



Concepto Planes de Manejo de Tránsito

Para dar respuesta a este interrogante, se procede a establecer el marco normativo vigente en la materia:

I- A NIVEL NACIONAL

- ❖ De conformidad con el artículo 101 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, toda empresa pública, privada y/o persona particular que altere la movilidad y/o intervenga el espacio público deberá contar con la aprobación de la autoridad competente:

ARTÍCULO 101. NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN VÍA PÚBLICA. Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.

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

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



debe ser aprobado por la autoridad competente.” (Subrayado y negrilla fuera de texto)

- ❖ De la misma forma, la Ley 769 de 2002, radicó en cabeza del Ministerio de Transporte la función de determinar, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.
- ❖ Para el efecto, el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 1050 de 2004, adoptó el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, de conformidad con los artículos 5º, 113, 115 y el parágrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002.

El capítulo 4º de la referida Resolución dispone que *“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.*

(...)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.”. (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De tal forma, establece que el objetivo general de los Planes de Manejo de Tránsito es 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.

Así las cosas, los Planes de Manejo de Tránsito deben tener principalmente en cuenta:

1. Características propias de las obras:
 - ❖ El tipo de obra.
 - ❖ 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

2. Características generales de la zona de influencia de la obra

- ❖ Magnitud de la obra
- ❖ Tipo de vía
- ❖ Grado de interferencia que se cause sobre la misma.

Los anteriores aspectos determinan la interferencia del impacto de la obra; interferencia que a su vez establece el área de influencia que debe comprender el plan de manejo de tránsito.

En el referido contexto, la Resolución 1055 define el área de influencia en los siguientes términos:

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 cuadras 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.

Con el anterior, contexto, se establecen una serie de lineamientos que deben satisfacer los Planes de Manejo de Tránsito, a saber: Diagnóstico de las condiciones existentes, manejo del tránsito vehicular, manejo del transporte público en zonas urbanas, manejo de peatones, manejo de vehículos, señalización y adecuaciones temporales, información y divulgación del plan, atención a usuarios y habitantes de la zona y supervisión del plan de manejo de tránsito.

II- A NIVEL DISTRITAL

Bajo tal perspectiva, y con el objetivo de mitigar los impactos generados por las obras públicas y/o privadas sobre los flujos peatonales y vehiculares en la ciudad, la normatividad distrital contempla la realización de un estudio técnico que se presenta ante la Secretaria de Movilidad y que se denomina: **“Plan de Manejo de Tránsito.”**

En aras de dar una mayor comprensión al tema, la Dirección de Control y Vigilancia del Tránsito de la Secretaria de Movilidad, expidió el **Concepto Técnico No 16 del 16 de Septiembre de 20091**, que define a los Planes de Manejo de Tránsito así como su alcance y el procedimiento para su elaboración y gestión, en los siguientes términos:

“Definición: Es una propuesta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar el impacto generado a las condiciones habituales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías peatones, vehículos, ciclistas, por la ejecución de una obra”.

En ese sentido y de conformidad con las normas nacionales, la Secretaria Distrital de Movilidad dependiendo del grado de interferencia en el espacio público causado por la intervención, establece tres tipos de obra, frente a los cuales el Plan de Manejo de Tránsito presentará un mayor o menor grado de exigencia, a saber:

A. **Obra de Interferencia Mínima:** Se trata de una intervención sobre el espacio público cuya afectación es mínima.¹

1. Se realiza sobre vías intermedias y/o locales.

¹ Planes de Manejo de Tránsito- Esquemas típicos para obras de bajo impacto en vías locales- Secretaría de Movilidad, 2008



2. Se desarrollan para actividades de mantenimiento sobre infraestructura existente, que no impliquen ejecución de obras civiles y la Instalación de acometidas domiciliarias o arreglo de canalización relacionada con excavaciones de máximo cinco (5) metros de longitud.
3. La actividad a realizar se debe desarrollar por fuera de calzada o en vías locales de bajo volumen vehicular y únicamente por medias calzadas
4. Su duración no es mayor a 24 horas y no implica la utilización de maquinaria pesada. Así mismo, se desarrolla en una sola etapa de construcción.
5. La zona de influencia tendrá una cobertura de 100 metros (una cuadra) alrededor.
6. Aprobación reservada sobre corredores de movilidad, vías con transporte público y vías reguladas con control semafórico.
7. Deberá tenerse en cuenta para el desarrollo de la propuesta técnica, los protocolos elaborados por la Dirección de Control y Vigilancia- grupo Planes de Manejo de Tránsito que desarrolla los esquemas típicos para obras de bajo impacto en vías locales.

B. **Obra de Interferencia Moderada:** Se trata de una intervención sobre el espacio público cuya afectación es moderada sobre vías locales y/o complementarias e implica automáticamente el cierre parcial de la calzada.

1. Se desarrolla para actividades de mantenimiento de vías, instalación de acometida de servicios públicos con cruce de calzada.
2. Se permite el uso de maquinaria mediana para la realización de las labores de mantenimiento de vías e instalación de acometidas.
3. La zona de influencia tendrá una cobertura de 500 metros (cinco cuadras) alrededor.
4. Su duración no es mayor a 48 horas y se desarrolla en una sola etapa de construcción.

C. **Obras de Interferencia Alta:** Se trata de una intervención sobre el espacio público cuya afectación es alta, y se desarrolla sobre vías arteriales principal y/o arterial complementaria e implica el cierre total de la calzada.



1. Se desarrolla para actividades de mantenimiento y/o adecuación de la infraestructura vial.
2. Se permite el uso de maquinaria pesada para la realización de las actividades de mantenimiento y/o adecuación de la infraestructura vial.
3. Duración de conformidad con el cronograma de trabajo de la obra de mantenimiento y/o adecuación de la infraestructura vial.
4. La zona de influencia tendrá una cobertura de 3000 metros (treinta cuabras) alrededor.

III- CONCLUSIÓN:

De conformidad con las normas tanto nacionales como locales que reglamentan la elaboración, ejecución y vigilancia de los Planes de Manejo de Tránsito, es posible concluir que tanto las obras de interferencia mínima como las de alta, son objeto de los referidos planes. En función del grado de afectación por las obras a ejecutar, el Plan de Manejo de Tránsito, deberá tener mayor cubrimiento espacial y ser más exigente y detallado en los requerimientos, para mitigar los efectos de las intervenciones.