

CARTILLA PARA LA ELABORACIÓN DE PLANES DE MANEJO DE TRANSITO (PMT)

ANA FERNANDA DE LOS ANGELES OTALORA RODRIGUEZ

UNIVERSIDAD SANTO TOMAS SECCIONAL TUNJA

FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL

TUNJA

2022

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION	5
1. O OBJETIVOS DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	6
1.1 OBJETIVO GENERAL	6
1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	6
2. ALCANCE	7
3. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS OBRAS A EJECUTAR	8
3.1 ESPECIFICACIONES TECNICAS	8
4. ELABORACION PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	9
4.1 ESPECIFICACIONES GENERALES DEL PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	9
4.3 INFORMACIÓN SOBRE EL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	9
4.4 CONDICIONES ACTUALES DE LA OBRA	10
4.5 SEÑALIZACION RECOMENDADA	10
4.5.1 Señalización vertical y elevada:	10
4.5.2 Dispositivos para la canalización del tránsito	15
5. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ACTIVIDADES	17
5.1 TIPO DE SEÑALES A UTILIZAR	17
6. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO	21
6.1 ELEMENTOS A SER EMPLEADOS PARA REGULACIÓN Y/O CONTROL ...	21
6.2 PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS	23
6.3 INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL PLAN	23

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Conos	17
ilustración 2 Dispositivos luminosos	18
ilustración 3 Barreras plasticas (maletines)	18
ilustración 4 Delineador tubular	19
ilustración 5 Operaciones del sistema pare/siga.	19
ilustración 6 .Control pare/siga	20

INDICE DE TABLAS

TABLA 1 Señales preventivas	11
TABLA 2 Distancias para la ubicación de señales preventivas en vías urbanas	12
TABLA 3 Señalización reglamentaria	12
TABLA 4 Señalización informativa	14
TABLA 5 Longitud mínima de transición	15

INTRODUCCION

La formulación del Plan de Manejo de Tráfico se realiza con el fin de disminuir el impacto que se genere durante el desarrollo del proyecto y brindar opciones y/o alternativas de desvíos en la circulación de los actores viales y restablecer la normalidad del flujo vehicular; estas medidas deben garantizar la seguridad de los usuarios en el sector de trabajo.

Las características distintas de cada obra, y sus condiciones variadas que se pueden presentar, no permiten establecer una secuencia rígida y única de dispositivos y normas. Se especifican normas para el diseño, instalación y mantenimiento de los diferentes tipos de dispositivos para la regulación del tránsito que se requiere para las obras en vías públicas y privadas abiertas al público.

1. OBJETIVOS DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

1.1 OBJETIVO GENERAL

Mitigar el impacto del tráfico vehicular y peatonal causado por la ejecución de la obra en construcción, buscando la seguridad y protección de los usuarios que transitan por el tramo, los diferentes ayudantes y operadores de obra, residentes de la zona y habituales usuarios de cada uno de los sectores de la zona

1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Definir las zonas a intervenir con el objeto de reducir el riesgo de accidentes, altos índices de congestión vehicular y hacer más ágil el tránsito de los usuarios reduciendo los tiempos de movilidad
- Instalar los dispositivos para la regulación del tránsito, los cuales deben ubicarse con anterioridad al iniciar cada actividad y ser removidos o cubiertos los que no sean requeridos, incluyendo cualquier señalización permanente
- Establecer rutas alternas y/o desvíos para información a los usuarios (conductores) de las condiciones de movilidad en el sector, durante el transcurso de la obra.

2. ALCANCE

El presente Apéndice, corresponde a las especificaciones para el Plan de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos de las Labores de Obra. Contiene los lineamientos de obligatorio cumplimiento para el Contratista durante la ejecución del contrato.

El documento a elaborar, corresponde al Plan de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos, para los diferentes segmentos de vía a cargo del contratista, el cual implementará al momento de iniciar cada intervención

3. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS OBRAS A EJECUTAR

Las obras a ejecutar pueden ser de alto, mediano o bajo impacto de acuerdo con el tipo de Labores Obra que se realice en cada frente de trabajo, lo cual estará definido de acuerdo con el resultado del diagnóstico, estudios y diseños; evaluaciones que adelante el Contratista y la Interventoría.

Para la ejecución de las obras, se tiene previsto permitir el tránsito restringiendo los pasos con controladores al lado y lado de ejecución de los frentes de obra, con el fin de mantener la seguridad tanto de vehículos como de peatones y ciclistas.

3.1 ESPECIFICACIONES TECNICAS

El manual de señalización vial, que contiene los dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas, del ministerio del transporte e INVIAS, donde igualmente se definen las especificaciones con las cuales se debe elaborar las señales que incluyen las preventivas, informativas, reglamentarias y restrictivas.

4. ELABORACION PLAN DE MANEJO DE TRANSITO

Para la realización del documento Plan de Manejo de Transito a implementar en la Obra a ejecutar, que busca garantizar una seguridad a peatones, vehículos tipo particular y privado, de igual manera los trabajadores dentro de las zonas de intervención; para el desarrollo de este documento se deben tener presente los siguientes lineamientos

4.1 ESPECIFICACIONES GENERALES DEL PLAN DE MANEJO DE TRANSITO

TRANSITO PEATONAL: la seguridad del tránsito peatonal y vehicular deberá ser elemento integral y de alta prioridad, la señalización dispuesta permitirá la alta identificación por parte de los peatones.

CONTINUIDAD DEL TRAFICO VEHICULAR: la circulación vial será restringida u obstruida lo menos posible de acuerdo con lo establecido en el presente documento brindando condiciones de seguridad.

CONDICIONES DE INTERVENCIÓN: se programarán intervenciones con el fin de permitir el acceso a las diferentes viviendas del sector y cada uno de los tramos.

La señalización se implementará de tal forma que los peatones, conductores de vehículos y ciclistas tengan la claridad necesaria para su desplazamiento en el eje del proyecto y áreas de influencia.

4.2 LOCALIZACION DEL PROYECTO

Este apartado, pide describir detalladamente las zonas de intervención de la obra para implementar y desarrollar un manejo de transito adecuado a la zona para evitar alteraciones de orden vehicular e impedir y retrasar los tiempos de movilidad

4.3 INFORMACIÓN SOBRE EL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

La comunidad (peatones conductores residentes y transportadores deberán estar informados permanentemente sobre los cambios que afecten su movilidad. El PMT, es dinámico y requiere de una permanente retroalimentación y ajustes para garantizar su adecuación a todos los principios y objetivos señalados.

4.4 CONDICIONES ACTUALES DE LA OBRA

Se pide realizar una descripción precisa sobre las posibles afectaciones que se evidencian en las zonas a intervenir. Desarrollar un inventario con patologías presentes y estado de severidad

4.5 SEÑALIZACION RECOMENDADA

El plan de manejo de tránsito para la construcción debe complementarse con el sistema de señalización provisional para evitar inconvenientes a los usuarios del área de influencia principalmente, la señalización se constituye en la principal herramienta para lograr este propósito. La señalización de las obras, busca primordialmente los siguientes objetivos:

- Delimitar y demarcar de manera precisa el área de las actividades.
- Indicar al usuario de la vía de los trabajos que se realizan, demarcar las áreas que puede utilizar e informar sobre los desvíos implementados. De igual manera las restricciones de tránsito y precauciones que debe tomar a la circular en la vía.
- Proteger la seguridad de usuarios y trabajadores. El contratista de construcción deberá fabricar las señales provisionales con las normas establecidas en publicaciones especializadas en señalización de tránsito y que tienen vigencia, según lo indicado en el Manual de señalización vial – Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y carreteras de Colombia; resolución 004050 de 2004, especialmente en su capítulo 4 “Señalización de calles y carreteras afectadas por obras.

4.5.1 Señalización vertical y elevada:

La señalización contempla la ubicación de señales de tercer nivel o de obra, para vía autorizada a velocidad de 60km/h, esta señalización se debe ubicar en la zona de influencia directa de las intervenciones y sirven para informar, prevenir y reglamentar a todos los actores viales para el paso seguro por las obras

Tabla 1 Señales Preventivas

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 145 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.		
SPO-01. TRABAJO 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-01 
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	PO-02 
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.	SPO-03 

FUENTE: *Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras, ciclorrutas de Colombia-2015.*

Ubicación: Deberán ser colocadas antes del riesgo a prevenir. En vías urbanas, o de jerarquía inferior, se ubicarán a una distancia que podrá variar entre 60 y 80 m. Para el caso de vías rurales, o urbanas de jerarquía superior a las arterias, las señales preventivas se colocarán de acuerdo con la velocidad de operación del sector, así:

Tabla 2 Distancias para la ubicación de Señales Preventivas en vías Urbanas

Velocidad de Operación (Km/h)	Distancia (m)
40	50
60	90
80	120
100	150
Más de 100	No menos de 150

FUENTE: *Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras, ciclorrutas de Colombia-2015.*

Tabla 3 Señalización Reglamentaria

SEÑALES REGLAMENTARIAS		
Tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso. Tienen forma circular y sus colores serán blancos para el fondo, orla y línea de color rojo, con los textos y símbolos de color negro.		
SR-30 VELOCIDAD MAXIMA PERMITIDA	Señal reglamentaria que informa al conductor la velocidad máxima permitida a la que debe circular, porque los límites que superen lo establecido por la señalización perjudica la credibilidad de esta misma y provocar accidentes por alcance	

SR-26. PROHIBIDO ADELANTAR	Señal reglamentaria que se utiliza para notificar al conductor que se prohíbe adelantar otros vehículos donde no se cuenta con la suficiente distancia y visibilidad para efectuar la maniobra de adelantamiento en determinados tramos de la vía	
SRO-02. DESVIO	Señal que notifica a los conductores el inicio de un tramo de vía por el cualno se permite su circulación durante el desarrollo de las obras o proyecto	
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.	

FUENTE: *Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras, ciclorrutas de Colombia-2015.*

Ubicación: Las señales reglamentarias se ubicarán en el sitio mismo a partir del cual empieza a aplicarse la reglamentación o prohibición descrita en la señal. 43 Las señales podrán ser complementadas con una placa informativa situada debajo del símbolo, que indique el límite de la prohibición o restricción. Por ejemplo, se podrá incluir una placa con las palabras: en esta cuadra, en ambos costados. Igualmente se podrán adosar placas que indiquen el punto de inicio y de terminación de la prohibición o restricción, acompañadas de flechas indicativas

Tabla 4 Señalización Informativa

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 reflectivas, mensaje y orla de color negro. Para el texto se utilizará el alfabeto tipo D, con una altura mínima de letra de 20 cm.		
SIO-01. APROXIMACION A OBRA EN LA VIA	Esta señal se empleará para advertir conductores y peatones la aproximación a un tramo de vía afectado por una obra. La señal llevara 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 INFORMACION DE INICIO O FIN DE OBRA	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)	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	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.	

FUENTE: Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras, ciclorrutas de Colombia-2015.

Ubicación:

- **De identificación:** Se ubicarán adyacentes a las señales de destino que identifiquen la ruta a la cual se hace referencia.
- **Postes de referencia:** Estos postes se colocan en cada kilómetro de vía, en orden ascendente, a partir de un punto de referencia establecido conforme a las normas vigentes sobre el tema, así:
 - Al lado derecho para carreteras de doble calzada.
 - Alternando números pares por la derecha, con números impares por la izquierda, para carreteras de una calzada.
 - Si por circunstancias físicas de la vía el poste no puede colocarse en la abscisa exacta, éste debe instalarse adelante o atrás de la abscisa correspondiente, a una distancia no mayor de 25m.; si aún persiste la imposibilidad de ubicarlo, puede omitirse

4.5.2 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.

Tabla 5 Longitud Mínima de Transición

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

FUENTE: Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras, ciclorrutas de Colombia-2015.

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

5. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ACTIVIDADES

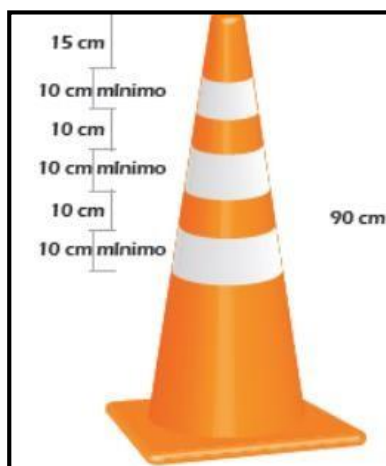
La demarcación del área de trabajo de construcción, se realizará con los siguientes tipos de elementos y mantendrá coherencia y concordancia con el documento y recomendaciones del Plan de Manejo Ambiental:

- Senderos peatonales con cintas, delineadores tubulares (colombinas).
- Conos.
- Maletines de plástico.
- Elementos propios para iluminación nocturna.

5.1 TIPO DE SEÑALES A UTILIZAR

Conos: Los conos de tránsito se emplearán para delinear carriles temporales de circulación, desviando el tránsito a través de servicio prestado en la vía u obra, dependiendo de la velocidad permitida en el corredor vial, en este caso se utilizarán conos de 90cm de altura, color naranja con tres (3) cintas reflectivas blancas de 10 cm de alto cada una. El espaciamiento entre conos debe ser máximo de 5 metros.

Ilustración 1 Conos



FUENTE: *Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras, ciclorrutas de Colombia-2015.*

Dispositivos luminosos: Son los utilizados en horas de oscuridad, complementando la señalización prevista en el Servicio Conexo o en la Obra de Mantenimiento – construcción. Deberán ser instalados en cada punto de cierre para

brindar visibilidad y protección a los auxiliares de tránsito vial y de tal forma que no afecte la visibilidad del usuario, adicionalmente si el área de trabajo se encuentra distante a los señalizadores auxiliares de tránsito viales, tanto el punto de ubicación de los auxiliares de tránsito como del área de trabajo, deben contar con iluminación independiente.

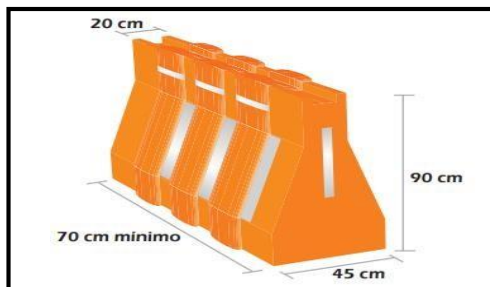
Ilustración 2 Dispositivos Luminosos



FUENTE: *Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras, ciclorrutas de Colombia-2015.*

Barreras plásticas (Maletines): Utilizados para restringir y canalizar el tránsito vehicular, cuando se genera un cierre total o parcial de la vía. Para lograr que estos dispositivos tengan un peso que evite su fácil movimiento, deberán ser llenados con un material (arena o agua) hasta máximo 1/10 de su volumen, o hasta donde lo indique el fabricante, para impedir que el viento los mueva con facilidad y los trabajadores puedan moverlos sin exceder sus esfuerzos.

Ilustración 3 Barreras Plásticas (Maletines)



FUENTE: *Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carretera, ciclorrutas de Colombia-2015.*

Delineadores Compuestos: Estos delineadores se utilizan para definir transiciones por angostamiento, delinear el borde de la calzada, hacer cerramientos en obras y para el control de peatones. En la parte inferior deberán anclarse a una base cuya forma garantice la estabilidad del delineador.

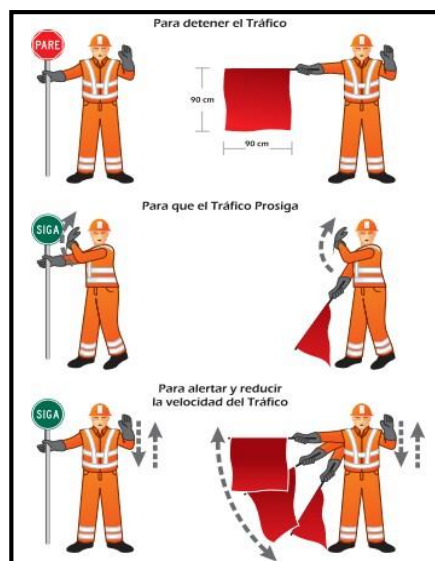
Ilustración 4 Delineador Tubular



FUENTE: *Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras, ciclorrutas de Colombia-2015.*

Auxiliar de tránsito: En el sistema de control PARE / SIGA el Auxiliar de Tránsito es responsable de la seguridad de los usuarios de la vía y del manejo del tráfico.

Ilustración 5 Operaciones del sistema Pare/Siga.



FUENTE: *Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras, ciclorrutas de Colombia-2015.*

- **Vestimenta:** La vestimenta de obras de alta visibilidad está destinada a destacar visualmente la presencia de un trabajador, con el fin de que este, en cualquier circunstancia, sea apropiado y oportunamente percibido. La vestimenta de obras de alta visibilidad incluye, entre otras prendas, arneses, pecheras, petos, chalecos, chaquetas, overoles y pantalones.

Ilustración 6 .Control PARE/SIGA



FUENTE: *Manual de Señalización Vial-Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras, ciclorrutas de Colombia-2015.*

6. 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

6.1 ELEMENTOS A SER EMPLEADOS PARA REGULACIÓN Y/O CONTROL DE TRÁNSITO

La señalización a utilizar para el desarrollo del Plan de Manejo de Tráfico corresponde a todas aquellas señales de aproximación de obra, así como los demás elementos de seguridad para canalizar los flujos vehiculares y peatonales dentro del sector de obra.

Esta distribución estará a carga del profesional encargado de la selección de elementos y dispositivos a utilizar en, las zonas de intervención.

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:

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.

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 172 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.

6.2 PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS

El diseñador plasmara en planos la distribución de la señalización y dispositivos a utilizar en los tramos definidos para la ejecución de obra; y se socializara las rutas de desvíos a tener en cuenta

6.3 INFORMACIÓN Y DIVULGACIÓN DEL PLAN

Una vez aprobado el Plan de Manejo de Tránsito y señalización. Se adelantará una campaña de divulgación del mismo, con el fin de informar oportunamente a los usuarios de la vía, la cual se realiza por medio de piezas de divulgación masiva; tales como Secretaria de Transito y redes sociales

