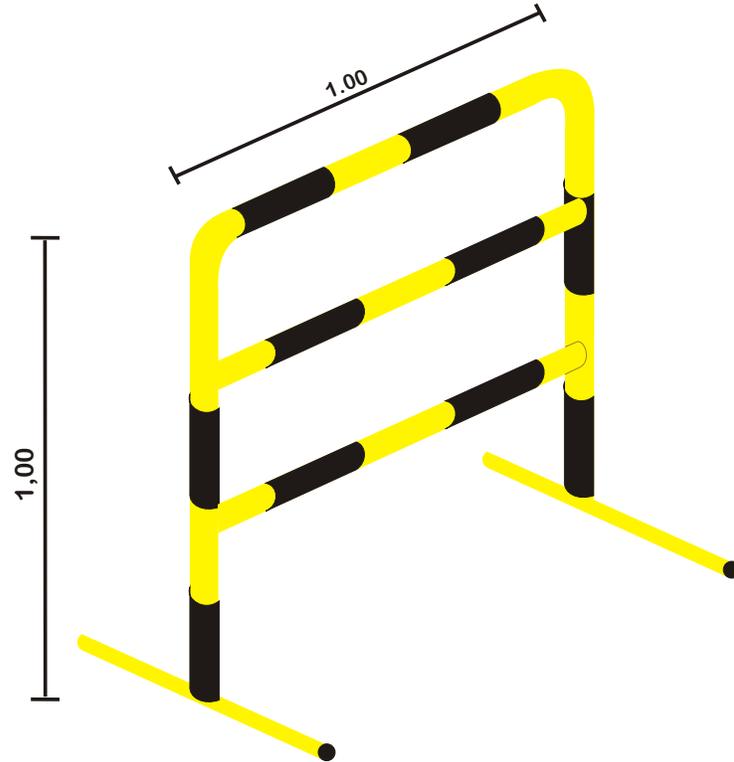
El desarrollo de obras genera con frecuencia condiciones peligrosas en horas de oscuridad o en condiciones atmosféricas adversas, por lo tanto es necesario complementar las señales verticales y los elementos de canalización con dispositivos luminosos, tales como reflectores, luces permanentes y luces intermitentes o de destello.

4.4.1 Reflectores

En la ejecución de obras los reflectores tienen una limitada pero muy importante función, especialmente cuando se utilizan bandereros para regular el tránsito de vehículos. Con el fin de dar la mayor seguridad posible es aconsejable agregar a las medidas de prevención un reflector hacia el sector en donde está ubicado el banderero. Se deberá tener cuidado de iluminar correctamente el área deseada sin producir



Figura 4.7 Reja portátil peatonal



deslumbramiento a los conductores. La correcta posición de los reflectores puede determinarse mejor haciendo el recorrido y observando el área iluminada desde ambos lados de la vía.

Debido al alto volumen de tránsito en ciudades, las obras en las vías o en las zonas aledañas a éstas deberán hacerse preferentemente durante la noche, cuando es menor el flujo de vehículos. Una correcta iluminación, con reflectores en el lugar de trabajo, es indispensable para que los trabajadores puedan ver mejor el trabajo que estén realizando y para que sean vistos por los conductores.

4.4.2 Luces de identificación de peligro (luces intermitentes)

Las luces de identificación de peligro son del tipo intermitente con luz amarilla, con una lente mínima de 20 cm de diámetro. Serán utilizadas en puntos de peligro como un medio de llamar la atención de los conductores. La activación de las luces intermitentes se hará en horas nocturnas. En el día se usarán cuando las condiciones climáticas lo exijan. Podrán operarse por unidades o en grupos.

Durante obras de mantenimiento diurnas, las funciones de las luces intermitentes se suplen adecuadamente por medio del equipo de iluminación de los vehículos de mantenimiento, bien sea por las luces de emergencia intermitentes, lámparas de techo rotativas o ambas. No obstante, en donde las actividades diurnas de mantenimiento requieran que la obstrucción permanezca en la calzada en horas de la noche, las luces intermitentes se pueden instalar en el punto de peligro. Ver figura 4.4.

4.4.3 Lámparas de encendido eléctrico continuo

Están constituidas por una serie de lámparas amarillas, de pocos vatios de potencia, que se usan para indicar obstrucciones o peligro. Son generalmente menos efectivas que las luces intermitentes; sin embargo, cuando se necesiten luces para delinear la calzada a través de obstrucciones o alrededor de ellas, en una obra, la delineación se logrará mediante el uso de este tipo de lámparas. Cuando se ubican en línea sobre barreras son efectivas para indicar el paso correcto del vehículo a través de áreas de construcción por etapas, que requieran el cambio de movimiento del tránsito.

4.4.4 Luces de advertencia en barricadas

Son luces portátiles con lentes dirigidos de color amarillo, que constituyen una unidad de iluminación. Se pueden usar como luces continuas o intermitentes. Las luces de advertencias en barreras deberán estar en concordancia con los requerimientos señalados en la tabla 4.2.

Las luces de advertencia intermitentes de baja intensidad, Tipo A se instalan comúnmente sobre dispositivos de canalización como barricadas, canecas, etc. o en señales preventivas y su propósito es advertir a los conductores el cruce por una zona peligrosa.

Las luces de advertencia intermitentes Tipo B, de alta intensidad, se instalan normalmente en dispositivos de prevención o en soportes independientes. Cuando existen condiciones extremadamente peligrosas dentro del área de trabajo, es necesario poner las luces sobre barricadas o canecas. Estas luces son necesarias durante el día y la noche por lo que deben utilizarse las 24 horas del día.

Las luces de encendido eléctrico continuo de Tipo C, se usarán para delinear el borde de la calzada en



curvas de desvío, cambios de carril, cierre de carriles y en otras condiciones similares.

Tabla 4.2 Tipos de luces de advertencia en barricadas

	Tipo A Baja intensidad	Tipo B Alta intensidad	Tipo C Luz permanente
Caras de lentes	1 ó 2	1	1 ó 2
Intermitencias por minuto	55 a 75	55 a 75	Constante
Duración de la intermitencia	10 %	8 %	Constante
Intensidad mínima efectiva	40 candelas	35 candelas	
Potencia mínima del rayo			2 candelas (*)
Horas de operación	Del atardecer al amanecer	24 horas del día	Del atardecer al amanecer

(*) Candela: Unidad de intensidad de iluminación.

El poco peso y la versatilidad de las luces de advertencia son ventajas que hacen que estos dispositivos sean de gran uso como suplemento a la reflectorización de los dispositivos de advertencia de peligros. Las luces intermitentes son efectivas para llamar la atención del conductor y, por lo tanto, otorgar un excelente medio para identificar el peligro. Estas luces no se usarán para delineación, ya que una serie de varias luces tiende a dificultar la visión al paso de los vehículos.

4.4.5 Señales de mensaje luminoso

Estos dispositivos están conformados por paneles de unidades luminosas individuales, que en su conjunto producen mensajes. Dichos mensajes pueden ser textos, flechas o símbolos que pueden ser variables en el tiempo. Las luces que en su conjunto forman el mensaje pueden ser fijas o intermitentes.

Este tipo de dispositivos se mantendrán en unidades portátiles, permitiéndose su ubicación en sitios estratégicos, para mantener bien informado al usuario. Ver figura 4.8.

4.5 DISPOSITIVOS MANUALES

Cuando las circunstancias en una obra generan que se habilite un solo carril para el tránsito en dos sentidos, a través de una distancia limitada, se tomarán las precauciones necesarias para que el paso de los vehículos sea alternado. Dicha situación puede presentarse en un tramo corto, de bajo volumen de vehículos y de buena visibilidad, que permita que la circulación se pueda autorregular. Sin embargo, en tramos de cierta longitud, deberá regularse la circulación con una coordinación correcta para evitar que se produzcan accidentes y excesivos retrasos.

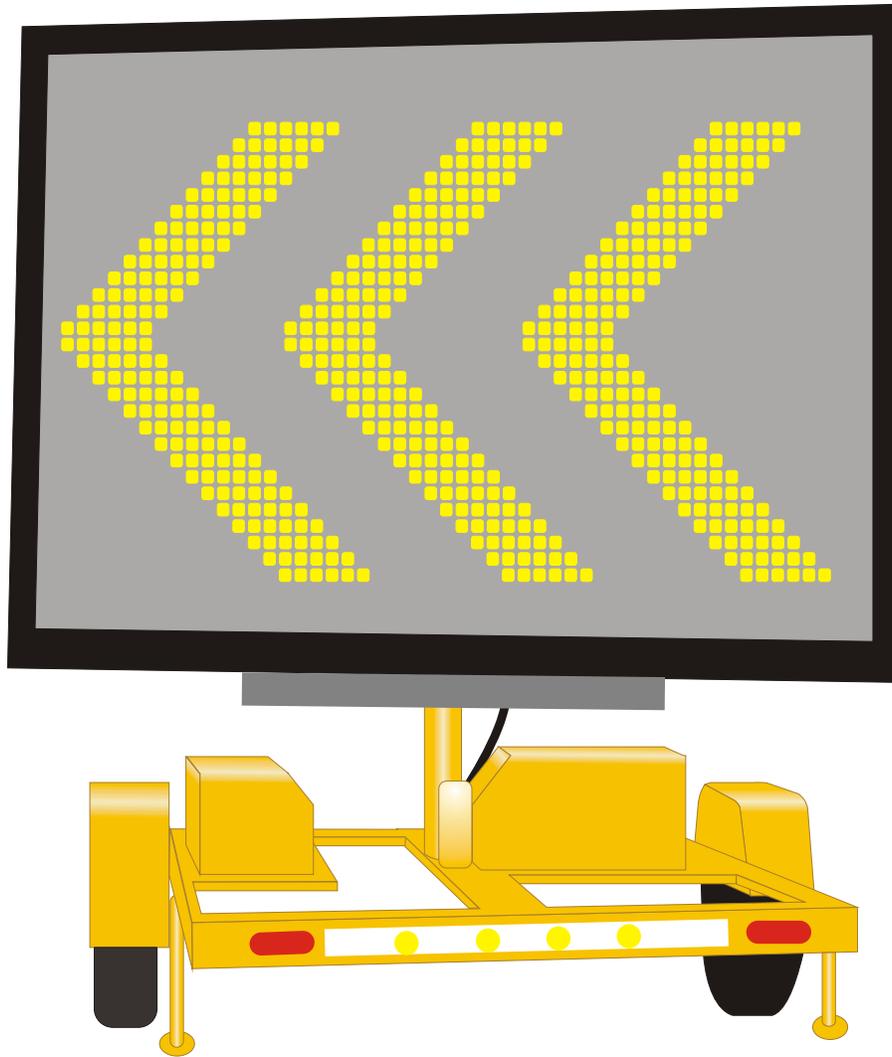
Los controles de cada extremo del tramo deben determinarse en forma tal que permitan la fácil circulación de filas opuestas de vehículos. La regulación del tránsito alternado se realizará a través de los siguientes medios:

- Semáforos

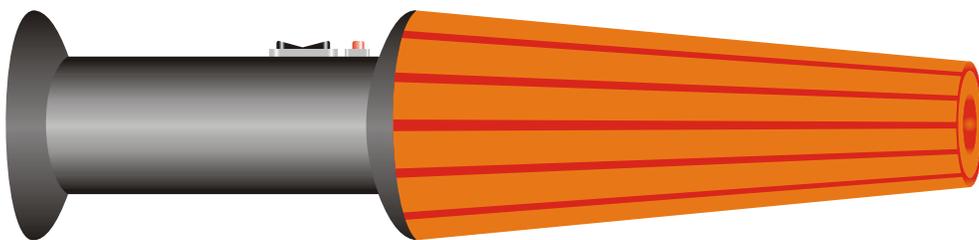


Figura 4.8 Señales de mensaje luminoso y linternas

Señales de mensaje luminoso



Linternas



- ◉ Regulación mediante banderero.
- ◉ Uso de vehículo piloto

Los semáforos se usarán en forma preferente para regular la circulación de los vehículos en los tramos con un solo carril en uso. Deberán emplearse en los tramos en donde por su extensión, condiciones de la vía u otro motivo, no exista contacto visual de los extremos del sector. Su empleo incluirá las intersecciones de una calle o carretera con vías de trabajo temporal, por donde cruce maquinaria pesada.

Estos semáforos deben cumplir con las normas y especificaciones generales contenidas en el capítulo 7 de este Manual.

Las operaciones en zonas con un solo carril en uso, requieren de un intervalo “rojo” de duración suficiente para el despeje del tramo, de forma tal que los vehículos puedan salir del área a la velocidad promedio estimada para el sector. No obstante lo anterior, se requiere de la comunicación oportuna de bandereros, que deben actuar en funciones de control, coordinación y operación del semáforo.

Cuando el sector con un solo carril en uso, es inferior a 150 m y permite buena visibilidad entre los extremos de circulación, podrá ser controlada por medio de bandereros situados en los extremos de cada tramo. Uno de los dos debe ser designado como banderero principal, con la misión de coordinar los movimientos y será responsable de la operación general. Deben comunicarse entre ellos, tanto de día como de noche, usando elementos de radio comunicación o telefonía que aseguren una suficiente operación y eviten las interferencias.

Cuando no hay visibilidad entre los extremos opuestos o la distancia supera los 150 m, se usarán semáforos y bandereros. Estos últimos con la función de regular el tránsito vehicular en la zona de trabajos.

Con el fin de que el banderero conozca cuándo permitir el tránsito por el acceso que controla, empleará algunos de los siguientes sistemas:

- ◉ Identificar por medio de la placa de la matrícula o describir el último vehículo, al banderero del otro extremo.
- ◉ Entregar al conductor del último vehículo que entra al tramo una bandera roja u otro dispositivo, con la instrucción de hacer entrega al banderero ubicado en el otro extremo.
- ◉ Vehículo piloto (carro guía). Es particularmente efectivo cuando la vía es peligrosa o tiene condiciones que impiden colocar o mantener la señalización adecuada. Se usa para guiar el paso de una fila de vehículos a través de la zona de trabajo o por su alrededor. Su operación deberá ser coordinada por un banderero. El vehículo que se emplee como piloto debe ser liviano, fácil de manejar y estar identificado como “vehículo guía o vehículo piloto”.

4.5.1 Banderas y paletas

Las banderas son franjas de tela de color rojo, de 60 por 60 cm, sujetas a un asta de 100 cm de longitud.



Son dispositivos que se usan comúnmente en las horas del día para efectos de regulación del tránsito en vías afectadas por la ejecución de obras.

Las paletas son elementos fabricados en madera, plástico u otros materiales semirígidos livianos, que tienen la misma forma y características de la señal SR-01 Pare y que contiene los mensajes de "PARE" por una cara y de "SIGA" o "LENTO" en la otra cara. El tamaño mínimo de la paleta corresponderá a la inscripción de un octágono dentro de un círculo mínimo de 45 cm de diámetro.

El fondo de la cara de "PARE", será de color rojo con letras y bordes blanco y el fondo de la cara "SIGA", será de color verde con letras y bordes blancos, todos ellos fabricados en lámina reflectiva Tipo I. El soporte de la paleta tendrá como mínimo 1,20 m de longitud y será de color blanco.

Es necesario escoger personal capacitado para las funciones de banderero, ya que son los responsables de la seguridad de conductores y empleados y tienen el mayor contacto con el público. Por tales razones un banderero deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- ◉ Buenas condiciones físicas, incluidas visión, audición y estatura.
- ◉ Tener buenos modales
- ◉ Buena presentación personal
- ◉ Sentido de responsabilidad, particularmente para la prevención de riesgos de accidentes al público y trabajadores.
- ◉ Conocer las normas básicas de tránsito.

La indumentaria del banderero constará de:

Un casco de color naranja con franjas horizontales de 10 cm de largo por 5 cm de ancho, fabricadas en lámina reflectiva Tipo III, de color blanco en el frente y rojo en la parte posterior.

Chaleco color naranja con un mínimo de dos franjas (horizontales, verticales u oblicuas), de 5 cm cada una, en cinta reflectiva que cumpla con los coeficientes de retroreflección especificados en la norma técnica colombiana NTC - 4739, para la lámina reflectiva Tipo I. Las franjas serán en color blanco, rojo o amarillo.

Cuando las condiciones climáticas lo requieran, el banderero usará un impermeable de color amarillo, con una franja blanca en cinta reflectiva de 15 cm de ancho, colocada horizontalmente en el tercio superior, a la altura del tórax.

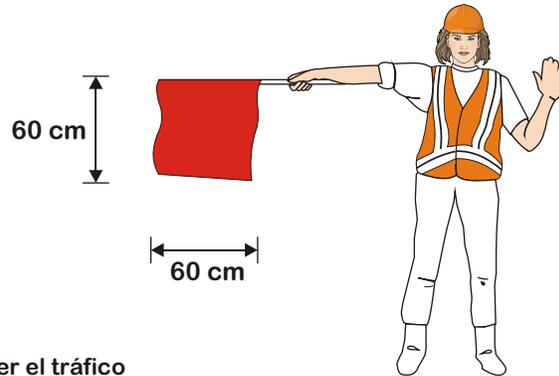
El banderero deberá estar visible para los conductores que se acercan, desde una distancia suficiente que permita una respuesta oportuna en el cumplimiento de las instrucciones que se impartan. Esta distancia está relacionada con las velocidades de aproximación. Ver figura 4.9.

Cuando se utilicen banderas se seguirán las siguientes instrucciones para dar las señales a los conductores:

a) Detención del tránsito: El banderero estará de frente al tránsito y extenderá la bandera



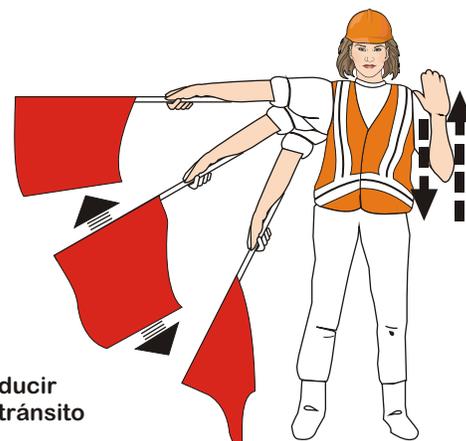
Figura 4.9 Bandereros y uso de banderas y paletas



Para detener el tráfico



Para que el tráfico prosiga



Para alertar y reducir la velocidad del tránsito

horizontalmente a través del canal de tránsito en una posición estacionaria, de tal forma que toda la bandera sea visible. Para dar un énfasis mayor la mano libre se puede levantar con la palma de frente al tránsito que se aproxima.

b) Circulación del tránsito: El banderero estará parado en dirección paralela al movimiento de tránsito, y con la bandera y el brazo debajo de la línea visual del conductor, indicará a los conductores que prosigan, moviendo su mano libre. No se usarán las banderas para indicar al tránsito que prosiga.

C) Aproximación lenta: El banderero estará parado de frente al tránsito y moverá la bandera despacio, en un movimiento hacia arriba y hacia abajo sin levantar el brazo sobre la posición horizontal.

Siempre que sea posible, el banderero le indicará a los conductores la razón de la demora y el período aproximado de tiempo de detención del tránsito. Es necesario hacer entender a los bandereros y operadores de equipo que debe concederse el derecho de paso al público y evitar demoras excesivas.

4.5.2 Linternas

Durante la noche o cuando las condiciones de visibilidad disminuyan, es necesario que los bandereros dispongan de dispositivos luminosos que hagan visibles sus mensajes a los conductores. Para tal efecto se usarán linternas que emitan un haz luminoso de color rojo, las cuales deberán ser de forma alargada para facilitar las indicaciones manuales de los operadores. El diseño de las linternas deberá ser similar al mostrado en la figura 4.8.

4.6 REGULACIÓN DEL TRÁNSITO EN VÍAS MULTICARRIL

Debido a que las carreteras multicarril son vías de alta velocidad y elevados volúmenes de tránsito, es necesario darles consideración especial para regular el tránsito en forma segura y eficiente y para brindar una protección adecuada en las zonas en donde se realicen trabajos. Los procedimientos para la regulación del tránsito se harán con suficiente antelación al punto crítico, para que las confluencias se efectúen con la menor fricción posible. Las mismas consideraciones básicas se aplican en este caso.

Las señales colocadas en vías multicarril, deberán colocarse en los sitios en donde sean observadas por todos los conductores que se aproximan a la zona de trabajo, especialmente en los accesos a la vía anteriores a la obra. Generalmente será necesario colocar una serie completa de señales de prevención en ambos lados de la calzada, para el cierre de carriles u otras restricciones de flujo de tránsito que se puedan encontrar

El tránsito en autopista a través de las áreas de trabajo y alrededor de ellas, requiere el uso de barreras bien colocadas y dispositivos de canalización para establecer transiciones en el cierre de carriles y otras situaciones en donde el tránsito tenga que desviarse, las cuales deberán ser suficientemente largas para darle oportunidad al conductor de adaptar su velocidad o cambiar de carril con comodidad.

Estos dispositivos deberán ser visibles tanto de día como de noche, y será necesario utilizar iluminación, además del uso de dispositivos reflectivos.



Los dispositivos de iluminación son esenciales en las carreteras multicarril para procurar la seguridad en el flujo del tránsito. Deberá considerarse el uso de luces intermitentes y la iluminación de toda el área de trabajo durante las horas de la noche.

4.7 PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO

4.7.1 Objetivo general

Mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en las vías públicas o en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, limpio, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, bajo el cumplimiento de las normas establecidas para la regulación del tránsito

4.7.2 Objetivos específicos

- ◉ Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones y trabajadores.
- ◉ Evitar en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales.
- ◉ Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les facilite la toma de decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- ◉ Implementar rutas alternativas con elementos de control y operación del tránsito, para permitir al transporte público y particular la optimización de distancias y tiempos de recorrido de acuerdo con los desvíos requeridos para la ejecución de las obras.
- ◉ Prestar atención continua a la seguridad en las vías dentro del área de influencia de la obra en ejecución.

4.7.3 Principios fundamentales

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

- ◉ 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 deberá ser restringida u obstruida lo menos posible.
- ◉ Los conductores y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, mientras se aproximan y atraviesan la zona de las obras.
- ◉ Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones rutinarias de los elementos de regulación del tránsito.



- ◉ Debido al incremento potencial de riesgos, durante la regulación temporal del tránsito, la seguridad en la zona debe tener constante atención.
- ◉ Para la toma de decisiones de trabajo, cada persona, cuyas acciones afectan el control temporal del tránsito, debe recibir entrenamiento adecuado, desde el nivel superior del personal administrativo hasta el personal de campo.
- ◉ La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo, es una parte esencial en la ejecución de obras.

Es importante considerar la difusión de los trabajos por desarrollar, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.

4.7.4 Metodología para la elaboración del plan de manejo del tránsito

El desarrollo del plan de manejo del tránsito en la zona de influencia de las obras comprende las etapas siguientes:

1. Conocimiento de las características de las obras.
2. Identificación de las características generales de la zona de influencia de la obra.
3. Toma de información básica requerida para elaborar el plan de manejo del tránsito.
4. Diseño del plan de manejo del tránsito.
5. Puesta en marcha del plan de manejo del tránsito.
6. Supervisión del plan de manejo del tránsito.

La Figura 4.10 ilustra sobre las etapas que comprende la metodología para la elaboración del plan de manejo del tránsito en las obras civiles sobre las infraestructuras viales urbanas.

4.7.4.1 Conocimiento de las características de las obras

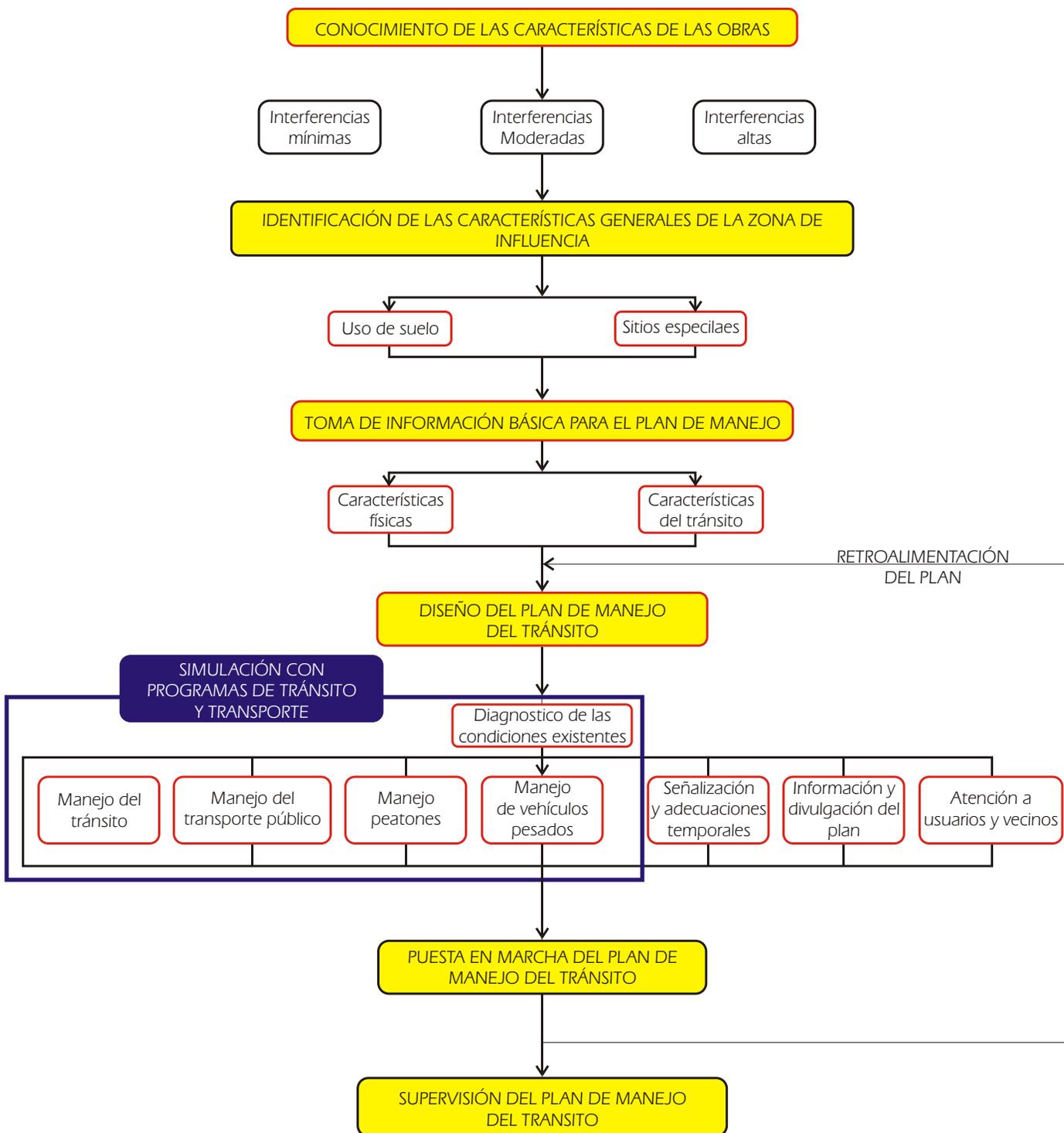
El impacto al tránsito vehicular y peatonal en la zona de influencia está directamente relacionado con las características de la obra. El ingeniero de tránsito debe conocer los aspectos más relevantes de la obra, para elaborar el plan de manejo del tránsito, pues el desconocimiento del proyecto puede dejar de lado aspectos que afectan significativamente el comportamiento del flujo vehicular y peatonal en la zona de influencia.

Para elaborar el plan de manejo del tránsito en la zona de influencia, se considera de fundamental importancia conocer los siguientes aspectos de las obras:

- ◉ El tipo de obra.



Figura 4.10 Etapas para el desarrollo del plan de manejo del tránsito



- ◉ Los equipos y maquinarias que serán utilizados.
- ◉ Procesos de instalación, manejo y retiro de los equipos y maquinarias.
- ◉ Duración y etapas de ejecución de las obras.
- ◉ Forma operativa recomendable (por ejemplo, durante las noches, fines de semana, etc.).
- ◉ Aspectos adicionales del lugar de las obras, tales como: estado del pavimento, estado del drenaje superficial, ubicación y condiciones de puentes vehiculares y peatonales en la zona de influencia.
- ◉ Manejo de escombros

4.7.4.2 Identificación de las características generales en la zona de influencia de la obra

El área de influencia de una obra, dependerá de la magnitud de la misma, del tipo de vía y del grado de interferencia que se cause sobre ésta. Se debe entender que el área de influencia de las obras para el plan de manejo del tránsito, se identificará con la ubicación del primer elemento que permite informar y orientar a los usuarios de las vías intervenidas.

Identificado el tipo de obra y clasificada según las interferencias (mínimas, moderadas y altas) se puede definir el área de influencia que debe comprender el plan de manejo del tránsito, así:

- a) Obras de interferencia mínima:** Comprende la zona adjunta a la obra, es decir, los espacios de circulación afectados. Dado que normalmente se intervienen espacios de circulación peatonal o de bajos volúmenes vehiculares, el plan de manejo deberá cubrir una distancia de aproximación en zona urbana hasta de 100 metros alrededor de la obra (o una cuadra alrededor de la obra) y de 500 m en carreteras.
- b) Obras de interferencia moderada:** Este tipo de obras comprende la zona adjunta y una zona de influencia indirecta, dado que tendrá tránsito vehicular y peatonal junto a las obras y por las restricciones de espacio utilizará vías alternas para los desvíos. La zona de influencia para la elaboración de los planes de manejo del tránsito comprende el área de las obras y el área que cubren las vías alternas que serán utilizadas para los desvíos del tránsito. Considerando la estructura de la malla vial de una ciudad se recomienda que para este tipo de obras el plan de manejo de tránsito debe cubrir un área alrededor de las obras de por lo menos un kilómetro en carreteras y de 500 metros en áreas urbanas (cinco cuerdas alrededor o hasta donde se encuentren las vías colectoras o principales de los desvíos alternos).
- c) Obras de interferencia alta o de gran impacto:** Dado que este tipo de obras normalmente implica cierres para el tránsito vehicular y/o peatonal, se considera que el área de influencia del plan de manejo del tránsito comprende distancias superiores a las indicadas en los puntos anteriores.

Una vez definida la zona de influencia de la obra para el plan de manejo del tránsito se debe identificar



características referentes al uso del suelo y la ubicación de sitios especiales.

4.7.4.3 Toma de información básica requerida para elaborar el plan de manejo de tránsito

Para elaborar el plan de manejo del tránsito se tendrán en cuenta las condiciones del tránsito vehicular y peatonal que prevalecen en la zona de influencia de las obras, especialmente en lo relacionado con las características físicas y de movilización.

La cantidad y detalle de los datos físicos y de tránsito que se tomen depende, en parte de la información disponible y de la magnitud de las interferencias previstas (mínimas, moderadas y altas). Para casos de obras con interferencias altas en donde se requiera análisis detallados de los impactos y estimación de indicadores de operación, la toma de datos estará directamente relacionada con las herramientas y modelos de apoyo que se utilicen para evaluar el plan de manejo del tránsito.

Como ejercicio mínimo el profesional que elabora los planes de manejo de tránsito deberá revisar la información existente en estudios y proyectos y en especial para la zona de influencia de las obras.

4.7.4.4 Diseño del plan de manejo del tránsito

Para el diseño del plan del manejo del tránsito en la zona de influencia de las obras se deberá tomar en cuenta que se presentarán situaciones como las siguientes:

- Mayor congestión en la zona de influencia de la obra, generada por nuevos y mayores conflictos en el tránsito vehicular.
- Mayores riesgos de accidentes, tanto para los vecinos como para los usuarios de las vías en la zona de influencia.
- Incomodidades, especialmente para los vecinos del lugar de las obras, situación que se deriva en reclamos por parte de la comunidad.
- Reclamos de los comerciantes por problemas de cargue y descargue de mercancías y por el acceso a estacionamiento de vehículos.
- Reclamos de empresas y usuarios de transporte público por modificaciones en los recorridos de las rutas.

El diseño del plan de manejo del tránsito para las obras comprende como mínimo el desarrollo de los siguientes componentes:

- a) Diagnóstico de las condiciones existentes:** En la red vial del área de influencia de las obras se caracterizan las condiciones prevalecientes relacionadas con el inventario físico, el tránsito vehicular, el transporte público, los movimientos peatones y los dispositivos de regulación del tránsito. Con estos elementos se procede a realizar el diagnóstico integral de las condiciones existentes en aspectos como:



- ◉ Estado general del pavimento y drenajes en las vías
- ◉ Estado de la señalización vertical y horizontal de las vías
- ◉ Funcionamiento de los dispositivos de regulación del tránsito
- ◉ Indicadores básicos de operación del tránsito en las vías e intersecciones (relación volumen/capacidad, velocidad media, demoras, accidentalidad, etc.)
- ◉ Restricciones por usos de suelo y sitios especiales
- ◉ Restricciones especiales al tránsito (programa pico y placa, ciclovías, etc.)

b) Manejo del tránsito vehicular: Se deberán tomar en cuenta todos los aspectos que involucra la administración y gestión de la circulación vehicular. Se analizarán las características del proyecto y las condiciones de circulación que prevalezcan, de esta manera se podrán prever los conflictos que deberán afrontarse y definir los controles a las interferencias, que son inevitables en el desarrollo de las obras.

Las alternativas de manejo del tránsito en la zona de influencia de las obras buscan controlar los impactos negativos para la circulación vehicular que puedan derivarse, especialmente por la reducción en la capacidad, disminución de la velocidad e incomodidades a vecinos y usuarios de las vías.

c) Manejo del transporte público en zonas urbanas: Por la importancia que tiene el transporte público en la movilización de las personas en la ciudad, en los planes de manejo del tráfico se debe buscar la reducción en el impacto generado a este tipo de servicio. Entre las alternativas relacionadas con el transporte público y que es necesario considerar en el plan de manejo del tránsito están:

- ◉ Uso de carriles o calzadas reversibles y contraflujos para no desviar las rutas.
- ◉ Desvíos menores de las rutas. Se controla con la distancia máxima admitida por los usuarios.
- ◉ Reubicación de paraderos de transporte público. La canalización de peatones y la ubicación de paraderos temporales son convenientes para garantizar la seguridad de las personas.
- ◉ Solicitud a las empresas de reprogramación de los despachos.

La información a las empresas de transporte sobre el plan de manejo del tránsito debe coordinarse con la entidad responsable de la administración del transporte. La información a los usuarios por los medios y apoyada con los conductores de los vehículos de transporte público, disminuyen las reclamaciones de los usuarios.

d) Manejo de peatones: Los peatones son los más vulnerables en la vía, especialmente en la zona adjunta a las obras y en condiciones de tránsito alteradas, por lo tanto, se requiere que en los planes de



manejo del tránsito se diseñen los elementos y dispositivos necesarios para dar la seguridad y accesibilidad necesarias. Así mismo, se debe tomar en cuenta que los peatones son los más difíciles de controlar en la vía. El manejo de peatones en la zona de influencia comprende aspectos como:

- ◉ Señalización horizontal y vertical de pasos peatonales claramente establecidos.
- ◉ Ajustes en los semáforos peatonales o habilitación de fases especiales para los peatones.
- ◉ Implementación de cruces y senderos peatonales temporales debidamente señalizados.

En casos de alternativas de manejo del tránsito que involucran carriles o calzadas reversibles, o contraflujos, el plan de manejo de peatones incluye canalizaciones, señalización e información abundante a los usuarios, dado que la experiencia muestra altos índices de accidentalidad para estas situaciones.

e) Manejo de vehículos pesados: El suministro de los materiales para la obra y el transporte de escombros, se deberá programar durante horas no pico del día y preferiblemente en horas nocturnas, con el fin de mitigar el impacto generado por la obra. Las restricciones de circulación a vehículos pesados en la zona y el tránsito de estos por los sitios de mayor conflicto, son de relevante importancia.

Igualmente deberá especificarse las condiciones para la movilización de la maquinaria de construcción, acorde con las normas del Código Nacional de Tránsito.

f) Señalización y adecuaciones temporales: Es necesario relacionar los aspectos más relevantes de ubicación, diseño, especificaciones y recomendaciones para la señalización en las obras. El uso de señales improvisadas o fuera de las especificaciones, no permite controles a las autoridades y puede inducir a conductas equivocadas por parte de los usuarios de las vías. Los componentes más importantes de la señalización son:

- ◉ Señalización de los desvíos.
- ◉ Señalización en la obra (zona de transición, zona de obras y de final de obras)
- ◉ Señalización de seguridad, considerando las condiciones de la obra, situaciones durante la noche y en condiciones atmosféricas adversas.

El plan de manejo del tránsito puede apoyarse en adecuaciones geométricas menores, tales como intercambiadores de calzada, canalizaciones, pasos peatonales y paraderos. Las adecuaciones menores deben cumplir las especificaciones de diseño de los manuales, para evitar situaciones de riesgo y maniobras conflictivas y ante todo tener la señalización suficiente para su uso adecuado.

g) Información y divulgación del plan: La información y divulgación del plan de manejo del tránsito es muy importante, ya que permite que los usuarios tomen las precauciones respectivas y den el apoyo esperado. Esta deberá referirse a las condiciones del tránsito, a la obra y a la necesidad de apoyo y colaboración de la población. La información comprende tres etapas importantes:



- ◉ Durante el período de ambientación de las obras: Se refieren a mensajes informativos y de sensibilización hacia la obra y colaboración de la ciudadanía.
- ◉ Antes de las obras: Duración y tipo de obra, desvíos y precauciones a tomar.
- ◉ Durante las obras: Desvíos y precauciones

La divulgación del plan de desvíos y apoyo necesario de la población puede realizarse a través de:

- ◉ Vallas informativas
- ◉ Pasavías
- ◉ Avisos de prensa
- ◉ Medios de comunicación (radio y televisión)
- ◉ Volantes de información de la obra al inicio y finalización de la misma
- ◉ Volantes de desvíos y cortes de servicios

Para las campañas de divulgación de las obras, podrán utilizarse los medios de comunicación masiva, con la debida preparación de los mensajes. Los folletos deben estar dirigidos a conductores de vehículos particulares y de servicio público y a los habitantes de la zona.

h) Atención a usuarios y habitantes de la zona: El plan de manejo del tránsito debe prever las incomodidades que la obra genera a los habitantes de la zona. La entidad responsable de la obra deberá poner a disposición de la ciudadanía los medios necesarios para recibir las quejas, reclamos y sugerencias como estrategia de veeduría. El plan de manejo del tránsito deberá considerar que suele ser necesario inducir a la población al comportamiento de la situación con la obra.

4.7.4.5 Puesta en marcha del plan de manejo del tránsito

El plan de manejo del tránsito necesita la definición de una estrategia para su puesta en marcha. Son varios los aspectos que se deberán considerar para poner en funcionamiento el plan de manejo del tránsito en las obras, destacándose los siguientes:

- a) Disponibilidad e instalación de los elementos para el plan:** Actividad fundamental para evitar improvisaciones en campo. Se deberá dar especial atención a la transición necesaria para iniciar los desvíos del tránsito, dado que se pueden presentar situaciones de riesgo de accidentes, tanto para el tránsito vehicular o peatonal, como para personal de la obra. También se podrán generar altos grados de congestión si se improvisa en esta etapa de puesta en marcha del plan.
- b) Coordinación de participantes en el plan:** Conviene tener definida la forma de comunicación y el programa detallado de responsabilidades y compromisos de los responsables del plan.
- c) Previsión para ajustes en campo del plan de manejo:** Si bien, el plan de manejo del tránsito debe implementarse con anticipación al inicio de las obras, este plan debe ser flexible y su evolución deberá estar prevista, a través de los distintos estados progresivos de la obra, especialmente, cuando ésta ha



sido programada para realizarse por etapas. En caso de ajustes significativos se requiere la presencia del ingeniero de tránsito que diseñó el plan inicial.

d) Seguimiento: Es fundamental hacerle un seguimiento al plan de manejo del tránsito durante las diferentes etapas de avance de la ejecución de la obra, con el fin de monitorear el tránsito vehicular y de acuerdo con ello tomar las medidas correctivas que fuesen necesarias para garantizar un eficaz funcionamiento de éste. Dichos correctivos que deberán ajustarse a los requerimientos y estado de avance de la obra y estarán relacionados con la implementación de señales o desvíos y la eliminación inmediata de aquellas señales o desvíos que ya cumplieron su función y que podrían causar confusión a los usuarios.

4.7.4.6 Supervisión del plan de manejo de tránsito

Las autoridades de tránsito son las responsables de la revisión y aprobación de los planes de manejo del tránsito para obras que afecten la infraestructura vial.

Para la aprobación del plan de manejo del tránsito se analizará si han intervenido todos los organismos involucrados en el proyecto. Se debe entender la importancia de la interacción de quien elabora el plan con los diferentes organismos que intervengan o se vean afectados con el proyecto.

La entidad contratante dueña de la obra, es la responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías alternas utilizadas como desvíos provisionales durante la ejecución de las obras.

