

**MUNICIPIO DE RESTREPO  
DEPARTAMENTO DEL META**

**PLAN DE MANEJO DE TRANSITO**



**PMT**





**PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO  
PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA  
CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6**



**TABLA DE CONTENIDO**

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	3
<b>2. OBJETIVOS</b> .....	4
<b>2.1. OBJETIVO GENERAL</b> .....	4
<b>2.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS</b> .....	4
<b>3. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROYECTO</b> .....	5
<b>3.1. LÍMITES DEL MUNICIPIO:</b> .....	5
<b>3.2. UBICACIÓN DEL PROYECTO:</b> .....	6
<b>3.3. CONDICIÓN ACTUAL DE LA VÍA</b> .....	7
<b>3.3.1. PRUEBAS FOTOGRÁFICAS</b> .....	7
<b>3.4. VOLÚMENES DE TRÁNSITO</b> .....	8
<b>3.5. PATRONES DE TRÁFICO</b> .....	8
<b>3.6. COMPOSICION VEHICULAR</b> .....	9
<b>4. FORMULACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO</b> .....	9
<b>4.1. CONCEPCIÓN GENERAL DEL PLAN DE MANEJO</b> .....	9
<b>4.2. IMPACTOS A MITIGAR CON EL PMT</b> .....	10
<b>4.3. MEDIDAS DE MANEJO</b> .....	10
<b>4.3.1 FRENTE DE OBRA</b> .....	10
<b>4.3.2 CONTROL DE TRÁNSITO EN ZONAS DE CIERRE TEMPORAL DE VÍAS</b> .....	11
<b>4.4. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS</b> .....	11
<b>4.4.1. SEÑALIZACIÓN VERTICAL PROPUESTA</b> .....	11
<b>4.5. DISPOSITIVOS PARA CANALIZACIÓN DE LOS MOVIMIENTOS PEATONALES, VEHICULARES Y PARA EL CIERRE DE LA OBRA</b> .....	14
<b>4.5.1. BARRICADAS</b> .....	14
<b>4.5.2. DELINEADORES TUBULARES Y CINTA PLÁSTICA</b> .....	15
<b>4.5.3. CONOS DE TRÁNSITO</b> .....	16
<b>4.5.4. Reguladores de Tránsito</b> .....	17
<b>5. IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO</b> .....	18
<b>5.1. TIPO DE OBRAS A REALIZAR EN LA VÍA</b> .....	18
<b>5.2. PROCESO CONSTRUCTIVO</b> .....	18
<b>6. CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES</b> .....	19
<b>6.1. CONCLUSIONES</b> .....	19
<b>6.2. RECOMENDACIONES</b> .....	20



**PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO  
PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA  
CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6**



## **1. INTRODUCCIÓN**

A continuación se presenta el informe del “Estudio de manejo del tránsito y peatones” del proyecto denominado “MEJORAMIENTO VIAL EN CONCRETO RÍGIDO Y RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO DE LA CALLE 10 ENTRE LA CARRERA 5 Y 6 EN EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO” en donde se puede evidenciar un gran deterioro debido al incremento automovilístico presente en el municipio de Restrepo Meta, además de la falta de mantenimiento de la carpeta asfáltica, a estos daños se les puede sumar el impacto debido a factores climáticos tales como la temperatura, la humedad, la filtración de agua; la vida útil del pavimento (como es tipo flexible, su vida útil ronda entre 10 y 15 años) , Como se puede observar el documento se divide en objetivos (título 2) en donde se plasmarán las metas tanto generales como específicas del proyecto, seguido se encuentran las características generales del proyecto (título 3) en donde se mencionan todas las características tanto del lugar como del proyecto en sí con el fin de resaltar el sitio y la problemática, seguido se encuentra la formulación del plan de manejo de tránsito (título 4) en donde se plasma de manera muy detallada los procedimientos a llevar a cabo con el fin de que se cumpla al pie de la norma dicho PMT, como penúltimo factor se tiene la implementación del plan de manejo de tránsito (título 5) en donde se propone tanto las obras que se realizarán como los procesos constructivos implementados y por último se mencionan las conclusiones y recomendaciones (título 6).



**PLAN DE MANEO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO  
PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA  
CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6**



## **2. OBJETIVOS**

### **2.1.OBJETIVO GENERAL**

- Reducir el impacto generado en el tráfico, por la obra que se desarrollará denominada “MEJORAMIENTO VIAL EN CONCRETO RÍGIDO Y RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO DE LA CALLE 10 ENTRE LA CARRERA 5 Y 6 EN EL CASCO URBANO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO”, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ágil y con la menor incomodidad posible, a los conductores, peatones, vecinos y personal de la obra.

### **2.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- Estudiar las condiciones que se presentan en el avance de las obras, y el comportamiento del tráfico actual en la zona, con el fin de minimizar el impacto que la ejecución de las obras, causará sobre los residentes, peatones, vehículos particulares y de transporte público que diariamente transitan por esta vía.
- Presentar un Plan de Manejo de Tráfico que permita la circulación de vehículos, peatones en forma segura durante el tiempo en que se realicen las obras y proporcionar seguridad al personal que labora en los diferentes frentes de la construcción, mediante la canalización adecuada del tránsito vehicular y de los peatones, apoyada en un diseño de la señalización y demarcación requerida en toda el área.
- Aplicar una señalización clara y de fácil interpretación, que facilite la toma de decisiones en forma oportuna y ágil.



## PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6



### 3. CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PROYECTO

El contrato se localiza en la calle 10 entre las carreras 5 y 6 del casco urbano del municipio de Restrepo, Meta. El municipio de Restrepo, está localizado a los  $4^{\circ}15'42''\text{N}$   $73^{\circ}33'51''\text{O}$ , a una altura sobre el nivel del mar de 570 metros.



*Ilustración 1 (Ubicación de Restrepo, Meta, Fuente: Google maps).*

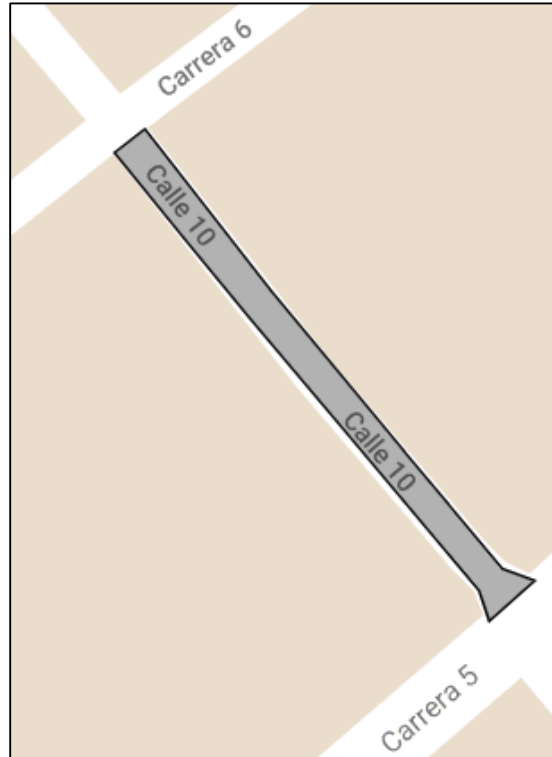
Restrepo es un municipio colombiano, el cual es el más cercano a la capital del departamento del Meta, se encuentra en el piedemonte llanero. Fue fundado el 22 de junio de 1906, cuenta con una población de 17,610 habitantes en 2018, presenta una temperatura variante entre  $34.4^{\circ}\text{C}$  y  $17.2^{\circ}\text{C}$  siendo la media en  $25.8^{\circ}\text{C}$  lo cual se traduce como un clima cálido y templado.

#### 3.1. LÍMITES DEL MUNICIPIO:

Sus límites municipales son:

- **Norte:** Municipio de medina (Cundinamarca) y Cumaral (Meta)
- **Occidente:** Municipios de San Juanito, El Calvario y Villavicencio.
- **Sur:** Villavicencio y Puerto López.
- **Oriente:** Puerto López y Cumaral.

### 3.2. UBICACIÓN DEL PROYECTO:



*Ilustración 2 (Ubicación de la vía para mejorar, Fuente: Autor).*

Como se puede visualizar en **Ilustración 2** la vía que se intervendrá está ubicada en la calle 10 delimitada entre las carreras 5 y 6 en la cual se realizará el mejoramiento de la vía y recuperación de espacio público.



*Fotografía 1 (Ubicación de la vía para mejorar - vista real, Fuente: Autor).*



## PLAN DE MANEO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6



### 3.3. CONDICIÓN ACTUAL DE LA VÍA

La vía se encuentra construida en pavimento flexible, lo cual se traduce como una débil resistencia ante tránsito lento como es el caso de este lugar por tal motivo la estructura vial se encuentra bastante deteriorado, esto anterior también es debido a la falta de mantenimiento de la misma, lo cual se evidencia en las fotografías

#### 3.3.1. PRUEBAS FOTOGRÁFICAS



*Fotografía 2 (Estado de la vía - Calle 10, Fuente: Autor).*



*Fotografía 3 (Estado de la vía - Calle 10, Fuente: Autor).*



**PLAN DE MANEO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO  
PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA  
CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6**



### **3.4. VOLÚMENES DE TRÁNSITO**

El volumen de tránsito estimado que circula por la vía denominada calle 10 es de 850 Veh.Mix./día – Se toma el valor máximo con el fin de reducir saturaciones por fluctuaciones en el flujo en días atípicos.

### **3.5. PATRONES DE TRÁFICO**

Según la visita al sitio de la obra se permite identificar los siguientes tipos generales de patrones del tránsito en el área de estudio:

- En el área de interés existe un patrón el cual está caracterizado por la baja demanda vehicular debido a que es una vía terciaria poco concurrida y en un solo sentido, sin embargo alcanza la hora pico a mediados de las 12:00 p.m. y a las 6:30 p.m. (*sobre todo en la salida de la vía*).
- Se evidencia además que el patrón de ocurrencia de estos flujos vehiculares son debido a viajes realizados por las personas que finalizan su horario laboral o salen a departir en esta zona la cual presta servicio de plazoleta de comida.
- Por último se puede mencionar que los vehículos que mayor frecuencia presenten en este documento son los vehículos livianos, camiones, motocicletas y ocasionalmente vehículos pesados (*volquetas*).






**PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO  
PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA  
CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6**



### 3.6. COMPOSICION VEHICULAR

*Tabla 1*

DESCRIPCIÓN DE VEHÍCULO	GRÁFICO DE VEHÍCULO
Vehículos livianos	
Vehículos pesados	
Motocicletas	

*(Composición vehicular predominante, Fuente: Autor).*

Como se puede observar en la **Tabla 1** los vehículos más predominantes son los vehículos livianos, pesados y motocicletas.

## 4. FORMULACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO

### 4.1. CONCEPCIÓN GENERAL DEL PLAN DE MANEJO

En la formulación de los esquemas funcionales y de señalización que se han elaborado para los diferentes escenarios que se han considerado en el estudio, los cuales se presentan al final de este capítulo, se han tenido en cuenta entre otros aspectos, los siguientes:

Los diferentes tipos de actividades que se requieren adelantar en la ejecución de las obras como son:

- Obras Preliminares.
- Replanteo de la estructura y área de intervención.
- Construcción de estructura vial.
- Instalación de señalización y demarcación del área de intervención.
- Elementos no estructurales.



## PLAN DE MANEO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6



Para que el PMT sea efectivo, se hace necesario comenzar una semana antes a informarse al público mediante volantes sobre los cambios que se van a presentar en el flujo vehicular que circule en las proximidades del sector.

### 4.2. IMPACTOS A MITIGAR CON EL PMT

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

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

### 4.3. MEDIDAS DE MANEJO

Como parte de la señalización temporal será necesario contar con dispositivos que permitan:

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

*Para lo anterior se implementarán las siguientes medidas:*

#### 4.3.1 FRENTE DE OBRA

- El cerramiento de la obra se hará con cinta plástica con franjas amarillas y negras de cinta en todo el perímetro demarcado.
- En las labores de excavación, el área excavada debe aislarse en forma total. Para excavaciones con profundidades mayores a 50 cm., la obra debe contar con señales reflectivas o luminosas, tales como conos luminosos, o algún otro dispositivo luminoso sobre los parales, canecas pintadas con pinturas reflectivas, etc.
- En los sitios donde se llegue a requerir maquinaria pesada se van a utilizar personas que dirijan el tráfico, las cuales deben estar con sus chalecos reflectivos y sus paletas de pare y siga.



**PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO  
PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA  
CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6**



#### **4.3.2 CONTROL DE TRÁNSITO EN ZONAS DE CIERRE TEMPORAL DE VÍAS**

El proceso de señalización vial para el estrechamiento o cierre parcial o total de una vía debe dividirse en tres sectores:

**Señalización anterior a la obra:** previene al usuario sobre las obras que se realizan y que encontrará más adelante. Se subdivide en tres zonas:

- Acceso al área de precaución.
- Área de transición.
- Área de protección o zona restringida.

**Señalización en el sitio de la obra:** Área de trabajo.

**Señalización en parte final de los trabajos:** En este sector el tránsito retorna a la circulación normal.

El tipo, número de señales, ubicación de las mismas, así como los dispositivos de señalización que se deben ubicar en cada una de las zonas descritas anteriormente, se encuentran definidos en el Manual de señalización del Ministerio de transporte.

#### **4.4. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**

El Manual de Señalización Vial, que contiene los Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclo-Rutas, del Ministerio de Transporte e INVÍAS, del año 2004, define las especificaciones con las cuales se deben elaborar todas las señales que están contenidas en el Manual, dependiendo de la altura y las condiciones climatológicas existentes en la vía en estudio. A continuación se presentan algunos apartes de las especificaciones técnicas del manual, que hacen referencia al tamaño de las señales, forma, color, material reflectivo y al material con el cual se deben fabricar los tableros de las señales para ser empleadas en la implementación del PMT en estudio:

##### **4.4.1. SEÑALIZACIÓN VERTICAL PROPUESTA**

Teniendo en cuenta lo anterior, para efectos de la elaboración de las señales a ser empleadas en el plan de manejo del tránsito durante la etapa de construcción de las obras de la carretera,



**PLAN DE MANEO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO  
PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA  
CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6**



así como durante la etapa de conservación y mantenimiento de la vía, se recomienda sean elaboradas en lámina calibre 18 o 20, con las siguientes dimensiones

- **Señales preventivas:** lado de 75 cm
- **Señales informativas:** 1,30m de ancho por 1,0m de alto
- **Señales Informativas:** Longitud 1,30m – Ancho 1,0m
- **Señales reglamentaras:** diámetro de 75 cm

**SIO-01. APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA**

Esta señal se empleara 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.



*Ilustración 3 (Señal transitoria - Obra en la vía a 100 m, Fuente: Manual de señalización vial).*

**SIO-02. SIO-03. INFORMACIÓN 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 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-02 SIO-03).



*Ilustración 4 (Señal transitoria – Inicio de obra, Fuente: Manual de señalización vial).*



*Ilustración 5 (Señal transitoria – Fin de obra, Fuente: Manual de señalización vial).*

#### **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.



*Ilustración 6 (Señal transitoria – Señal de trabajos en la vía, Fuente: Manual de señalización vial).*

#### **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.



*Ilustración 7 (Señal transitoria – Señal de maquinaria en la vía, Fuente: Manual de señalización vial).*



**PLAN DE MANEO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO  
PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA  
CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6**

**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.



*Ilustración 8 (Señal transitoria – Señal de banderero, Fuente: Manual de señalización vial).*

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

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

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

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

**4.5.1. BARRICADAS**

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

*Para este tipo de señales se debe tener en cuenta:*

- Las barricadas se colocarán ortogonalmente al eje de la vía, obstruyendo el carril en el cual no debe haber circulación de tránsito.
- Las franjas de las barreras serán alternadamente blancas y naranjas con una inclinación hacia abajo de 45 grados, en dirección al lado donde pasa el tránsito.
- Las franjas serán reflectantes y visibles en condiciones atmosféricas normales, a una distancia mínima de 300m cuando se iluminen con las luces altas de un vehículo normal.

#### **DETALLE DE BARRICADA**

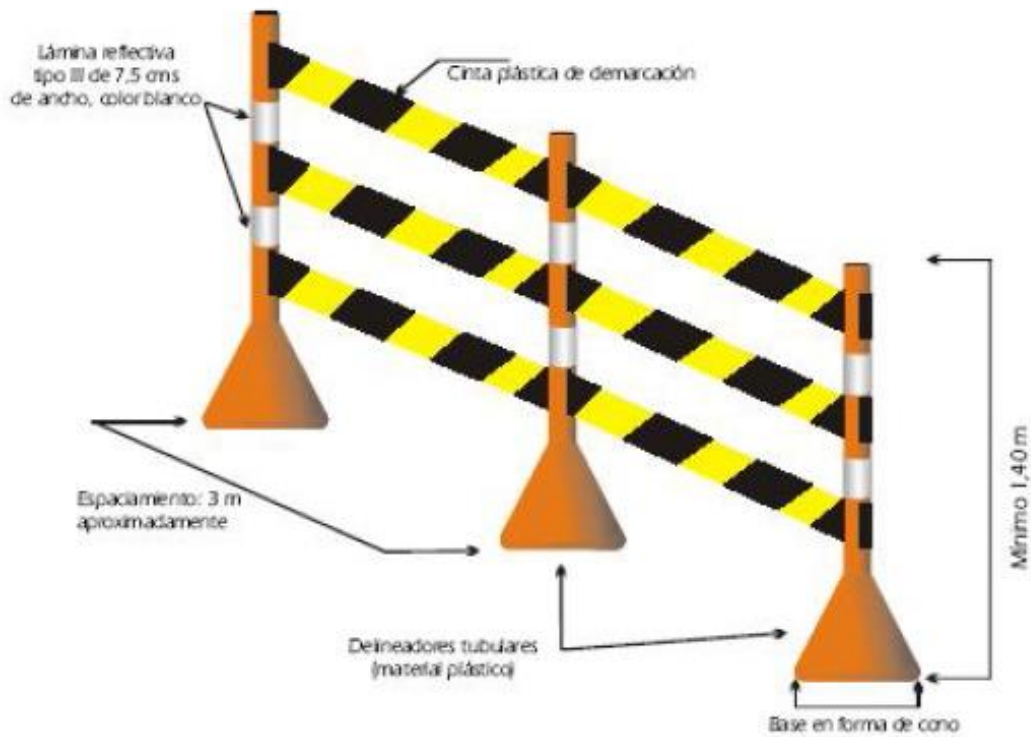


*Ilustración 9 (Señal reglamentaria + barricada – Señal de desvío, Fuente: Manual de señalización vial).*

#### **4.5.2. DELINEADORES TUBULARES Y CINTA PLÁSTICA**

Estos elementos se han empleado en el plan de manejo para canalizar los movimientos peatonales y los movimientos vehiculares a lo largo de la carretera, así como para realizar el

cerramiento de los tramos en construcción. Cuando por seguridad no se puede usar tubo en polivinilo, se puede remplazar con postes de madera debidamente pintados y soportados por un cilindro de concreto de diámetro máximo 30 cm.



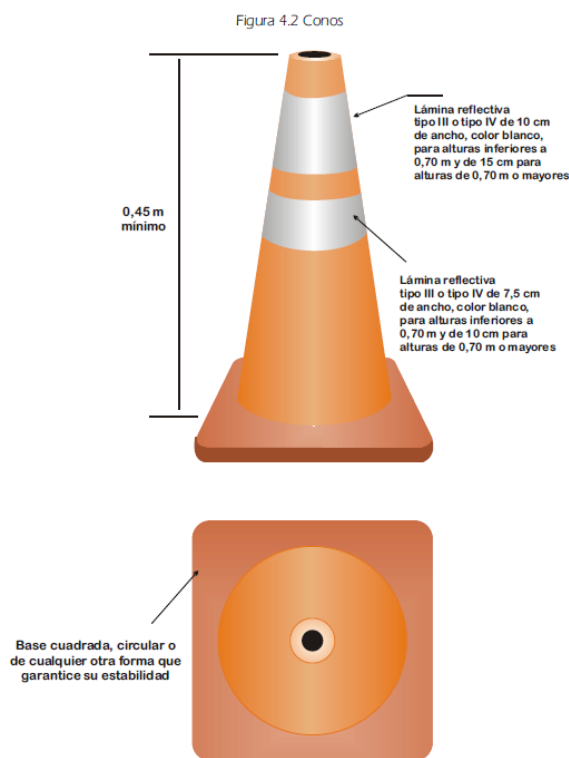
*Ilustración 10 (Delineadores tubulares y cinta plástica, Fuente: Manual de señalización vial).*

### **4.5.3. CONOS DE TRÁNSITO**

Se utilizan como canalizadores de tránsito o en la delimitación de zonas de construcción.

Para este tipo de señales se debe tener en cuenta:

- Los conos de tránsito y dispositivos tubulares tendrán un mínimo de 0.45m de alto, con la base cuadrada y ancha.
- Los conos y otros elementos tubulares serán de color naranja y se mantendrán limpios para lograr una visibilidad máxima.
- Para uso nocturno serán reflectantes o se equiparán con dispositivos luminosos que tengan buena visibilidad.



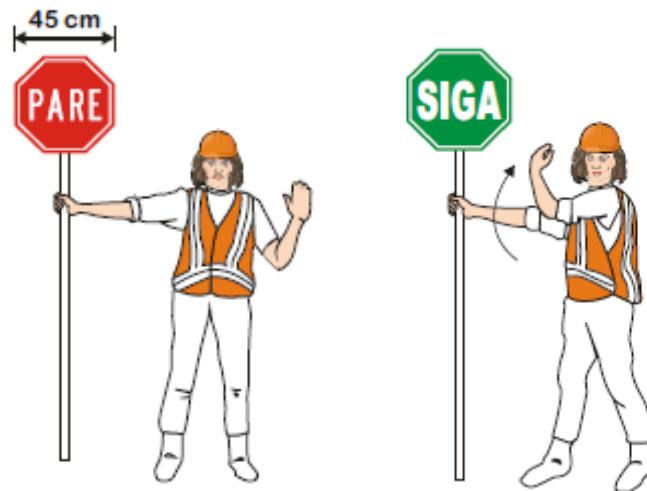
*Ilustración 11 (Conos de tránsito, Fuente: Manual de señalización vial).*

#### **4.5.4. Reguladores de Tránsito**

Es muy importante la asignación de los bandereros en cada uno de los extremos del tramo que se encuentre intervenido, para efectos de controlar el paso de los vehículos de manera

alternada en los dos sentidos, así como regular la velocidad de los mismos, por el tramo que está intervenido.

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



*Ilustración 12 (Conos de tránsito, Fuente: Manual de señalización vial).*

## **5. IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DEL TRÁNSITO**

### **5.1. TIPO DE OBRAS A REALIZAR EN LA VÍA**

El proyecto comprende la construcción de los centros de atención inmediata CAI La Esperanza y CAI Popular.

Para organizar el tráfico se requiere cerrar la vía a medio carril y manejar el tráfico con paleteros, lo anterior durante los descargues de materiales e insumos necesarios en la construcción de la estructura.

### **5.2. PROCESO CONSTRUCTIVO**

El proceso constructivo que se llevará a cabo en la ejecución de las obras comprende la realización de manera secuencial de las siguientes etapas: Localización y replanteo de la estructura, construcción de cimentación, construcción elementos estructurales y no estructurales. Durante este proceso se debe garantizar la señalización citada en este documento.



**PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO  
PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA  
CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6**



Está prohibido que los vehículos se estacionen en cualquier sentido de la vía, debido a que obstaculizan el paso de los vehículos formando trancones e inconvenientes para trabajar.

Los paleteros también se encargaran de organizar el paso de peatones, lo anterior en caso de ser necesario, durante las actividades de carga y descarga de material o en las actividades que se requiera de maquinaria pesada.

## **6. CONCLUSIONES Y OBSERVACIONES**

*A continuación se presentan las conclusiones y recomendaciones generales del estudio:*

### **6.1. CONCLUSIONES**

- El Plan de Manejo del Tránsito (PMT) realizado pretende adecuarse a las condiciones actuales del avance de las obras. En lo posible no debe cerrarse un trayecto a menos que se estén realizando obras sobre él.
- El ingeniero Director de Obra y/o el ingeniero Residente son los responsables de implementar de manera adecuada el Plan de Manejo del Tránsito que se ha propuesto en este documento para la construcción de las obras.
- El sitio donde se estén realizando excavaciones y depósitos de material, debe estar muy bien señalizado para evitar accidentes a los transeúntes.
- Es importante que el personal de apoyo al PMT sea capacitado antes de iniciar sus labores; tal es el caso de los paleteros o auxiliares de tráfico, los cuales deben conocer bien las normas de tránsito y la forma como se realizan las indicaciones, para evitar confusiones en conductores y peatones; además, deben proteger su propia integridad al momento de detener el tráfico.
- La señalización que se ha considerado en el PMT contempla señales informativas, preventivas y reglamentarias, además de dispositivos especiales como son las barricadas, delineadores tubulares, cinta plástica, conos y maletines, recomendados en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, año 2004.



**PLAN DE MANEO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE RESTREPO  
PROYECTO PLAZOLETA DE COMIDA RÁPIDA  
CALLE 10 ENTRE CARRERA 5 Y 6**



**6.2. RECOMENDACIONES**

- Implementar todas las medidas que se plantean en el PMT para diferentes frentes de trabajo, con el fin de mitigar el impacto de las obras y reducir los riesgos de ocurrencia de accidentes.
- Aunque el Manual de Señalización del Ministerio de Transporte especifica la fabricación de señales verticales en lámina galvanizada calibre 16, se recomienda que para el caso de las señales verticales que demanda el PMT se emplee un calibre 18 ó 20, ya que estas señales son temporales.
- Comunicarle a la comunidad en la socialización del proyecto, que se van a generar demoras en la circulación de esta vía debido a los trabajos que se van a realizar.