

NOTIFICACIÓN POR AVISO N° 1160

La Autoridad de Tránsito de Bogotá D.C, en uso de sus facultades legales señaladas en los Artículos 3, 7 y 134 de la Ley 769 de 2002 y sus modificatorios (Código Nacional de Tránsito) y en aplicación de lo establecido en el inciso 2 del artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo procede a notificar el siguiente acto administrativo:

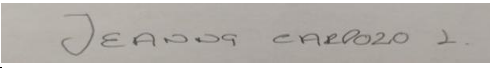
EXPEDIENTE N°.	202261202121262 MAYOR GENERAL
FECHA DE EXPEDICIÓN:	202222409014551 44832
FIRMADO POR:	DIEGO ANDRES SUAREZ GOMEZ ORIGINAL FIRMADO POR LA AUTORIDAD DE TRANSITO.

ADVERTENCIA

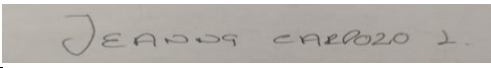
ANTE LA IMPOSIBILIDAD DE EFECTUAR LA NOTIFICACIÓN PERSONAL PREVISTA EN EL ARTÍCULO 67 DEL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SE PUBLICA EL PRESENTE AVISO POR UN TÉRMINO DE CINCO (5) DÍAS HÁBILES CONTADOS A PARTIR DE **26 DE OCTUBRE DE 2022**, en la página web www.movilidadbogota.gov.co / subdirección de contravenciones (movilidad.gov.co); para mayor información, acercarse a la Secretaria Distrital de Movilidad, Subdirección de Contravenciones, ubicada en la calle 13 No 37 – 35, Segundo Piso – Área de Notificaciones, en el horario de lunes a viernes de 08:00 a.m. a 4:00 p.m.

El acto administrativo aquí relacionado, del cual se acompaña copia íntegra, se considera legalmente NOTIFICADO Y EN FIRME al finalizar el día siguiente de la desfijación del presente aviso, advirtiendo que contra el presente acto administrativo procede el recurso enunciado en la parte resolutive del proveído en mención.

ANEXO: Se adjunta a este aviso en **53 FOLIOS** copia íntegra del Acto Administrativo proferido dentro del Expediente No. **202222409014551**
CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE FIJA HOY **26 DE OCTUBRE DE 2022**, A LAS 7:00 A.M. POR EL TERMINO DE CINCO DÍAS HÁBILES.

FIRMA RESPONSABLE FIJACIÓN: 

CERTIFICO QUE EL PRESENTE AVISO SE RETIRA HOY **01 DE NOVIEMBRE DE 2022**, A LAS 4:30 P.M.

FIRMA RESPONSABLE DESFIJACIÓN: 



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SI
202222409014551

Al contestar Cite e

Bogotá D.C., septiembre 28 de 2022

Señor(a)
MAYOR GENERAL
William Alfonso Chávez
Carrera 54 No. 26 - 25 Can
Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA AL RADICADO 202261202121262

Cordial saludo.

En atención al comunicado de la referencia dentro de cual el DADEP¹ da traslado por competencia a esta Secretaría para atender la solicitud² en el cual se manifiesta: *"Solicitud permiso de ocupación espacio vías locales vehiculares Carrera 57 y Calle 42 Proyecto Fortaleza - Ministerio de Defensa Nacional"* al respecto esta dirección informa lo siguiente:

el marco del Plan Parcial de Renovación Urbana CAN se aprobó por la Secretaría Distrital de Movilidad el estudio de tránsito mediante comunicado SDM-VCT-122626-17 del 29 de agosto de 2017, en el cual se viabilizan las acciones para mitigar los impactos en la operación de las diferentes etapas de desarrollo del RU de acuerdo a los usos establecidos para este proyecto.

obstante, se indica que para el desarrollo y construcción de los usos aprobados el instrumento adoptado por la Secretaría Distrital de Planeación para el PPRU Ciudad CAN, se debe cumplir con la **Ley 769 de 2002** en el 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**

Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público
Radicado DADEP 20224000162392

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co

472

30 SEP 2022

Francisco Becerra
C.C. 79720078

NO corresponde Destinatario
Falta la entidad, comando
M. Defensa, Ejército, General



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SI

202222409014551

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

señalizará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas”.

Así mismo se indica que para gestionar un Plan de Manejo de Tránsito por obra, el interesado o titular del proyecto, debe remitirse a lo estipulado en el *Concepto Técnico para gestionar los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) por obra (Versión 2.0) de 2020* documento del cual se anexa copia para su conocimiento.

Teniendo en cuenta que los segmentos viales indicados dentro de la solicitud actualmente son bienes de uso público (*Uso_Nivel_1: Zonas Viales, Uso_Nivel_2: Vías Vehiculares*), esta Subdirección considera pertinente resaltar lo indicado dentro del concepto técnico anteriormente mencionado donde se estipula:

“4.6.2 Licencia de intervención y ocupación de espacio público

Cuando se requiera intervención en espacio público, se debe tener en cuenta lo estipulado en el Decreto 1469 del 30 de abril de 2010, artículo 12 y solicitar la autorización respectiva a la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y/o a la entidad competente.”

Para este caso en particular, se da traslado a la **Subdirección Técnica de Planes de Manejo de Tránsito** de la SDM para que se pronuncie frente a esta solicitud.

Cordialmente,

Diego Andres Suarez Gomez

Subdirector de Infraestructura

Firma mecánica generada en 28-09-2022 03:37 PM

Anexos: Concepto_tecnico_para_gestionar_los_planos_de_manejo_de_v2.0_02-12-2020

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

2



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SI

202222409014551

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Cc Departamento Administrativo De La Defensoria Del Espacio Publico Dadep -- Carrera 30 25 90 Piso 15 CP:
Correspondenciaoficial@dadep.gov.co-(Bogota-D.C.)
cc Martha Cecilia Bayona Gómez - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
Revisó: Carlos Alberto Lara Lacouture - Subdirección De Infraestructura
Elaboró: Leonel Mauricio Ochoa Fonseca-Subdirección De Infraestructura

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

3



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



Bogotá D.C., septiembre 28 de 2022

Señor(a)

MAYOR GENERAL

William Alfonso Chávez
Carrera 54 No. 26 - 25 Can
Bogotá - D.C.

REF: RESPUESTA AL RADICADO 202261202121262

Cordial saludo.

En atención al comunicado de la referencia dentro de cual el DADEP¹ da traslado por competencia a esta Secretaría para atender la solicitud² en el cual se manifiesta: *"Solicitud permiso de ocupación espacio vías locales vehiculares Carrera 57 y Calle 42 Proyecto Fortaleza - Ministerio de Defensa Nacional"* al respecto esta subdirección informa lo siguiente:

En el marco del Plan Parcial de Renovación Urbana CAN se aprobó por la Secretaría Distrital de Movilidad el estudio de tránsito mediante comunicado SDM-DSVCT-122626-17 del 29 de agosto de 2017, en el cual se viabilizan las acciones para mitigar los impactos en la operación de las diferentes etapas de desarrollo del PPRU de acuerdo a los usos establecidos para este proyecto.

No obstante, se indica que para el desarrollo y construcción de los usos aprobados en el instrumento adoptado por la Secretaría Distrital de Planeación para el PPRU Ciudad CAN, se debe cumplir con la **Ley 769 de 2002** en el 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*

¹ Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público

² Radicado DADEP 20224000162392

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SI

202222409014551

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

señalizará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas”.

Así mismo se indica que para gestionar un Plan de Manejo de Tránsito por obra, el interesado o titular del proyecto, debe remitirse a lo estipulado en el *Concepto Técnico para gestionar los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) por obra (Versión 2.0) de 2020* documento del cual se anexa copia para su conocimiento.

Teniendo en cuenta que los segmentos viales indicados dentro de la solicitud actualmente son bienes de uso público (*Uso_Nivel_1: Zonas Viales, Uso_Nivel_2: Vías Vehiculares*), esta Subdirección considera pertinente resaltar lo indicado dentro del concepto técnico anteriormente mencionado donde se estipula:

“4.6.2 Licencia de intervención y ocupación de espacio público

Cuando se requiera intervención en espacio público, se debe tener en cuenta lo estipulado en el Decreto 1469 del 30 de abril de 2010, artículo 12 y solicitar la autorización respectiva a la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y/o a la entidad competente.”

Para este caso en particular, se da traslado a la **Subdirección Técnica de Planes de Manejo de Tránsito** de la SDM para que se pronuncie frente a esta solicitud.

Cordialmente,

Diego Andres Suarez Gomez
Subdirector de Infraestructura

Firma mecánica generada en 28-09-2022 03:37 PM

Anexos: Concepto_tecnico_para_gestionar_los_planes_de_manejo_de_v2.0_02-12-2020

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

2



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



SI

202222409014551

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Cc Departamento Administrativo De La Defensoria Del Espacio Publico Dadep -- Carrera 30 25 90 Piso 15 CP:
Correspondenciaoficial@dadep.gov.co-(Bogota-D.C.)
cc Martha Cecilia Bayona Gómez - Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
Revisó: Carlos Alberto Lara Lacouture - Subdirección De Infraestructura
Elaboró: Leonel Mauricio Ochoa Fonseca-Subdirección De Infraestructura

3

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

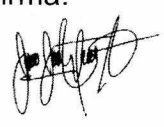
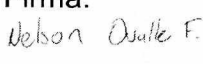
Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

CONTROL DE CAMBIOS

FECHA	VERSIÓN	DESCRIPCIÓN
18/02/2019	1.0	Se elabora el concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra.
02/12/2020	2.0	Se realiza la revisión y actualización del anexo conforme a las necesidades del proceso.

AUTORIZACIONES

ELABORÓ	REVISÓ		APROBÓ
	DEL PROCESO	DEL GRUPO OAPI	
Nombre: Juan Jaiver Mosquera Avilés Martha Helena Silva Morales Tatiana Paola Reyes López	Nombre: Nelson Andrés Ovalle Fernández	Nombre: Julio Roberto Fuentes	Nombre: Marcela Neira Medina Martha Cecilia Bayona Gómez
Firma:  Martha Helena Silva Morales	Firma: 	Firma: 	Firma:  Martha C. Bayona G.
Cargo: Profesional Universitario Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito Profesional Universitario Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito Profesional Especializado Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito	Cargo: Profesional Universitario Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte.	Cargo: Profesional Oficina Asesora de Planeación Institucional	Cargo: Directora de Ingeniería de Tránsito Subdirectora Técnica de Planes de Manejo de Tránsito

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

**CONCEPTO TÉCNICO PARA GESTIONAR LOS PLANES DE MANEJO DE
TRÁNSITO (PMT) POR OBRA**

BOGOTÁ D.C., DICIEMBRE DE 2020

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaria Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

TABLA DE CONTENIDO

pág.

CONCEPTO TÉCNICO PARA GESTIONAR LOS PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO (PMT) POR OBRA	8
1 MARCO LEGAL	8
2 CONCEPTOS BÁSICOS	34
2.1 ¿Qué es PMT?	34
2.2 ¿Cuándo Presentar PMT?	34
2.3 Objetivos PMT	34
2.3.1 General	34
2.3.2 Específicos	35
2.4 Principios Fundamentales de los PMT	36
2.5 Clasificación de PMT	37
3 PRESENTACIÓN DEL PMT ANTE LA SDM	38
3.1 Canales	38
3.1.1 Física	39
3.1.2 Virtual	39
3.2 Oficio Remisorio	39
3.3 Contenido del Documento Técnico del PMT	40
3.3.1 Introducción	40
3.3.2 Datos generales del proyecto	40
3.3.3 Características generales de la actividad	41
3.3.3.1 <i>Labor a ejecutar</i>	41
3.3.3.2 <i>Etapas de ejecución</i>	41
3.3.3.3 <i>Maquinaria y equipos</i>	41
3.3.3.4 <i>Cronograma de obra</i>	42
3.3.4 Caracterización de la zona de influencia del proyecto	42
3.3.4.1 <i>Localización general y área de influencia del proyecto</i>	42
3.3.4.2 <i>Sitios especiales y/o equipamientos del sector</i>	42
3.3.4.3 <i>Especificaciones de la vía y/o zona afectada</i>	43
3.3.4.3.1 <i>Inventario vial</i>	43
3.3.4.3.2 <i>Listado y localización de intersecciones semaforizadas afectadas por las obras</i>	43
3.3.5 Características del tránsito en el área del proyecto	43

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.5.1	<i>Volúmenes de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehiculares), análisis y evaluación</i>	44
3.3.5.1.1	Estaciones maestras	46
3.3.5.1.2	Estaciones secundarias	47
3.3.5.1.3	Estaciones complementarias	47
3.3.5.1.4	Resumen de volúmenes de tránsito	47
3.3.5.2	<i>Velocidades y tiempos de recorrido</i>	48
3.3.5.3	<i>Inventario de rutas del Componente Troncal y Componente Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y SITP Provisional</i>	49
3.3.5.3.1	Inventario de rutas, paraderos y estaciones del componente troncal (TransMilenio) del SITP	49
3.3.5.3.2	Inventario de rutas y paraderos del componente zonal del SITP y SITP provisional	49
3.3.6	Plan de manejo de tránsito	49
3.3.6.1	<i>Tipo de cierre</i>	49
3.3.6.2	<i>Manejo y desvíos de modos no motorizados (peatones y ciclistas)</i>	49
3.3.6.3	<i>Manejo y desvíos de transporte público</i>	53
3.3.6.4	<i>Manejo y desvíos de tránsito particular</i>	55
3.3.6.5	<i>Manejo y circulación de vehículos de carga</i>	56
3.3.6.6	<i>Manejo de señalización existente durante la intervención</i>	56
3.3.6.6.1	Intervenciones en andén y/o separadores	56
3.3.6.6.2	Intervenciones en calzada	57
3.3.6.7	<i>Zona de cargue y descargue</i>	57
3.3.6.8	<i>Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra</i>	58
3.3.6.9	<i>Evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención</i>	58
3.3.6.9.1	Situación de Línea Base	59
3.3.6.9.2	Alternativas	60
3.3.6.10	<i>Afectación de intersecciones semaforizadas</i>	64
3.3.6.10.1	Modificación de semáforos existentes	64
3.3.6.10.2	Implementación de controles semafóricos provisionales y/o permanentes	65
3.3.6.10.3	Consideraciones de semaforización	67

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.6.11	<i>Definición de la línea base</i>	69
3.3.6.11.1	Volúmenes vehiculares y/o modos no motorizados.....	69
3.3.6.11.2	Velocidades y Tiempos de recorrido	70
3.3.6.11.3	Análisis de siniestralidad vial	70
3.3.6.12	<i>Definición de dispositivos de control y apoyo a la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra</i>	71
3.3.6.13	<i>Implementación del PMT autorizado por la SDM</i>	72
3.3.6.14	<i>Finalización del PMT autorizado por la SDM</i>	72
3.3.6.15	<i>Información, divulgación y socialización</i>	72
3.3.6.16	<i>Plan de contingencia</i>	73
3.3.6.17	<i>Conclusiones y recomendaciones</i>	74
3.3.7	Anexos del PMT	74
3.3.7.1	<i>Formato de reporte de obras</i>	74
3.3.7.2	<i>Planos</i>	75
3.3.7.2.1	Plano de localización del proyecto	76
3.3.7.2.2	Planos específicos del PMT	76
3.3.7.3	<i>Aprobación del estudio de tránsito</i>	76
4	CONSIDERACIONES PARA LA PRESENTACIÓN DEL PMT	77
4.1	Terminación de Una Autorización.....	77
4.2	Suspensión por No Inicio de Actividades.....	77
4.3	Masivos	77
4.4	Comités de Tránsito.....	78
4.5	Intervenciones y/u Obras por Emergencia.....	79
4.5.1	Intervenciones y/u obras por emergencia que requieren licencia de excavación	80
4.5.2	Intervenciones y/u obras por emergencia que no requieren licencia de excavación	81
4.5.3	Autorización y formalización de los PMT por emergencia.....	81
4.5.4	Consideraciones para los PMT por emergencia	81
4.6	Permisos Adicionales	82
4.6.1	Intervenciones en bienes de interés cultural	82
4.6.2	Licencia de intervención y ocupación de espacio público	83
4.6.2.1	<i>Licencia de construcción y/o urbanismo</i>	83
4.6.3	Otros	83
5	PLAZOS, FECHAS Y HORARIOS DE ATENCIÓN	84
5.1	Plazos Obras Tipo COI/COOS	84
5.2	Plazo de Autorización	85

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

5.3	Horario de Atención a Contratistas	86
6	PUBLICACIÓN DEL REPORTE CONSOLIDADO COI/COOS	86
7	VERIFICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS PMT	86
8	FINALIZACIÓN DEL PMT AUTORIZADO POR LA SDM.....	87
9	ACCIONES POR PARTE DE LA SDM	88
9.1	Acciones por No Inicio de Actividades.....	88
9.2	Acciones por Incumplimientos en la Implementación del PMT autorizado	88
10	ANEXOS.....	89
10.1	Anexo 1. Acta de Compromiso de Restitución de Vías	89
10.2	Anexo 2. Acta de Compromiso de Restitución de Señalización	90
10.3	Anexo 3. Solicitud de Paz y Salvo al Grupo de Semaforización de la SDM	91
10.4	Anexo 4. Acta de Compromiso Para el Retiro de la Señalización al Finalizar Obra	92
10.5	Anexo 5. Acta de Socialización del PMT	93
10.6	Anexo 6. Información Básica para Presentación de PMT de Bajo Impacto en Obras con Comité de Tránsito.....	95
10.7	Anexo 7. Restitución a las Condiciones Encontradas Antes del Inicio de la Obra	98

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

LISTADO DE TABLAS

pág.

Tabla 1. Clasificación del PMT según tipo de afectación y tipología vial donde se realizará la intervención y/u obra.....	37
Tabla 2. Tipo de volúmenes (vehiculares, peatonales y/o ciclistas) a aforar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación.....	45
Tabla 3. Anchos de infraestructura (temporal) para peatones y ciclistas de acuerdo a la demanda.....	51
Tabla 4. Tipo de análisis de tránsito (modelación o cálculos matemáticos) a realizar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación.....	58

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

CONCEPTO TÉCNICO PARA GESTIONAR LOS PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO (PMT) POR OBRA

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) en el ejercicio de las funciones conferidas en la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”* y el Decreto Distrital 672 de 2018 *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones”*, define mediante el presente documento los criterios y especificaciones técnicas mínimas para la elaboración y presentación de PMT por obra en Bogotá D.C.

1 MARCO LEGAL

Ley 1811 del 21 de octubre de 2016:

“Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”.

“ARTÍCULO 15. *Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:*

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

- 1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.*
- 2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.*
- 3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.*
- 4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.*
- 5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.*
- 6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.*

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

7. *En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.*
8. *A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.*
9. *En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.*
10. *En curvas.*
11. *Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.*
12. *Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.*
13. *En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.”*

Ley 1801 del 29 de julio de 2016 Modificado por el artículo 6 de la Ley 2000 del 14 de noviembre de 2019

“Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia”.

El artículo 6 de la Ley 2000 del 14 de noviembre de 2019 indica que la Ley 1801 de 2016 tendrá un artículo nuevo que diga: “El título del Código Nacional de Policía y Convivencia, quedará así: “Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”, y así en todos los artículos de esta ley en los que aparezca dicha expresión.

“Artículo 135. Comportamientos contrarios a la integridad urbanística. Los siguientes comportamientos, relacionados con bienes inmuebles de particulares, bienes fiscales, bienes de uso público y el espacio público, son contrarios a la convivencia pues afectan la integridad urbanística y por lo tanto no deben realizarse, según la modalidad señalada:

A) Parcelar, urbanizar, demoler, intervenir o construir:

1. *En áreas protegidas o afectadas por el plan vial o de infraestructura de servicios públicos domiciliarios, y las destinadas a equipamientos públicos.*
2. *Con desconocimiento a lo preceptuado en la licencia.*
3. *En bienes de uso público y terrenos afectados al espacio público.*

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

4. En terrenos aptos para estas actuaciones, sin licencia o cuando esta hubiere caducado;

B) Actuaciones en los inmuebles declarados de conservación e interés cultural, histórico, urbanístico, paisajístico y arquitectónico:

5. Demoler sin previa autorización o licencia.

6. Intervenir o modificar sin la licencia.

7. Incumplir las obligaciones para su adecuada conservación.

8. Realizar acciones que puedan generar impactos negativos en el bien de interés cultural, tales como intervenciones estructurales, arquitectónicas, adecuaciones funcionales, intervenciones en las zonas de influencia y/o en los contextos del inmueble que puedan afectar las características y los valores culturales por los cuales los inmuebles se declararon como bien de interés cultural;

C) Usar o destinar un inmueble a:

9. Uso diferente al señalado en la licencia de construcción.

10. Ubicación diferente a la señalada en la licencia de construcción.

11. Contravenir los usos específicos del suelo.

12. Facilitar, en cualquier clase de inmueble, el desarrollo de usos o destinaciones del suelo no autorizados en licencia de construcción o con desconocimiento de las normas urbanísticas sobre usos específicos;

D) Incumplir cualquiera de las siguientes obligaciones:

13. Destinar un lugar al interior de la construcción para guardar materiales, maquinaria, escombros o residuos y no ocupar con ellos, ni siquiera de manera temporal, el andén, las vías o espacios públicos circundantes.

14. Proveer de unidades sanitarias provisionales para el personal que labora y visita la obra y adoptar las medidas requeridas para mantenerlas aseadas, salvo que exista una solución viable, cómoda e higiénica en el área.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

15. *Instalar protecciones o elementos especiales en los frentes y costados de la obra y señalización, semáforos o luces nocturnas para la seguridad de quienes se movilizan por el lugar y evitar accidentes o incomodidades.*

16. *Limpiar las llantas de los vehículos que salen de la obra para evitar que se arroje barro o cemento en el espacio público.*

17. *Limpiar el material, cemento y los residuos de la obra, de manera inmediata, cuando caigan en el espacio público.*

18. *Retirar los andamios, barreras, escombros y residuos de cualquier clase una vez terminada la obra, cuando esta se suspenda por más de dos (2) meses, o cuando sea necesario por seguridad de la misma.*

19. *Exigir a quienes trabajan y visitan la obra, el uso de cascos e implementos de seguridad industrial y contar con el equipo necesario para prevenir y controlar incendios o atender emergencias de acuerdo con esta ley.*

20. *Tomar las medidas necesarias para evitar la emisión de partículas en suspensión, provenientes de materiales de construcción, demolición o desecho, de conformidad con las leyes vigentes.*

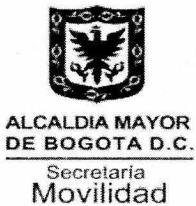
21. *Aislar completamente las obras de construcción que se desarrollen aledañas a canales o fuentes de agua, para evitar la contaminación del agua con materiales e implementar las acciones de prevención y mitigación que disponga la autoridad ambiental respectiva.*

22. *Reparar los daños o averías que en razón de la obra se realicen en el andén, las vías, espacios y redes de servicios públicos.*

23. *Reparar los daños, averías o perjuicios causados a bienes colindantes o cercanos.*

24. *Demoler, construir o reparar obras en el horario comprendido entre las 6 de la tarde y las 8 de la mañana, como también los días festivos, en zonas residenciales.*

Parágrafo 1º. *Cuando se trate de construcciones en terrenos no aptos o sin previa licencia, se impondrán de inmediato la medida de suspensión de construcción o demolición, y se solicitará a las empresas de servicios públicos domiciliarios la suspensión de los servicios correspondientes si no hubiese habitación.*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Parágrafo 2°. Cuando se realice actuación urbanística sin previa licencia en predios aptos para estos menesteres, sin perjuicio de la medida de multa y de la suspensión temporal de la obra, se concederá un término de sesenta (60) días para que el infractor solicite el reconocimiento de la construcción ante la autoridad competente del distrito o municipio; si pasado este término no presenta licencia de reconocimiento, no podrá reanudar la obra y se duplicará el valor de la multa impuesta.

Parágrafo 3°. Las reparaciones locativas no requieren licencia o autorización; en el caso de bienes de interés cultural las reparaciones locativas no requieren licencia o autorización siempre y cuando estas correspondan a las enunciadas en el artículo 26 de la Resolución número 0983 de 2010 emanada por el Ministerio de Cultura o la norma que la modifique o sustituya.

Parágrafo 4°. En el caso de demolición o intervención de los bienes de interés cultural, de uno colindante, uno ubicado en su área de influencia o un bien arqueológico, previo a la expedición de la licencia, se deberá solicitar la autorización de intervención de la autoridad competente.

Parágrafo 5°. Cuando el infractor incumple la orden de demolición, mantenimiento o reconstrucción, una vez agotados todos los medios de ejecución posibles, la administración realizará la actuación urbanística omitida a costa del infractor.

Parágrafo 6°. Para los casos que se generen con base en los numerales 5 al 8, la autoridad de Policía deberá tomar las medidas correctivas necesarias para hacer cesar la afectación al bien de Interés Cultural y remitir el caso a la autoridad cultural que lo declaró como tal, para que esta tome y ejecute las medidas correctivas pertinentes de acuerdo al procedimiento y medidas establecidas en la Ley 397 de 1997 modificada por la Ley 1185 de 2008. La medida correctiva aplicada por la autoridad de Policía se mantendrá hasta tanto la autoridad cultural competente resuelva de fondo el asunto.”

“Artículo 136. Causales de agravación. Tiene el carácter de grave toda infracción urbanística contemplada en el presente Código, que genere impactos ambientales no mitigables o el deterioro irreparable de los recursos naturales o del patrimonio natural, urbanístico, arquitectónico, arqueológico y cultural. También tiene ese carácter, la repetición en la infracción de normas urbanísticas estructurales del plan de ordenamiento territorial o el incumplimiento de la orden de suspensión y sellamiento de la obra.”

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

“Artículo 139. Definición del espacio público. Es el conjunto de muebles e inmuebles públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.

Constituyen espacio público: el subsuelo, el espectro electromagnético, las áreas requeridas para la circulación peatonal, en bicicleta y vehicular; la recreación pública, activa o pasiva; las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías y aislamientos de las edificaciones, fuentes de agua, humedales, rondas de los cuerpos de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares; las instalaciones o redes de conducción de los servicios públicos básicos; las instalaciones y los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones; las obras de interés público y los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos, paisajísticos y artísticos; los terrenos necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales; los terrenos necesarios de bajamar, así como sus elementos vegetativos, arenas, corales y bosques nativos, legalmente protegidos; la zona de seguridad y protección de la vía férrea; las estructuras de transporte masivo y, en general, todas las zonas existentes y debidamente afectadas por el interés colectivo manifiesto y conveniente y que constituyen, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

Parágrafo 1º. Para efectos de este Código se entiende por bienes fiscales, además de los enunciados por el artículo 674 del Código Civil, los de propiedad de entidades de derecho público, cuyo uso generalmente no pertenece a todos los habitantes y sirven como medios necesarios para la prestación de las funciones y los servicios públicos, tales como los edificios, granjas experimentales, lotes de terreno destinados a obras de infraestructura dirigidas a la instalación o dotación de servicios públicos y los baldíos destinados a la explotación económica.

Parágrafo 2º. Para efectos de este Código se entiende por bienes de uso público los que permanentemente están al uso, goce, disfrute de todos los habitantes de un territorio, como por ejemplo los parques, caminos o vías públicas y las aguas que corren.”

“Artículo 140. Comportamientos contrarios al cuidado e integridad del espacio público. Los siguientes comportamientos son contrarios al cuidado e integridad del espacio público y por lo tanto no deben efectuarse:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

1. *Omitir el cuidado y mejoramiento de las áreas públicas mediante el mantenimiento, aseo y enlucimiento de las fachadas, jardines y antejardines de las viviendas y edificaciones de uso privado.*
2. *Realizar obras de construcción o remodelación en las vías vehiculares o peatonales, en parques, espacios públicos, corredores de transporte público, o similares, sin la debida autorización de la autoridad competente.*
3. *Alterar, remover, dañar o destruir el mobiliario urbano o rural tales como semáforos, señalización vial, teléfonos públicos, hidrantes, estaciones de transporte, faroles o elementos de iluminación, bancas o cestas de basura.*
4. *Ocupar el espacio público en violación de las normas vigentes.*
5. *Ensuciar, dañar o hacer un uso indebido o abusivo de los bienes fiscales o de uso público o contrariar los reglamentos o manuales pertinentes.*
6. *Promover o facilitar el uso u ocupación del espacio público en violación de las normas y jurisprudencia constitucional vigente.*
7. *Consumir bebidas alcohólicas, sustancias psicoactivas o prohibidas en estadios, coliseos, centros deportivos, parques, hospitales, centros de salud y en general, en el espacio público, excepto en las actividades autorizadas por la autoridad competente.*
8. *Portar sustancias prohibidas en el espacio público.*
9. *Escribir o fijar en lugar público o abierto al público, postes, fachadas, antejardines, muros, paredes, elementos físicos naturales, tales como piedras y troncos de árbol, de propiedades públicas o privadas, leyendas, dibujos, grafitis, sin el debido permiso, cuando este se requiera o incumpliendo la normatividad vigente.*
10. *Drenar o verter aguas residuales al espacio público, en sectores que cuentan con el servicio de alcantarillado de aguas servidas y en caso de no contar con este, hacerlo incumpliendo la indicación de las autoridades.*
11. *Realizar necesidades fisiológicas en el espacio público.*
12. *Fijar en espacio público propaganda, avisos o pasacalles, pancartas, pendones, vallas o banderolas, sin el debido permiso o incumpliendo las condiciones establecidas en la normatividad vigente.*

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Parágrafo 1º. Las empresas de servicios públicos pueden ocupar de manera temporal el espacio público para la instalación o mantenimiento de redes y equipamientos, con el respeto de las calidades ambientales y paisajísticas del lugar, y la respectiva licencia de intervención expedida por la autoridad competente.”

“Artículo 193. Suspensión de construcción o demolición. Consiste en el sellamiento y la suspensión de los trabajos de construcción o demolición de obra, iniciada sin licencia previa, o adelantada con violación de las condiciones de la licencia. La medida será efectiva hasta cuando se supere la razón que dio origen a la misma.”

“Artículo 194. Demolición de obra. Consiste en la destrucción de edificación desarrollada con violación de las normas urbanísticas, ambientales o de ordenamiento territorial, o cuando la edificación amenaza ruina, para facilitar la evacuación de personas, para superar o evitar incendios, o para prevenir una emergencia o calamidad pública.”

“Artículo 202. Competencia extraordinaria de Policía de los gobernadores y los alcaldes, ante situaciones de emergencia y calamidad. Ante situaciones extraordinarias que amenacen o afecten gravemente a la población y con el propósito de prevenir el riesgo o mitigar los efectos de desastres, epidemias, calamidades, situaciones de inseguridad y disminuir el impacto de sus posibles consecuencias, estas autoridades en su respectivo territorio, podrán ordenar las siguientes medidas, con el único fin de proteger y auxiliar a las personas y evitar perjuicios mayores:

1. Ordenar el inmediato derribo, desocupación o sellamiento de inmuebles, sin perjuicio del consentimiento del propietario o tenedor.
2. Ordenar la clausura o desocupación de escuelas, colegios o instituciones educativas públicas o privadas, de cualquier nivel o modalidad educativa, garantizando la entidad territorial un lugar en el cual se pueden ubicar los niños, niñas y adolescentes y directivos docentes con el propósito de no afectar la prestación del servicio educativo.
3. Ordenar la construcción de obras o la realización de tareas indispensables para impedir, disminuir o mitigar los daños ocasionados o que puedan ocasionarse.
4. Ordenar la suspensión de reuniones, aglomeraciones, actividades económicas, sociales, cívicas, religiosas o políticas, entre otras, sean estas públicas o privadas.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

5. Ordenar medidas restrictivas de la movilidad de medios de transporte o personas, en la zona afectada o de influencia, incluidas las de tránsito por predios privados.
6. Decretar el toque de queda cuando las circunstancias así lo exijan.
7. Restringir o prohibir el expendio y consumo de bebidas alcohólicas.
8. Organizar el aprovisionamiento y distribución de alimentos, medicamentos y otros bienes, y la prestación de los servicios médicos, clínicos y hospitalarios.
9. Reorganizar la prestación de los servicios públicos.
10. Presentar, ante el concejo distrital o municipal, proyectos de acuerdo en que se definan los comportamientos particulares de la jurisdicción, que no hayan sido regulados por las leyes u ordenanzas, con la aplicación de las medidas correctivas y el procedimiento establecidos en la legislación nacional.
11. Coordinar con las autoridades del nivel nacional la aplicación y financiación de las medidas adoptadas, y el establecimiento de los puestos de mando unificado.
12. Las demás medidas que consideren necesarias para superar los efectos de la situación de emergencia, calamidad, situaciones extraordinarias de inseguridad y prevenir una situación aún más compleja.”

Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013:

“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”.

“ARTÍCULO 17.

Frentes de trabajo 7x24. Los contratistas de proyectos de infraestructura de transporte podrán solicitar al ente contratante autorización para incrementar los frentes de trabajo y/o realizar trabajos en 3 turnos diarios (24 horas), siete días a la semana para cumplir con sus cronogramas de obra en caso de presentar atrasos o para incrementar los rendimientos y adelantar la ejecución del proyecto. En este último caso, deberán presentar su propuesta respetando las apropiaciones presupuestales de la vigencia que amparen el respectivo contrato. También podrán solicitar ajustes contractuales que impliquen el adelantamiento de obra. La entidad tendrá treinta (30) días calendario para aceptar o rechazar motivadamente la solicitud.”

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Ley 1523 del 24 de abril de 2012:

“Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones”.

“ARTÍCULO 4°.

Definiciones. Para efectos de la presente ley se entenderá por:

9. Emergencia: Situación caracterizada por la alteración o interrupción intensa y grave de las condiciones normales de funcionamiento u operación de una comunidad, causada por un evento adverso o por la inminencia del mismo, que obliga a una reacción inmediata y que requiere la respuesta de las instituciones del Estado, los medios de comunicación y de la comunidad en general.”

Ley 1383 del 16 de marzo de 2010:

“Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”.

“Artículo 19. El artículo 102 de la ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 102. Manejo de escombros. Cada municipio determinará el lugar o lugares autorizados para la disposición final de los escombros que se produzcan en su jurisdicción, el manejo de estos materiales se hará debidamente aislado impidiendo que se disemine por las vías y de acuerdo con la normatividad ambiental vigente, bajo la responsabilidad del portador del permiso que haya otorgado la autoridad de tránsito quien será responsable del control de vigilancia del cumplimiento de la norma, sin perjuicio que se le determine la responsabilidad sobre daños en bienes de uso público. El incumplimiento de esta norma, se sancionará con multa de treinta (30) smldv.

Parágrafo. Será sancionado con una multa de (30) smldv, quien transportando agregados minerales como: Arena, triturado o concretos, no aisle perfectamente la carga y permita que ella se esparza por las vías públicas, poniendo en riesgo la seguridad de otros vehículos.”

“Artículo 21. El artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.

C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.

C.22 Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.”

Ley 769 del 6 de julio de 2002:

“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

“ARTÍCULO 65. UTILIZACIÓN DE LA SEÑAL DE PARQUEO.

Todo conductor, al detener su vehículo en la vía pública, deberá utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, orillarse al lado derecho de la vía y no efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.”

“ARTÍCULO 69. RETROCESO EN LAS VÍAS PÚBLICAS.

No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.

PARÁGRAFO. El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.”

“ARTÍCULO 75. ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS.

En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.”

“ARTÍCULO 76. LUGARES PROHIBIDOS PARA ESTACIONAR.

Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a éstos.

En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.

En curvas.

Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.”

“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.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.”

“ARTÍCULO 103. NIVELES PERMISIBLES DE EMISIÓN DE FUENTES MÓVILES.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

El Gobierno Nacional reglamentará, los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres que funcionan con cualquier tipo de combustible apto para los mismos y los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones.”

“ARTÍCULO 104. NORMAS PARA DISPOSITIVOS SONOROS.

Todo vehículo deberá estar provisto de un aparato para producir señales acústicas de intensidad, no superior a los señalados por las autoridades ambientales, utilizable únicamente para prevención de accidentes y para casos de emergencia. Se buscará por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente reducir significativamente la intensidad de pitos y sirenas dentro del perímetro urbano, utilizando aparatos de menor contaminación auditiva.

El uso de sirenas, luces intermitentes, o de alta intensidad y aparatos similares está reservado a los vehículos de bomberos, ambulancias, recolectores de basura, socorro, emergencia, fuerzas militares, policía y autoridades de tránsito y transporte.

Se prohíbe el uso de sirenas en vehículos particulares; el uso de cornetas en el perímetro urbano; el uso e instalación, en cualquier vehículo destinado a la circulación en vías públicas, de toda clase de dispositivos o accesorios diseñados para producir ruido, tales como válvulas, resonadores y pitos adaptados a los sistemas de bajo y de frenos de aire; el uso de resonadores en el escape de gases de cualquier fuente móvil y la circulación de vehículos que no cuenten con sistema de silenciador en correcto estado de funcionamiento. El tránsito de transporte pesado por vehículos como camiones, volquetas o tractomulas estará restringido en las vías públicas de los sectores de tranquilidad y silencio, conforme a las normas municipales o distritales que al efecto se expidan, teniendo en cuenta el debido uso de las cornetas.”

“ARTÍCULO 109. DE LA OBLIGATORIEDAD.

Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5°, de este código.”

“ARTÍCULO 112. DE LA OBLIGACIÓN DE SEÑALIZAR LAS ZONAS DE PROHIBICIÓN.

Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.”

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

“ARTÍCULO 114. DE LOS PERMISOS.

No podrán colocarse señales o avisos en las vías sin que medie permiso o convenio con las autoridades competentes, quienes tendrán en cuenta las disposiciones sobre contaminación visual.

Las autoridades de tránsito podrán ordenar el retiro de vallas, avisos, pasacalles, pendones u otros elementos que estén en la vía pública y que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito.

Las señales y otros elementos reguladores o indicadores de tráfico en las ciudades no podrán ser dañados, retirados o modificados por los particulares, so pena de incurrir en multa.

PARÁGRAFO. Será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades.”

“ARTÍCULO 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES.

El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

PARÁGRAFO 1o. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

PARÁGRAFO 2o. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.”

“ARTÍCULO 119. JURISDICCIÓN Y FACULTADES.

Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.”

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

“ARTÍCULO 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS.

La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

PARÁGRAFO 1o. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.

PARÁGRAFO 2o. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.”

Ley 361 del 7 de febrero de 1997:

“Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones”

Artículo 43 Accesibilidad

*El presente título establece las normas y criterios básicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, **persona o personas en condiciones de discapacidad** o enfermedad. Así mismo se busca suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliarios urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada.*

Lo dispuesto en este título se aplica así mismo a los medios de transporte e instalaciones complementarias de los mismos y a los medios de comunicación.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Artículo 44.- Para los efectos de la presente ley, se entiende por accesibilidad como la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes. Por barreras físicas se entiende a todas aquellas trabas, irregularidades y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad o movimiento de las personas. Y por telecomunicaciones, toda emisión, transmisión o recepción de señales, escrituras, imágenes, signos, datos o información de cualquier naturaleza, por hijo, radio y otros sistemas ópticos o electromagnéticos.

Decreto 308 del 6 de junio de 2018

“Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”.

Decreto 1469 del 30 de abril de 2010 de la Presidencia de la República:

“Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos y se expiden otras disposiciones”.

“ARTÍCULO 3°. COMPETENCIA.

...

La expedición de las licencias de intervención y ocupación del espacio público de que trata el numeral 5 del artículo anterior será competencia de los municipios y distritos. No obstante, los curadores urbanos al expedir licencias de construcción para predios que se ubiquen en sectores urbanizados o desarrollados podrán autorizar la reconstrucción o rehabilitación de los andenes colindantes con el predio o predios objeto de licencia, la cual se otorgará siguiendo las normas y demás especificaciones de diseño, construcción y accesibilidad definidas por la reglamentación vigente para la intervención del espacio público. Sin perjuicio de lo anterior, en ningún caso se podrá desmejorar las condiciones existentes en el espacio público antes de la ejecución de la obra.”

“ARTÍCULO 7°. LICENCIA DE CONSTRUCCIÓN Y SUS MODALIDADES.

Es la autorización previa para desarrollar edificaciones, áreas de circulación y zonas comunales en uno o varios predios, de conformidad con lo previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial, los instrumentos que lo desarrollen y complementen, los

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Planes Especiales de Manejo y Protección de Bienes de Interés Cultural, y demás normatividad que regule la materia. En las licencias de construcción se concretarán de manera específica los usos, edificabilidad, volumetría, accesibilidad y demás aspectos técnicos aprobados para la respectiva edificación...”

“ARTÍCULO 26. CONSTRUCCIÓN DE EDIFICACIONES PARA USOS DE GRAN IMPACTO.

De conformidad con lo establecido por el artículo 101 de la Ley 769 de 2002, las nuevas edificaciones y las que se amplíen o adecuen para el desarrollo de usos comerciales, dotacionales, institucionales e industriales que generen modificaciones al sistema de tránsito que impacten negativamente la movilidad circundante y la de su zona de influencia, o se constituyan en un polo importante generador de viajes, deberán contar con un estudio de tránsito aprobado por la autoridad de tránsito competente, en el que se definan las medidas para prevenir o mitigar los citados impactos.

Estos estudios solo son exigibles en aquellos municipios y distritos cuyos planes de ordenamiento territorial o los instrumentos que lo desarrollen o complementen, hayan definido las escalas y condiciones en los que estos usos deben contar con el citado estudio, teniendo en cuenta los términos y procedimientos para tramitar su aprobación por parte de la autoridad de tránsito competente.

Los estudios de tránsito serán exigibles por parte de los municipios y distritos en el momento de comenzar la ejecución de la obra autorizada en la licencia de construcción.

Cuando de la aprobación del estudio resulten variaciones al proyecto arquitectónico se deberá tramitar la modificación a la licencia de construcción aprobada.”

“ARTÍCULO 63. COMPETENCIA DEL CONTROL URBANO.

Corresponde a los alcaldes municipales o distritales directamente o por conducto de sus agentes, ejercer la vigilancia y control durante la ejecución de las obras, con el fin de asegurar el cumplimiento de las licencias urbanísticas y de las normas contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, sin perjuicio de las facultades atribuidas a los funcionarios del Ministerio Público y de las veedurías en defensa tanto del orden jurídico, del ambiente y del patrimonio y espacios públicos, como de los intereses colectivos y de la sociedad en general.

En todo caso, la inspección y seguimiento de los proyectos se realizará mediante inspecciones periódicas durante y después de la ejecución de las obras, de lo cual

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

se dejará constancia en un acta suscrita por el visitador y el responsable de la obra. Dichas actas de visita harán las veces de dictamen pericial, en los procesos relacionados por la violación de las licencias y se anexarán al Certificado de Permiso de Ocupación cuando fuere del caso.”

Decreto 948 del 5 de junio de 1995 de la Presidencia de la República:

“Por el cual se reglamentan, parcialmente la Ley 23 de 1973, los artículos 33, 73, 74, 75 y 75 del Decreto-Ley 2811 de 1974; los artículos 41, 42, 43, 44, 45, 48 y 49 de la Ley 9 de 1979; y la Ley 99 de 1993, en relación con la prevención y control de la contaminación atmosférica y la protección de la calidad del aire”.

“ARTÍCULO 56°.

Operación de equipos de Construcción, Demolición y Reparación de Vías. La operación de equipos y herramientas de construcción, de demolición o de reparación de vías, generadores de ruido ambiental en zonas residenciales, en horarios comprendidos entre las 7:00 p.m. y las 7:00 a.m. de lunes a sábado, o en cualquier horario los días domingos y feriados, estará restringida y requerirá permiso especial del alcalde o de la autoridad de policía competente.”

Decreto 813 del 28 de diciembre de 2017 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de motociclistas 2017-2026”.

Decreto 070 del 26 de febrero 2015 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por el cual se establece el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, se reasignan competencias y se dictan otras disposiciones”.

Decreto 575 del 17 de diciembre de 2013 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular por las vías públicas en el Distrito Capital, y se derogan los Decretos Distritales 271 y 300 de 2012”.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Decreto 840 de 2019 del 27 de diciembre de 2019 de la Alcaldía Mayor de Bogotá

“Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones.”

Decreto 319 del 15 de agosto de 2006 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”.

Decreto 190 del 22 de junio de 2004 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”.

Decreto 511 del 22 de mayo de 1998 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por el cual se toman medidas de tránsito relativas al parqueo en vías públicas”.

Decreto 357 del 21 de mayo de 1997 de la Alcaldía Mayor de Bogotá:

“Por el cual se regula el manejo, transporte y disposición final de escombros y materiales de construcción”.

Resolución 3258 del 3 de agosto de 2018 del Ministerio de Transporte:

“Por la cual se adopta la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas”

Resolución 1885 del 17 de junio de 2015 del Ministerio de Transporte:

“Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorutas de Colombia –”

Resolución 2273 del 6 de agosto de 2014 del Ministerio de Transporte:

“Por la cual se ajusta el Plan Nacional de seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones”

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Resolución 18264 del 15 de mayo de 2014 del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU):

“Por la cual se reglamenta la actividad de aprovechamiento económico Campamentos de Obra permitida en el espacio público de la ciudad de Bogotá D.C.”

Resolución 00715 del 30 de mayo de 2013 de la Secretaría Distrital de Ambiente:

“Por medio de la cual se modifica la Resolución No. 1115 del 26 de septiembre de 2012”.

Resolución 1115 del 26 de septiembre de 2012 de la Secretaría Distrital de Ambiente:

“Por medio de la cual se adoptan los lineamientos Técnico - Ambientales para las actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición en el Distrito Capital”.

Resolución 004193 del 5 de octubre de 2007 del Ministerio de Transporte:

“Por la cual se modifica parcialmente el literal c) del artículo 9° y el literal d) del artículo 13 de la Resolución número 4959 de 2006, para el transporte de carga indivisible extradimensionada y/o extrapesada”.

Resolución 004959 del 8 de noviembre de 2006 del Ministerio de Transporte:

“Por la cual se fijan los requisitos y procedimientos para conceder los permisos para el transporte de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas, y las especificaciones de los vehículos destinados a esta clase de transporte”.

Resolución 004100 del 28 de diciembre 2004 del Ministerio de Transporte:

“Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional”.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Acuerdo Distrital 735 del 9 de enero de 2019:

“Por el cual se dictan normas sobre competencias y atribuciones de las Autoridades Distritales de Policía, se modifican los Acuerdos Distritales 79 de 2003, 257 de 2006, 637 de 2016, y se dictan otras disposiciones”

Acuerdo Distrital 663 del 3 de marzo de 2017:

“Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital”

Acuerdo Distrital 79 del 20 de enero de 2003:

“Por el cual se expide el código de policía de Bogotá D.C.”

“(0220) ARTÍCULO 23.

Comportamientos que favorecen la seguridad en las construcciones. Quienes adelanten obras de construcción, ampliación, modificación, adecuación o reparación, demolición de edificaciones o de urbanización, parcelación para construcción de inmuebles o de terrenos en las áreas rurales o urbanas, además de observar todas las normas sobre construcción de obras y urbanismo, deberán obtener los conceptos previos y las licencias a que haya lugar y tienen además la obligación de adoptar las precauciones para que los peatones o los vecinos de la construcción no corran peligro.

Ver la Resolución de la Sec. Ambiente 2397 de 2011

Se deben observar los siguientes comportamientos que favorecen la seguridad en las construcciones:

Obtener los conceptos previos favorables cuando sea pertinente y la licencia expedida por un curador urbano, para la ejecución de obras de urbanismo, edificación, modificación de obras, ampliación, adecuación, remodelación, reforma interior o subdivisión; de acuerdo con la ley, los reglamentos y las disposiciones distritales;

Destinar un lugar al interior de la construcción para guardar materiales, escombros o residuos y no ocupar con ellos el andén o el espacio público. Las áreas de espacio público destinadas a la circulación peatonal solamente se podrán utilizar para el

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

cargue, descargue y el almacenamiento temporal de materiales y elementos, cuando se vayan a realizar obras públicas sobre las mismas u otras obras subterráneas que coincidan con ellas; para ello, el material deberá ser acordonado, apilado y cubierto en forma tal que no impida el paso de los peatones o dificulte la circulación vehicular, evite la erosión eólica o el arrastre del mismo por la lluvia y deberán también colocarse todos los mecanismos y elementos necesarios para garantizar la seguridad de peatones y conductores;

Definir físicamente un sendero peatonal con piso antideslizante, sin barro, sin huecos y protegido de polvo y caída de objetos, que no podrá ser nunca ocupado por las labores de la obra, incluidas las de cargue y descargue, cuando, con ocasión de la obra, se requiera realizar alguna actividad en el espacio público;

Colocar protecciones o elementos especiales en los frentes y costados para evitar accidentes o incomodidades a los trabajadores y a los peatones y vecinos;

Colocar unidades sanitarias provisionales para el personal que labora y visita la obra;

Retirar los andamios o barreras, los escombros y residuos una vez terminada la obra o cuando ésta se suspenda por más de tres (3) meses;

Cubrir los huecos y no dejar excavaciones en el andén o en la calzada y dejar estos en buen estado cuando se instalen o reparen servicios o se pavimenten las calzadas;

Efectuar el lavado de las llantas de los vehículos que salen de la obra para evitar que se arroje barro en el espacio público. En todo caso siempre limpiar el barro y residuos que de la obra lleguen a las vías o al sistema de alcantarillado;

Colocar las señalizaciones, semáforos y luces nocturnas para la seguridad de quienes se movilizan por el lugar;

Exigir a quienes trabajan y visitan la obra el uso de cascos y demás implementos de seguridad industrial;

Contar con el equipo necesario para prevenir y controlar incendios;

Reparar las deficiencias de construcción de las viviendas enajenadas y cumplir con las condiciones de calidad generalmente aceptadas, adoptando las medidas

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

técnicas previstas en las normas ambientales vigentes y las condiciones ofrecidas en la venta;

Cumplir con los horarios de actividad ruidosa para obras, definidos en las normas vigentes sobre la materia y controlar la emisión de partículas al aire o las que puedan llegar a los sistemas de alcantarillado.

PARÁGRAFO: La inobservancia de los anteriores comportamientos dará lugar a las medidas correctivas contenidas en el Libro Tercero, Título III de este Código.”

“(0790) ARTÍCULO 80.

Ocupación indebida del espacio público construido. La ocupación indebida del espacio público construido no sólo es un factor importante de degradación ambiental y paisajística, sino que entorpece la movilidad vehicular y peatonal y pone en peligro la vida, la integridad y el bienestar de las personas.

Se consideran formas de ocupación indebida del espacio público construido, entre otras, las siguientes:

- 1. Su ocupación por vehículos de los andenes, zonas verdes y similares, plazas y plazoletas, áreas de recreación pública activa y pasiva, separadores y antejardines. Los vehículos oficiales y las ambulancias solo podrán hacerlo en caso de emergencia, o por requerimiento excepcional de servicio;*
- 2. Su ocupación por ventas ambulantes o estacionarias, salvo en los casos en que exista el debido permiso expedido por la autoridad competente.*
- 3. Su ocupación por obras sin el respectivo permiso y contrariando el Plan de Ordenamiento Territorial POT y las disposiciones urbanísticas;*
- 4. Su ocupación por disposición de residuos sólidos, desechos, escombros y publicidad exterior visual en contraposición con las normas y reglamentos vigentes sobre la materia;*
- 5. Su ocupación por cerramientos o controles viales o peatonales sin el permiso correspondiente de la autoridad competente, el cual debe ser colocado en lugar visible, y*
- 6. En general, su ocupación por cualquier medio que obstruya la libre movilidad peatonal o vehicular, las zonas de alto flujo peatonal, las zonas con andenes*

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

estrechos o las esquinas o que ponga en peligro a las personas, sin el permiso correspondiente de la autoridad competente.”

“(0840) ARTÍCULO 85.

Comportamientos en relación con escombros y desechos de construcción. La disposición de escombros y desechos de construcción y de demolición en el espacio público, deteriora la salud de las personas, afecta la calidad ambiental y paisajística y perturban gravemente las actividades urbanas y rurales. Se deben observar los siguientes comportamientos que favorecen la salud, el ambiente y el espacio público:

Ver Resolución de la Sec. Ambiente 2397 de 2011

- 1. Almacenar los materiales y residuos de obra sólo en áreas privadas y si se tratare de obras públicas, disponerlos en lugar y en forma que no se esparzan por el espacio público y no perturben las actividades del lugar, de acuerdo con las normas nacionales y distritales vigentes sobre la materia;*
- 2. Retirar los escombros y desechos de construcción y demolición de forma inmediata del frente de la obra y transportarlos a los sitios autorizados para su disposición final o almacenarlos en los contenedores móviles para su posterior traslado a los sitios autorizados por las entidades públicas o sus contratistas, que desarrollen trabajos de reparación, mantenimiento o construcción en zonas de uso público; deberán recoger y almacenar en los contenedores móviles para su posterior traslado a los sitios autorizados, en los casos en que el volumen de escombros no supere los tres (3) metros cúbicos,*

En el evento en que sea necesario almacenar temporalmente escombros o materiales de construcción para el desarrollo de obras públicas en el espacio público y éstos sean susceptibles de emitir al aire polvo y partículas contaminantes, deberán estar delimitados, señalizados y cubiertos en su totalidad de manera adecuada y optimizando al máximo el uso con el fin de reducir las áreas afectadas o almacenarse en recintos cerrados para impedir cualquier emisión fugitiva, de tal forma que se facilite el paso peatonal o el tránsito vehicular;

- 3. Transportar tierra, escombros y materiales de construcción y demolición de manera que no se rieguen por el espacio público ni se ponga en peligro la integridad de bienes y personas, de acuerdo con las normas vigentes sobre la*

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

materia; los vehículos utilizados para el transporte de estos materiales deben estar carpados adecuadamente.

4. *No arrojar tierra, piedra o desperdicios de cualquier índole en el espacio público. Sólo se podrán disponer escombros y desechos de construcción y demolición en los sitios autorizados para ello;*
5. *No depositar o almacenar en el espacio público materiales de construcción, demolición o desecho que puedan originar emisión de partículas al aire;*
6. *No utilizar las zonas verdes para la disposición temporal de materiales sobrantes producto de las actividades constructivas de los proyectos excepto cuando la zona esté destinada a ser zona dura de acuerdo con sus diseños, teniendo en cuenta que al finalizar la obra se deberá recuperar el espacio público utilizado, de acuerdo con su uso y garantizando la reconfiguración total de la infraestructura y la eliminación absoluta de los materiales, elementos y residuos, y*
7. *Comunicar de inmediato a las autoridades de Policía, cualquier práctica contraria a los comportamientos descritos en este artículo.*

PARÁGRAFO: La inobservancia de los anteriores comportamientos dará lugar a las medidas correctivas contenidas en el Libro Tercero, Título III de este Código.”

“(1770) ARTÍCULO 178.

Suspensión de obra. Consiste en la imposición, por los Alcaldes Locales, de la obligación de detener la continuación de la obra por la violación de una regla de convivencia ciudadana en materia de urbanismo, construcción y ambiente.

(Reservado 1771 a 1779)”

“(1780) ARTÍCULO 179.

Construcción de obra. Consiste en la imposición, por parte de los Alcaldes Locales, de la obligación de construir una obra, a costa del infractor, que sea necesaria para evitar un perjuicio personal o colectivo, o cuando el propietario mantenga en mal estado su antejardín, el andén frente a su casa, su fachada o edificio.

En caso de que sea la Administración Distrital la que deba hacer la construcción, se hará en todo caso a costa del infractor.”

“(1800) ARTÍCULO 181.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Restitución del espacio público. Consiste en la restitución inmediata del espacio público impuesta por las autoridades de Policía, cuando éste haya sido ocupado indebidamente.”

Acuerdo Distrital 16 del 27 de noviembre de 1998:

“Por el cual se restringe el estacionamiento de vehículos automotores en el Centro de la Ciudad”.

2 CONCEPTOS BÁSICOS

2.1 ¿Qué es un Plan de Manejo de Tránsito – PMT?

El Plan de Manejo de Tránsito (PMT) es una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamiento de los usuarios de las vías (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, conductores y pasajeros de vehículos privados y de carga, y comunidad en general), causados por la ejecución de una obra o la realización de actividades (intervenciones colectivas asociadas a eventos y filmaciones), de tal manera que siempre se favorezca la seguridad vial de los usuarios de la infraestructura y de quienes participan en la intervención y/u obras o eventos¹. Estos se clasifican en PMT por obras y PMT por eventos, y su categoría se define de acuerdo al impacto (alto, medio y bajo) y a la complejidad (alta, media y baja), respectivamente.

2.2 ¿Cuándo presentar un PMT?

De conformidad con lo establecido en el artículo 101 de la Ley 769 de 2002 “*Código Nacional de Tránsito Terrestre*”, toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en vía pública debe contar con la autorización de un PMT.

2.3 Objetivos del PMT

2.3.1 General

Mitigar el impacto generado por afectación del espacio público en la ciudad (rural o urbano) y en zonas aledañas a éste, que modifique la movilidad y seguridad vial, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los

¹ Tomado del capítulo 4 “*Señalización y medidas de seguridad para obras en la vía*” de la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte “*Por la cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia*”.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

peatones, ciclistas, pasajeros, conductores, personal de obra, asistentes a eventos y vecinos del lugar, en cumplimiento de la normatividad vigente.

2.3.2 Específicos

- Mantener condiciones adecuadas de seguridad vial dentro del área de influencia de los proyectos (públicos y privados) en ejecución.
- Procurar por la seguridad vial e integridad de los usuarios de la infraestructura vial (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, conductores y pasajeros de vehículos privados y de carga, y comunidad en general), y personal, equipos de trabajo de las actividades relacionadas con la ejecución de intervenciones y/u obras, y con la realización de actividades como intervenciones colectivas asociadas a eventos y filmaciones.
- Evitar en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares, peatonales y de ciclistas, incluso para el acceso a las propiedades, y actividades comerciales e institucionales colindantes a la zona de intervención y/u obra.
- Ofrecer a los usuarios de la infraestructura vial una señalización clara y de fácil interpretación, que contribuya en la toma de decisiones de forma oportuna, ágil y segura.
- Diseñar, programar e implementar coherentemente los desvíos y/o rutas alternas con elementos de regulación y control del tránsito, con el fin de optimizar las distancias y tiempos de recorrido por parte del transporte público y particular.
- Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el desarrollo de las obras, conforme lo reglamentado en el Manual de Señalización Vial (vigente a la fecha).
- Definir las áreas donde serán permitidos trabajos y almacenamiento de materiales y equipos de trabajo para cada etapa de la intervención y/u obra.
- Reglamentar la circulación, advertir los peligros, guiar adecuadamente a los usuarios a través de la zona de trabajo y protegerlos durante el tiempo de afectación.
- Contar con los elementos técnicos adecuados para la toma de decisiones en cuanto a las diferentes alternativas de manejo de tránsito por intervenciones y/u obras.
- Mantener la limpieza en las zonas aledañas a la obra.
- Verificar, articular y definir la prelación de las medidas de mitigación con otras obras que se traslapen, se realicen de manera simultánea o que estén próximas en el mismo sector de la ciudad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

2.4 Principios Fundamentales de los PMT

Los principios fundamentales bajo los cuales se deben formular los PMT serán los siguientes:

Movilidad

- Proporcionar movimiento seguro y eficiente de los usuarios de las vías afectadas dentro del área de influencia de las obras.
- Uso equitativo y óptimo de la infraestructura vial disponible.
- Minimizar las afectaciones en el espacio público a fin de garantizar la movilidad.
- La alternativa de manejo de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehículos) seleccionada buscará el menor impacto en las condiciones operacionales habituales.
- Incentivar a los usuarios de las vías al uso de rutas alternas.
- El PMT debe garantizar condiciones de accesibilidad universal.

Seguridad Vial

- La seguridad vial de todos los usuarios debe ser un elemento integral y de alta prioridad durante la ejecución del proyecto.
- Guiar de manera clara a los usuarios de la infraestructura afectados por las intervenciones y/u obras en el espacio público.
- La canalización de los usuarios de las vías se debe realizar mediante el uso de señalización horizontal, vertical y dispositivos de canalización dispuestos en el Manual de Señalización Vial y/o conceptos técnicos de la SDM –vigentes a la fecha–.
- El equipo de trabajo, vehículos de obra, materiales y escombros deben permanecer dentro de la zona de obra y/o intervención, y los sitios destinados para tal fin, de tal manera que se reduzca la probabilidad de siniestros viales con los vehículos y/o usuarios que transitan por las zonas aledañas, o se constituyan en obstáculos para la circulación de peatones y ciclistas.
- A los peatones se les debe proporcionar senderos peatonales de mínimo 1,5 metros de ancho con una superficie de rodadura que garantice continuidad, confortabilidad y seguridad a los peatones.

Condiciones del Tránsito

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG		
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra		
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0	

- Seguimiento rutinario, programado y documentado, y retroalimentación permanente al PMT con el propósito de garantizar seguridad y niveles de operación aceptables.
- La señalización existente que no sea consistente con el manejo propuesto para los usuarios de modos no motorizados (peatones y ciclistas) o modos motorizados (vehiculares) en las vías afectadas por el PMT, debe retirarse o cubrirse.
- La toma de decisiones respecto al PMT debe estar a cargo de personal capacitado e idóneo, previa coordinación con la autoridad de tránsito y transporte de la ciudad.

Capacitación y Comunicación

- Todas las personas cuyas acciones afectan el control temporal del tránsito, deben recibir entrenamiento adecuado por personal idóneo desde el nivel superior del personal administrativo hasta el personal de campo, incluyendo los auxiliares de tránsito.
- La divulgación e información a la comunidad debe estar a cargo de las entidades contratantes, del contratista o peticionario y de la interventoría (cuando aplique).

2.5 Clasificación de PMT

En la Tabla 1 se describe la interferencia (alta, media y baja) según tipo de afectación y clasificación vial donde se realizará la intervención y/u obra.

Tabla 1. Clasificación del PMT según tipo de afectación y tipología vial donde se realizará la intervención y/u obra²

Tipo Afectación	Clasificación Vial³		
	Arterial	Intermedia	Local
Afectación Semáforo Sobre Corredores Viales (Distancia Lineal)	Alto Impacto: menor o igual a 200 metros.	Alto Impacto: menor o igual a 100 metros. Medio Impacto: mayor a 100 metros y menor o igual a 200 metros.	
Parcial Calzada	Alto Impacto	Medio Impacto	Bajo Impacto
Total Calzada			

² Cuando el PMT solicitado involucre más de un tipo de afectación, la interferencia a que se haga referencia será la de mayor complejidad (siendo alta la mayor y baja la menor), de igual manera aplica para la clasificación vial cuando se refiera a intersecciones no semaforizadas.

³ Esta clasificación podrá ser consultada en el sitio web del SIMUR <https://www.simur.gov.co/portal-simur/mapas/visor-geografico/>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Tipo Afectación	Clasificación Vial ³		
	Arterial	Intermedia	Local
Parcial y Total Bahía	Bajo Impacto		
Parcial Andén			
Total Andén	Alto Impacto	Medio Impacto	Bajo Impacto
Parcial Puente Peatonal	Alto Impacto		
Total Puente Peatonal			
Parcial Ciclorruta (Andén o Calzada)	Bajo Impacto		
Total Ciclorruta (Andén o Calzada)	Alto Impacto: calzada Bajo Impacto: andén	Medio Impacto: calzada Bajo Impacto: andén	Bajo Impacto
Entrada y Salida Vehículos de Obra	Bajo Impacto		
Zona Verde, Separador, Parque			

Fuente: SDM

La clasificación indicada en la Tabla 1 debe tenerse en cuenta para la aplicación y presentación de cada uno de los requerimientos que se describen en este documento, y para el pago de tarifas por concepto de derechos de tránsito en el Distrito Capital, de conformidad con lo establecido en el artículo 94 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 *–Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”–*.

3 PRESENTACIÓN DEL PMT ANTE LA SDM

3.1 Canales

La presentación del PMT debe realizarse ante la SDM en uno de los siguientes canales:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.1.1 Física

El documento técnico debe ser radicado de manera física impreso a doble cara, sujeto mediante un gancho legajador y en caso de requerir algún tipo de protección puede ser una carpeta común (no empastar a menos que sea indispensable), se deben numerar las páginas y en caso de presentar anexos y/o medios magnéticos, estos deben estar debidamente marcados especificando su contenido⁴.

3.1.2 Virtual

La radicación de PMT se deberá efectuar mediante el envío de la totalidad de documentos y soportes relacionados en el presente concepto (en PDF, y en Excel o en los archivos obtenidos de los softwares, en el caso de análisis de tránsito) de los PMT, en los siguientes canales:

- Los que indique la SDM en su sitio web (www.movilidadbogota.gov.co) o se informen mediante el correo electrónico gerenciapmts@movilidadbogota.gov.co.
- Ventanilla Única de la Construcción (VUC): se podrá realizar la solicitud mediante la página de la VUC ingresando al sitio web de la SDM (www.movilidadbogota.gov.co), hacer clic en el menú “Atención al Ciudadano” y luego en “Trámites en línea”. Al acceder a la plataforma (<http://vucapp.habitatbogota.gov.co/vuc/login.seam>), el solicitante debe adjuntar la totalidad de los documentos requeridos para obtener la respuesta sobre los permisos que requiere. Se aclara que estas radicaciones solo se podrán realizar a los PMT asociados a la cadena de urbanismo.

3.2 Oficio remisorio

El oficio debe hacer referencia a SOLICITUD DE REVISIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO (PMT) e incluir lo siguiente:

- Tipo de Solicitud: conforme se describe a continuación:
 - Nuevo: si el PMT se solicita por primera vez⁵.

⁴ Todo documento técnico de PMT debe incluir el desarrollo de los numerales en el orden especificado. Cuando alguno de los numerales especificados no sea procedente, deberá indicarse con el texto “No aplica”. No presentar la totalidad de los numerales establecidos podrá ser causal de no autorización (excepto para los PMT de bajo impacto inherentes a las obras que cuentan con comité de tránsito, de conformidad con lo indicado en el numeral 4.4).

⁵ Aplica también para los casos en los cuales no se realice la intervención en el periodo solicitado y autorizado por la SDM o se encuentre suspendido el PMT.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

- Terminación: si la obra solicitada finalizó y se realizará la apertura o habilitación de la zona intervenida.
- Clasificación del PMT (véase numeral 2.5).
- Dirección:
- Localidad:
- Contacto: nombre, número de cédula, correo electrónico y número de celular.
- Contrato: para los casos que aplique (obras públicas).
- No. radicado de autorización o no autorización anterior: para los casos que aplique.
- Comité de publicación de autorización o no autorización anterior: para los casos que aplique.
- Tipo de afectación a realizar (cierre total o parcial de andén y/o calzada, entrada y salida de vehículos de obra, intervención de parques, entre otras).
- Número de páginas y anexos del documento técnico.

3.3 Contenido del Documento Técnico del PMT

3.3.1 Introducción

Describir el alcance del documento técnico y presentar un breve resumen del mismo.

3.3.2 Datos generales del proyecto

Diligenciar la siguiente información:

- Nombre del contratista y nombre del representante legal⁶
- Número de contrato
- Objeto del contrato
- Plazo del contrato y/o proyecto (fecha de inicio y fecha de terminación)
- Nombre de la interventoría y nombre del representante legal⁷ (si es una obra privada indicar si tiene o no interventoría)
- Entidad contratante (indicar quién es el coordinador y/o supervisor del proyecto)⁸

⁶ Indicar datos de teléfono fijo y/o celular, dirección de correo electrónico y dirección de correspondencia.

⁷ Ibídem.

⁸ Ibídem.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

- Profesional encargado y/o especialista de tránsito del contratista o peticionario⁹ para la elaboración e implementación del PMT
- Profesional encargado y/o especialista de tránsito de la interventoría para el PMT¹⁰
- Persona y/o grupo responsable en campo de la implementación y ajustes del PMT¹¹

Si es una intervención y/u obra privada solo se deben diligenciar datos de la constructora que realizará la intervención.

3.3.3 Características generales de la actividad

Descripción de la labor a ejecutar, etapas de ejecución y su respectiva programación (cuando aplique), maquinaria y equipos, duración, horario de trabajo (jornada laboral) y horario de cierre efectivo (de acuerdo con el análisis de la información recolectada en campo, el proceso constructivo y las características operativas del sector afectado)¹².

3.3.3.1 Labor a ejecutar

Descripción clara y detallada de las actividades a desarrollar enmarcadas en la intervención y/u obra¹³. Para el caso de obras tipo COOS debe especificar el ancho y profundidad de la excavación lo cual es necesario para determinar las distancias de seguridad y tipo de elemento a usar para el cerramiento.

3.3.3.2 Etapas de ejecución

Definición de las etapas que comprende la intervención y/u obra.

3.3.3.3 Maquinaria y equipos

Indicar la maquinaria y equipos a emplear para el desarrollo de la intervención y/u obra solicitada.

⁹ Ibídem.

¹⁰ Ibídem.

¹¹ Ibídem.

¹² Para obras de servicios públicos (COOS), el contratista o peticionario debe presentar el PMT tanto para la etapa de intervención de la obra como para la etapa de restitución del espacio público. Para efectuar dicha restitución se deben acatar las disposiciones de la licencia de excavación y la normatividad vigente.

¹³ Para el caso de pruebas de carga y habilitación de puentes peatonales y/o vehiculares, se deberá presentar PMT específico; igualmente, se deberá realizar previa coordinación con las entidades que tengan competencia en prevención y atención de emergencias y desastres.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.3.4 Cronograma de obra

Este numeral aplica solo para las intervenciones y/u obras inherentes a la construcción de infraestructura vial arterial, mantenimiento de vías (únicamente para extensión de concreto en pavimento rígido), construcción de resaltos en concreto (estos pueden ser sobre pavimento flexible), excavaciones mayores a 0,5 metros (en trabajos solicitados menores a una semana o en horario nocturno que por sus actividades se indiquen que habilitan en el día), construcción de cámaras sobre vías de la malla vial arterial y realce o nivelación de pozos y cámaras en calzada o cuando se deba justificar el horario solicitado.

En este numeral se debe presentar cronograma de obra detallado por cada etapa o fase a ejecutar, donde se indique la duración exacta de las mismas conforme el proceso constructivo a desarrollar. Para este numeral también es posible referenciar anexo con el cronograma correspondiente.

Este cronograma debe permitir evaluar la simultaneidad de los cierres y su impacto en la movilidad de todos los actores viales. En caso que el contratista o peticionario no cuente con la totalidad de permisos y demás requerimientos para la ejecución de la intervención y/u obra, a priori a la solicitud del PMT, es necesario que en el cronograma de obra se incluyan las fechas de solicitud y autorización estimadas.

3.3.4 Caracterización de la zona de influencia del proyecto

El área de influencia de una intervención dependerá de la magnitud de la misma, del tipo de vía y especialmente, del grado de interferencia que se cause sobre la zona directa de afectación; asimismo, se debe entender que el área de influencia del PMT se identificará con la ubicación del primer elemento que permite informar y orientar a los usuarios de las vías intervenidas. Esta caracterización debe contener mínimo los siguientes numerales.

3.3.4.1 Localización general y área de influencia del proyecto

Describir y presentar imagen o plano de la zona de influencia del proyecto y ubicación de la intervención y/u obra, a una escala visible.

3.3.4.2 Sitios especiales y/o equipamientos del sector

Indicar en el documento técnico la relación de sitios especiales tales como universidades, colegios, jardines infantiles, bibliotecas, museos, equipamientos institucionales, hospitales, centros de salud, centros comerciales, sectores comerciales, estaciones de servicio, parques, plazas, centros deportivos, iglesias,

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

estaciones de transporte público (componente troncal y zonal), plazas de mercado, otros bienes de interés cultural, entre otros, los cuales pueden verse afectados por la intervención y sus desvíos. Asimismo, se debe indicar el manejo que se le dará a los sitios especiales y presentar un plano con su ubicación.

3.3.4.3 Especificaciones de la vía y/o zona afectada

3.3.4.3.1 Inventario vial

- Clasificación vial y tipología.
- Código de identificación vial (CIV): llave de identificación única del segmento vial. Corresponde al identificador del segmento de la red vial, el cual podrá ser consultado en el sitio web del SIMUR <https://www.simur.gov.co/portal-simur/mapas/visor-geografico/>. Cuando el segmento de intervención sea lineal y comprenda más de un (1) CIV, se incluirá el CIV de inicio y final conforme al sentido vial, y en el caso de intersecciones se deberá diligenciar el CIV con mayor jerarquía que confluya en éstas.
- Coordenadas: longitud y latitud (solo aplica para los casos en los cuales se realice intervenciones y/u obras en vías rurales que no dispongan de nomenclatura), las cuales podrán ser consultadas en la página del SIMUR <https://www.simur.gov.co/portal-simur/mapas/visor-geografico/>
- Dimensiones de la sección transversal: calzada, andenes, ciclorruta, separador, entre otras.
- Sentidos viales.
- Tipo de pavimento o acabado del andén.

3.3.4.3.2 Listado y localización de intersecciones semaforizadas afectadas por las obras

Presentar plano con la ubicación de las intersecciones semaforizadas existentes en el tramo a intervenir y sobre las vías de desvío (incluye listado de las intersecciones semaforizadas).

3.3.5 Características del tránsito en el área del proyecto

El presente numeral debe desarrollarse tanto para la zona de afectación como para su área de influencia¹⁴.

¹⁴ Para el caso de obras inherentes a la construcción de infraestructura vial arterial o cuando la SDM lo requiera, el contratista o peticionario deberá presentar para autorización de la SDM (previo al inicio de la intervención y/u obra), la metodología que se empleará en la toma de información, procesamiento de datos y evaluación de alternativas y análisis de tránsito de los escenarios con y sin intervención.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.5.1 Volúmenes de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehiculares¹⁵), análisis y evaluación¹⁶

Esta información se requiere para la elaboración del PMT, y su alcance dependerá de lo contenido en la Tabla 2¹⁷.

La metodología a utilizar para la toma de información y análisis es la planteada en el *Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte de Bogotá D.C.* del año 2005.

La hora de máxima demanda (HMD)¹⁸ se debe calcular teniendo en cuenta los movimientos afectados por la intervención y/u obra, incluidos desvíos (si aplica), a partir del total de vehículos equivalentes¹⁹ en el caso de modos motorizados (vehiculares), y para modos no motorizados (peatones y ciclistas) a partir del total de peatones equivalentes –considerando un (1) ciclista con equivalencia de tres (3) peatones–, cuando se afecte su infraestructura²⁰. Adicionalmente es necesario que se presenten las tablas e histogramas de volúmenes horarios para todo el periodo de toma de información por movimientos (haciendo énfasis en los movimientos afectados).

¹⁵ Se refiere a volúmenes de vehículos livianos, buses, camiones y motocicletas.

¹⁶ Incluir evidencia de los registros de toma de información (registros de planillas, registros filmicos y/o registros fotográficos).

¹⁷ Se aceptará información secundaria máximo con un (1) año de anterioridad siempre y cuando los patrones de movilidad en la ciudad no hayan cambiado durante el último año y la información esté validada; en caso contrario la información presentada deberá estar actualizada.

¹⁸ Se hace referencia a una (1) hora.

¹⁹ Livianos: 1,0; buses: 2,0; camiones: 2,5 y motos: 0,5.

²⁰ Las HMD de la mañana y la tarde se deben calcular teniendo en cuenta que las 12:00 horas corresponden al punto de corte.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Tabla 2. Tipo de volúmenes (vehiculares, peatonales y/o ciclistas) a aforar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación^{21, 22}

Tipo Afectación	Clasificación Vial ²³		
	Arterial	Intermedia	Local
Afectación Semáforo Sobre Corredores Viales (Distancia Lineal)	Afectación peatonal directa: volúmenes peatonales Afectación menor o igual a 200 metros: volúmenes de ciclistas y vehiculares		
Parcial Calzada	Afectación vehicular: volúmenes de ciclistas y vehiculares		No requiere con excepciones ²⁴
Total Calzada			
Parcial y Total Bahía	No requiere		
Parcial Andén	Según requerimientos de la SDM ²⁵		No requiere
Total Andén	Volúmenes peatonales Afectación de ciclorruta (andén): volúmenes de ciclistas		
Parcial Puente Peatonal	Volúmenes peatonales y de ciclistas Afectación vehicular por implementación o cambios de semáforos: volúmenes vehiculares		
Total Puente Peatonal			

²¹ Esta toma de información se efectuará mínimo catorce (14) horas continuas que abarquen las horas de máxima demanda dentro del horario solicitado para la ejecución de intervenciones y/u obras, y máximo para un (1) día típico y un (1) día atípico de acuerdo a lo requerido por el contratista o peticionario para éstas, en lo referido a tiempos y días.

²² Para la ejecución de intervenciones y/u obras de lunes a sábado en horario nocturno (22:00-05:00), sábados desde las 14:00 horas, domingos, días festivos o cierre parcial de calzadas exclusivas de TransMilenio, no se requiere toma de información de volúmenes (vehiculares, peatonales y de ciclistas), excepto para el cierre total de calzada en malla vial arterial (diferente a calzadas exclusivas de TransMilenio) del día domingo-días festivos entre las 05:00 y 22:00 horas.

²³ Esta clasificación podrá ser consultada en el sitio web del SIMUR <https://www.simur.gov.co/portal-simur/mapas/visor-geografico/>

²⁴ En el caso de construcciones verticales que requieren estacionamiento temporal en vía para actividades de cargue y descargue, siempre se deberán presentar volúmenes de ciclistas (en caso que se afecten ciclorrutas existentes) independiente del tipo de vía, y vehiculares. Se exceptúa de esta solicitud los volteaderos, vías cerradas y vías locales sin presencia de transporte público.

²⁵ Solo para vías que tengan alta concentración de peatones permanente o eventual, y/o cercanía a los sitios especiales relacionados en el numeral 3.3.4.2.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Tipo Afectación	Clasificación Vial ²³		
	Arterial	Intermedia	Local
Parcial Ciclorruta (Andén o Calzada)	Volúmenes de ciclistas		
Total Ciclorruta (Andén o Calzada)			
Entrada y Salida Vehículos de Obra	No requiere		
Zona Verde, Separador, Parque			

Fuente: SDM

3.3.5.1.1 Estaciones maestras

Para las estaciones (intersecciones o tramos viales) registradas en un periodo entre catorce (14) y veinticuatro (24) horas, se deben presentar volúmenes e histogramas vehiculares (autos, buses, camiones y motos) y de modos no motorizados en periodos de una (1) hora contados cada quince (15) minutos (incluir tablas por movimiento) en todo el periodo de toma de información, para los cuales es necesario que se calcule la HMD de la mañana y la tarde, a partir del total de vehículos equivalentes durante una (1) hora en cada una de éstas y adicionalmente resaltar la HMD de la red para evaluación; de igual manera para el caso de peatones y ciclistas de manera independiente.

La toma de información para estaciones maestras se debe llevar a cabo en un (1) día hábil típico (martes a jueves²⁶) y un (1) día atípico (sábado²⁷), o en número menor, mayor o diferente de días según los requerimientos establecidos por la SDM; asimismo, en todos los casos, la totalidad de estaciones de conteo de modos no motorizados (peatones y ciclistas) y modos motorizados (vehiculares) para la presentación de PMT deben ser maestras, en caso contrario, se deberá presentar metodología de toma de información para PMT, según los lineamientos establecidos por la SDM, considerando al menos una (1) estación de este tipo.

²⁶ Siempre y cuando el día anterior o posterior a la fecha seleccionada para el aforo no sea festivo, y para el caso del día atípico cuando el lunes siguiente o el viernes anterior no sean festivos; y en cumplimiento del comunicado de periodos típicos y atípicos que emita la SDM, o según lo establezca la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito de la SDM.

²⁷ Ibidem.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.5.1.2 Estaciones secundarias

Para las estaciones (intersecciones o tramos viales) registradas en un periodo entre nueve (9) y menos de catorce (14) horas, se deben presentar volúmenes e histogramas vehiculares (autos, buses, camiones, motos) en periodos de una (1) hora contados cada quince (15) minutos (incluir tablas por movimiento) en todo el periodo de toma de información, para los cuales es necesario que se calcule la HMD de la mañana y la tarde, a partir del total de vehículos equivalentes durante una (1) hora en cada una de éstas y adicionalmente resaltar la HMD de la red para evaluación; de igual manera para el caso de peatones y ciclistas de manera independiente.

La toma de información para estaciones secundarias se debe llevar a cabo en un (1) día hábil típico (martes a jueves²⁸) y un (1) día atípico (sábado²⁹), o en número menor, mayor o diferente de días según los requerimientos establecidos por la SDM.

3.3.5.1.3 Estaciones complementarias

Para las estaciones (intersecciones o tramos viales) registradas en un periodo entre tres (3) y menos de nueve (9) horas, se deben presentar volúmenes e histogramas vehiculares (autos, buses, camiones y motos) y de modos no motorizados en periodos de una (1) hora contados cada quince (15) minutos (incluir tablas por movimiento) en todo el periodo de toma de información, para los cuales es necesario que se calcule la HMD de la mañana y la tarde, a partir del total de vehículos equivalentes durante una (1) hora en cada una de éstas y adicionalmente resaltar la HMD de la red para evaluación; de igual manera para el caso de peatones y ciclistas de manera independiente.

La toma de información para estaciones complementarias se debe llevar a cabo en un (1) día hábil típico (martes a jueves³⁰) y un (1) día atípico (sábado³¹), o en número menor, mayor o diferente de días según los requerimientos establecidos por la SDM.

3.3.5.1.4 Resumen de volúmenes de tránsito

Presentar el resumen de volúmenes de tránsito en cada una de las HMD de la red de análisis (mañana y tarde), por movimiento y en todas las estaciones de conteo

²⁸ Ibidem.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Ibidem.

³¹ Ibidem.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

(maestras, secundarias y complementarias), y especificar la metodología para el cálculo de la HMD de la red de análisis.

3.3.5.2 Velocidades y tiempos de recorrido

Esta información se requiere para la elaboración del PMT y solo aplicará para cualquiera de los siguientes casos:

- La evaluación de alternativas y análisis de tránsito de los escenarios con y sin intervención del numeral 3.3.6.9 en lo correspondiente a modelaciones.
- PMT de obras inherentes a la construcción de infraestructura vial arterial.
- PMT de obras inherentes a la construcción de infraestructura vial intermedia y local, cuando la SDM lo requiera.

Presentar las mediciones de velocidad y tiempo de recorrido para vehículos particulares, y el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), y SITP provisional, a lo largo del corredor a intervenir y en las posibles vías de desvío vehicular, durante las diferentes etapas de intervención y/u obra, que cubran la HMD de la mañana y tarde dentro de los mismos periodos y días definidos en la toma de volúmenes vehiculares.

Para las mediciones de velocidad y tiempo de recorrido, se utilizará cualquier método establecido en el *Manual de Planeación y Diseño para la Administración del Tránsito y el Transporte de Bogotá D.C.*, y en otros casos se podrá emplear cualquier metodología disponible y aplicable³²; asimismo, el registro de velocidades y tiempos de recorrido se debe llevar a cabo en un (1) día hábil típico (martes a jueves³³) y un (1) día atípico (sábado³⁴), o en número menor, mayor o diferente de días según los requerimientos establecidos por la SDM.

³² Incluir evidencia de los registros obtenidos y el procedimiento efectuado, ya que muchas veces presentan un número de velocidad que les coincida con los análisis realizados.

³³ Siempre y cuando el día anterior o posterior a la fecha seleccionada para el aforo no sea festivo, y para el caso del día atípico cuando el lunes siguiente o el viernes anterior no sean festivos; y en cumplimiento del comunicado de periodos típicos y atípicos que emita la SDM, o según lo establezca la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito de la SDM.

³⁴ Ibidem.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.5.3 *Inventario de rutas del Componente Troncal y Componente Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y SITP Provisional*

3.3.5.3.1 Inventario de rutas, paraderos y estaciones del componente troncal (TransMilenio) del SITP

Realizar el inventario de las rutas, paraderos y estaciones del componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio) sobre la infraestructura vial afectada por la intervención y las posibles vías de desvío vehicular (aplica para los casos en que implique la afectación directa de rutas e infraestructura del componente zonal del SITP).

3.3.5.3.2 Inventario de rutas y paraderos del componente zonal del SITP y SITP provisional

Realizar el inventario de las rutas y paraderos del componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP y SITP provisional, sobre la infraestructura vial afectada por la intervención y las posibles vías de desvío vehicular.

3.3.6 Plan de manejo de tránsito

En este ítem se propone por parte del contratista o peticionario, el manejo de tránsito, señalización y desvíos para el desarrollo de la actividad, de tal manera que se pueda realizar sin que genere mayores impactos en la movilidad del sector.

Los proyectos o actividades que dentro del análisis y alternativas del PMT requieren el mantenimiento o adecuación de desvíos, cambios de sentidos viales, demarcación vial entre otros, deberán presentar un PMT específico para realizar dichas actividades, lo cual será un requisito previo para dar inicio a las obras programadas.

3.3.6.1 *Tipo de cierre*

Describir el tipo de cierre a realizar para cada alternativa y en cada etapa de la intervención y/u obra (cierre de media calzada, cierre total de calzada, cierre parcial de andén, cierre total de andén, y todos los demás que se pudieran presentar durante la ejecución de intervenciones y/u obras).

3.3.6.2 *Manejo y desvíos de modos no motorizados (peatones y ciclistas)*

El primer nivel de priorización del PMT debe estar enfocado en garantizar óptimas condiciones de seguridad vial para los actores viales más vulnerables, por lo cual,

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

el PMT deberá preservar y/o resolver las condiciones de movilidad, en el siguiente orden: peatones (especialmente personas con movilidad reducida), ciclistas, usuarios de transporte público (componente troncal y zonal) y los demás actores viales.

En este mismo orden se entregarán los espacios disponibles para la movilidad, respetando y manteniendo con medidas temporales las infraestructuras dedicadas al transporte no motorizado. Las medidas temporales deben estar articuladas en condiciones seguras y funcionales a la infraestructura existente y propuesta; de tal modo, que sea posible habilitar gradualmente la nueva infraestructura y se promueva el uso de modos no motorizados como la caminata o la bicicleta.

Es necesario que cada una de las alternativas planteadas promueva el uso de modos no motorizados (peatones y ciclistas) mediante la configuración de nueva infraestructura provisional por obra o la conexión a otras ciclorrutas y/o pasos peatonales existentes, de acuerdo a las condiciones mínimas definidas por la SDM; o en su defecto, se garantice dicha infraestructura en todo momento (cuando exista), bajo las mismas condiciones en cuanto a sección transversal y seguridad vial.

Indicar el manejo peatonal y/o de ciclistas para cada alternativa y en cada etapa de la intervención y/u obra cuando se afecte la movilización de los modos no motorizados. En el caso específico de intervención en andenes, se requiere detallar el manejo que se dará a los accesos a predios residenciales, comerciales y a los usuarios del corredor afectado, en cumplimiento de los siguientes criterios:

Cuando las actividades afecten infraestructura de ciclorruta existente, o cuando la demanda de ciclistas así lo amerite –más de trescientos (300) por hora, sumando todos los sentidos de flujo–, el PMT debe garantizar que:

- Los ciclistas no entren en conflicto directo con el tránsito vehicular de la vía de intervención.
- Cuando los ciclistas se trasladen a las calzadas vehiculares deben adecuarse espacios protegidos y debidamente señalizados –incluye señales de advertencia y barreras plásticas flexibles (maletines)–.

Que los senderos de ciclistas cumplan con las recomendaciones de la Tabla 3, en relación con los anchos o secciones transversales, de acuerdo con los sentidos de circulación.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Asimismo, en relación con los modos no motorizados (peatones y ciclistas), es necesario tener en cuenta las consideraciones a continuación:

1. Los senderos peatonales deberán tener un ancho mínimo de 1.5 metros, para aquellos casos en los cuales no se requiera toma de información de volúmenes peatonales, de conformidad con lo establecido en la Tabla 2 del presente documento. En caso contrario, el ancho mínimo del sendero peatonal debe estar sustentado con el análisis de tránsito correspondiente.
2. Conforme lo anterior, en la Tabla 3 se establece el ancho efectivo en coherencia con la demanda por cada modo no motorizado (peatones y ciclistas), y las consideraciones respecto al manejo de modos no motorizados.

Tabla 3. Anchos de infraestructura (temporal) para peatones y ciclistas de acuerdo a la demanda

Demanda Peatonal HMD (peatones/h)	Ancho Efectivo Franja de Circulación Peatonal –FCP– (m)
0-2000	1.5
2001-2500	1.8
2501-3000	2.2
3001-3500	2.5
3501-4100	3.0
4101-5500	4.0
>5501	5.0

Demanda ciclista HMD (ciclistas/h)	Ciclo-infraestructura (m)
0-300 bidireccionales	Compartido en FCP*: 2.2**
>301 unidireccional	Segregado 1.0
>301 bidireccional	Segregado 2.0

* Para el cálculo, un (1) ciclista tendrá equivalencia de tres (3) peatones, debido a sus modificaciones con respecto a dimensiones, velocidad y maniobrabilidad reducida en la FCP (Decreto Distrital 308 de 201835). La operación deberá contar con dos (2) auxiliares de tránsito (bandereros y/o paletteros) en cada costado de la intervención, de tal manera que obliguen a los ciclistas a descender de la bicicleta, y en caso que el tramo sea

³⁵ "Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

muy largo, se deberá disponer de más personal que permita una operación segura entre los actores no motorizados (peatones y ciclistas).

** Para espacios compartidos entre peatones y ciclistas, los ciclistas deben obligatoriamente descender de la bicicleta; y para anchos menores a los establecidos, se debe realizar la evaluación limitando el ancho mínimo a 1.5 metros.

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y Peatón-SDM (2020)

3. La dimensión mínima de senderos para modos no motorizados (peatones y ciclistas) debe ser coherente con las medidas antropométricas de las personas, basado en el análisis que sustenta lo que se consigna en la normativa vigente “*Cartilla de andenes de Bogotá*”, establecida en el Decreto Distrital 308 de 2018³⁶.
 - Se debe respetar un mínimo de franja de ciclorruta a nivel de andén (FCA) de 2,40 metros en vías arteriales. En todo caso, el ancho de la FCA debe responder a un análisis de tránsito para la evaluación de volúmenes de ciclistas.
 - Los vados en esquina para las ciclorrutas deben ser independientes a los vados peatonales, con el fin de evitar conflictos entre usuarios.
4. Los aforos corresponden a la totalidad de los usuarios registrados (peatones o ciclistas) que circulan en el punto determinado sobre el lugar a intervenir.
5. Para los cálculos de dimensionamiento y nivel de servicio, un (1) ciclista en las franjas compartidas tendrá equivalencia de tres (3) peatones.
6. Cuando derivado del aforo de modos no motorizados (peatones y ciclistas), se tengan más de trescientos (300) ciclistas por hora, sumando todos los sentidos de flujo, se debe generar segregación física y señalización apropiada para el uso temporal, aunque actualmente no exista oferta de ciclo-infraestructura.
7. Para aquellos casos con paraderos, los espacios de acumulación y espera no se deben tener en cuenta como parte de las franjas de circulación.
8. Los senderos sobre calzada deben ser canalizados por medio de barreras plásticas flexibles (maletines) entrelazadas o intercaladas, o con delineadores tubulares (colombinas), dependiendo de las condiciones de movilidad inspeccionadas en terreno.
9. Cuando los anchos de andenes sean mayores a 4.0 metros, se recomienda realizar actividades por medios andenes (cierre parcial).
10. Cuando el sendero peatonal sea trasladado a la calzada, la actividad de cargue y descargue de materiales y/o recolección de escombros debe realizarse en las bocacalles aledañas o en horario nocturno sobre el tramo en intervención; en su defecto, cuando se realice sobre el carril contiguo al andén o espacio público

³⁶ Ibidem

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaria Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

intervenido, se deberán presentar propuestas que garanticen en todo momento la accesibilidad a residentes, locales comerciales y demás sitios que poseen ingreso, de manera conjunta con condiciones de seguridad vial que no pongan en riesgo la integridad física de los usuarios más vulnerables.

11. En los casos donde se pretendan realizar intervenciones sobre *“segmentos habilitados para el aprovechamiento económico en el espacio público por actividades de estacionamiento de patinetas”*, el contratista deberá notificar la presencia de dicha ocupación de la infraestructura.
12. En caso de cierre total de puentes peatonales, se deberá habilitar paso peatonal con semáforo provisional si no existen pasos seguros a 250 metros de éste, el cual debe contar con su respectiva señalización (incluye pendones informativos).

3.3.6.3 Manejo y desvíos de transporte público

Indicar el manejo que se dará al transporte público para cada alternativa y en cada etapa de la intervención y/u obra, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- Para la implementación de paraderos provisionales del componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP, y SITP provisional y/o deshabilitar paraderos existentes, se debe describir y esquematizar la ubicación actual y propuesta (la cual debe obedecer a una localización que garantice la seguridad vial para los usuarios del mismo), y las posibles adecuaciones requeridas para los peatones que accedan a este. Las dimensiones de los paraderos provisionales deben ser coherentes con las de los paraderos existentes, como mínimo; asimismo, si los paraderos a deshabilitar poseen mobiliario urbano (casetas), en los paraderos provisionales se deberán proveer carpas.
- Indicar cuando se deshabiliten estaciones y/o vagones de TransMilenio S.A., cuando esto sea necesario.
- En caso de requerirse desvíos, se debe describir y esquematizar (plano o imagen) el recorrido autorizado y propuesto (desde el punto donde se inicia el desvío hasta el punto donde empalma con el recorrido autorizado), e incluir o tener en cuenta lo siguiente:
 - Caracterización de cada una de las vías de desvío (clasificación vial, tipo y estado del pavimento, sección transversal, sentido vial, etc.).
 - Plano con el inventario de señalización existente e indicar su manejo (solamente para la alternativa seleccionada en cada etapa).

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

- En el caso que se requieran cambios de sentido vial por cuenta de los desvíos, se debe informar por parte del área social del contratista o peticionario a la comunidad afectada sobre dicho cambio, una vez autorizado el PMT y previo al inicio de la intervención y/u obra (con acompañamiento de la interventoría y la entidad contratante, cuando se tenga este caso); de igual manera se debe anexar plano detalle de señalización de cambio de sentido y manejo de señalización horizontal y vertical existente (solamente para la alternativa seleccionada en cada etapa).

Por otra parte, en cuanto a la gestión del PMT en el caso del manejo y desvíos de transporte público, el contratista y/o peticionario, en coordinación y con supervisión de la Interventoría y la entidad contratante (cuando estas últimas apliquen) deberá realizar lo siguiente:

- Previo al inicio de la intervención y/u obra se debe realizar la socialización a lo largo de las vías locales por donde se propone el desvío de las rutas de transporte público.
- El contratista o peticionario debe anexar al PMT el acta de compromiso donde se responsabiliza a dejar las vías locales y/o aquellas que no son corredores de movilidad y que serán utilizadas como desvíos del SITP y/o transporte masivo (troncal y alimentador), en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes del inicio de la intervención (véase anexo del numeral 10.1). Esta acta debe ir acompañada de registro fotográfico donde se evidencie el estado actual de dichas vías.

En todos los casos, las vías utilizadas como desvío deben garantizar movilidad y seguridad a los usuarios de la infraestructura; asimismo, en los casos que aplique se deberán presentar planos en AutoCAD con la modelación y/o análisis de radios de giro y/o trayectorias empleando para éste el vehículo de mayor dimensión que será desviado. En dicha modelación, se debe incluir la velocidad con la cual se efectuó el análisis.

Se aclara que la afectación al componente troncal del SITP (Buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio) y a las rutas alimentadoras (incluye paraderos) que hacen parte del componente zonal, debe contar con el visto bueno por parte del profesional designado de la Dirección Técnica de BRT de TransMilenio, mediante firma autorizada, la cual se plasmará en el formato Consolidado de Obras de Infraestructura (COI) y/o Consolidado de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos (COOS) anexo al PMT, o mediante el envío de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

correo electrónico dando aval a la propuesta, el cual deberá contener nombre del proyecto, afectación, fecha de aprobación de la afectación (inicio y fin), horario aprobado por parte de TransMilenio e imagen de la propuesta de desvío (remitido al peticionario con copia a la SDM).

Asimismo, en el caso de afectación al componente zonal del SITP (rutas urbanas, complementarias y especiales, excluyendo alimentadores) y provisionales del SITP, debe contar con el visto bueno por parte del profesional designado de la Dirección Técnica de Buses de TransMilenio S.A., mediante firma autorizada, la cual se plasmará en el formato Consolidado de Obras de Infraestructura (COI) y/o Consolidado de Obras de Infraestructura de Servicios Públicos (COOS) anexo al PMT, o mediante el envío de correo electrónico dando aval a la propuesta, el cual deberá contener nombre del proyecto, afectación, fecha de aprobación de la afectación (inicio y fin), horario aprobado por parte de TransMilenio e imagen de la propuesta de desvío (remitido al peticionario con copia a la SDM).

3.3.6.4 Manejo y desvíos de tránsito particular

Indicar el manejo de los flujos vehiculares (livianos y motocicletas) que se verán afectados para cada alternativa y en cada etapa de la intervención y/u obra, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones en el PMT:

- En caso de requerirse desvíos, se debe describir y presentar plano del recorrido propuesto, e incluir o tener en cuenta lo siguiente:
 - Caracterización de cada una de las vías de desvío (clasificación vial, tipo y estado del pavimento, sección transversal, sentido vial, etc.).
 - En el caso que se requieran cambios de sentido vial por cuenta de los desvíos, se debe informar por parte del área social del contratista o peticionario a la comunidad afectada sobre dicho cambio, una vez autorizado el PMT y previo al inicio de la intervención y/u obra (con acompañamiento de la interventoría y la entidad contratante, cuando se tenga este caso); de igual manera se debe anexar plano detalle de señalización de cambio de sentido y manejo de señalización horizontal y vertical existente.

En todos los casos, las vías utilizadas como desvío deben garantizar movilidad y seguridad a los usuarios de la vía.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.6.5 Manejo y circulación de vehículos de carga³⁷

Las obras que por su desarrollo generen circulación de vehículos pesados, deben indicar el recorrido de ingreso y salida del sitio de la obra hasta la vía arteria o corredor de movilidad más cercano.

Si las vías indicadas en el recorrido de ingreso y salida del sitio de la intervención y/u obra no son corredores de movilidad, se debe anexar el registro fotográfico (detallado) del estado actual de dichas vías y acta de compromiso mediante la cual se garantizará la reposición de la malla vial local afectada por el paso de los vehículos destinados a la intervención y/u obra, manifestando su intención de mantenerla durante la ejecución de la misma y dejarla al finalizar en iguales o mejores condiciones a las encontradas inicialmente (véase anexo del numeral 10.1).

Para la circulación de este tipo de vehículos el contratista o peticionario debe tener en cuenta y acatar la normatividad vigente tanto de orden nacional como distrital.

3.3.6.6 Manejo de señalización existente durante la intervención

3.3.6.6.1 Intervenciones en andén y/o separadores

En este numeral se debe presentar lo siguiente:

- Plano con el inventario de señalización vertical y/u horizontal existente en el tramo a intervenir y el manejo propuesto, únicamente cuando el PMT contemple cambios de sentido vial o se tenga afectación directa a dispositivos de señalización.
- Acta de compromiso de reposición de la señalización (vertical y/u horizontal) en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes de las labores (véase anexo del numeral 10.2), para todos los casos, la cual debe estar firmada por el responsable de la intervención y/u obra (representante legal de la empresa o persona natural cuando no aplique el primer caso).

En este sentido, se recomienda que el contratista o peticionario de la intervención y/u obra, registre el estado y existencia de la señalización mediante fotografías y/o videos (el cual no será necesario para la presentación de PMT y no corresponde a algún requerimiento asociado a este numeral), de tal manera que se tenga como evidencia, en caso que se presenten reclamaciones por parte de la SDM relacionadas con la reposición de la señalización.

³⁷ Este numeral aplica para obras privadas y/o de construcción de infraestructura vial (de acuerdo con lo establecido contractualmente), y según lo requiera la SDM.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Asimismo, se debe indicar el manejo de la señalización vertical existente durante la ejecución de la intervención y/u obra. Al respecto, se aclara que las señales verticales reglamentarias definitivas que se encuentren en terreno en ningún momento podrán retirarse, especialmente aquellas que puedan generar riesgo de siniestralidad vial por su retiro, tal como ocurre con la señal SR-01 “Pare”, SR-38 “Sentido único de circulación”, SR-04 “No pase”, entre otras.

3.3.6.6.2 Intervenciones en calzada

En este numeral se debe presentar lo siguiente:

- Plano con el inventario de señalización vertical y/u horizontal existente en el tramo a intervenir y el manejo propuesto, únicamente cuando el PMT contemple cambios de sentido vial o se tenga afectación directa a dispositivos de señalización.
- Acta de compromiso de reposición de la señalización (vertical y/u horizontal) en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes de las labores (véase anexo del numeral 10.2), para todos los casos.

En este sentido, se recomienda que el contratista o peticionario de la intervención y/u obra, registre el estado y existencia de la señalización mediante fotografías y/o videos (el cual no será necesario para la presentación de PMT y no corresponde a algún requerimiento asociado a este numeral), de tal manera que se tenga como evidencia, en caso que se presenten reclamaciones por parte de la SDM relacionadas con la reposición de la señalización.

3.3.6.7 Zona de cargue y descargue

Indicar de forma específica en el documento la ubicación para esta actividad, horarios y manejo propuesto, cumpliendo con la normatividad vigente para este tema.

La zona destinada para la actividad de cargue y descargue se debe precisar en el documento y en los planos.

En caso de deterioro de andenes por el tránsito de vehículos, éstos deberán ser recuperados en las condiciones establecidas por la “*Cartilla de andenes*”, vigente a la fecha.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG		
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra		
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0	

3.3.6.8 Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra

Describir el procedimiento para el movimiento de maquinaria y equipo desde y hacia el proyecto y/o entre frentes de obra, el cual debe ajustarse a lo establecido en la normatividad vigente.

En caso de requerirse el movimiento de cargas indivisibles extrapesadas y extradimensionadas (maquinaria de construcción) para la ejecución de la obra, se deben adjuntar los documentos exigidos por la Resolución 4959 de 2006 del Ministerio de Transporte y/o la normatividad vigente que soportan el permiso otorgado para tal fin. En todo caso, los traslados de este tipo de maquinaria deben cumplir con todas y cada una de las exigencias contempladas en dicha normatividad respecto a inscripciones previas ante el Ministerio de Transporte, señalización, velocidad de recorrido, acompañamiento, plan de seguridad, pólizas, etc.

3.3.6.9 Evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención

Con el fin de soportar técnicamente el PMT y en coherencia con la interferencia según tipo de afectación y clasificación vial donde se realizará la intervención y/u obra de la Tabla 1 y el tipo de volúmenes a aforar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación de la Tabla 2, se debe presentar análisis de tránsito (modelación o cálculos matemáticos) teniendo en cuenta lo expuesto en la Tabla 4.

Tabla 4. Tipo de análisis de tránsito (modelación o cálculos matemáticos) a realizar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación³⁸

Tipo Afectación	Clasificación Vial ³⁹		
	Arterial	Intermedia	Local
Afectación Semáforo Sobre Corredores Viales (Distancia Lineal)	Menor o igual a 200 metros: Modelación	Menor o igual a 100 metros: Modelación Mayor a 100 metros y menor o igual a 200 metros: Cálculos Matemáticos	

³⁸ Para la ejecución de intervenciones y/u obras de lunes a sábado en horario nocturno (22:00-05:00), sábados desde las 14:00 horas, domingos, días festivos o cierre parcial de calzadas exclusivas de TransMilenio, no se requiere análisis de tránsito (modelación o cálculos matemáticos), excepto para el cierre total de calzada en malla vial arterial (diferente a calzadas exclusivas de TransMilenio) durante el día domingo-días festivos entre las 05:00 y 22:00 horas.

³⁹ Esta clasificación podrá ser consultada en el sitio web del SIMUR <https://www.simur.gov.co/portal-simur/mapas/visor-geografico/>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Tipo Afectación	Clasificación Vial ³⁹		
	Arterial	Intermedia	Local
Parcial Calzada	Modelación	Modelación o Cálculos Matemáticos	No requiere
Total Calzada			
Parcial y Total Bahía	No requiere		
Parcial Andén	Modelación o Cálculos Matemáticos según requerimientos de la SDM ⁴⁰		No requiere
Total Andén	Modelación o Cálculos Matemáticos		
Parcial Puente Peatonal	Implementación o cambios de semáforos: Modelación Otros casos: Cálculos Matemáticos		
Total Puente Peatonal			
Parcial Ciclorruta (Andén o Calzada)	Modelación o Cálculos Matemáticos		
Total Ciclorruta (Andén o Calzada)	Calzada: Modelación o Cálculos Matemáticos Andén: No requiere		No requiere
Entrada y Salida Vehículos de Obra	No requiere		
Zona Verde, Separador, Parque	No requiere		

Fuente: SDM

En todos los casos, la red vial analizada debe comprender su área de influencia, la cual tendrá como límites los desvíos.

3.3.6.9.1 Situación de Línea Base

Para el análisis de tránsito se deben tener en cuenta los siguientes lineamientos:

- Presentar la descripción general de la micro-simulación para la situación de línea base, junto con las consideraciones, supuestos, software empleado, parametrización, periodo de modelación y definición de matriz origen-destino de viajes desagregados por tipo de vehículo –livianos, camiones, motos o buses

⁴⁰ Solo para vías que tengan alta concentración de peatones.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

intermunicipales (si aplica) para la HMD de la mañana y la tarde, de manera detallada o general para todas las zonas de generación y/o atracción de viajes dentro del área de influencia de los PMT.

- Especificar y describir la geometría y la red vial incluida dentro del modelo, en coherencia con el inventario vial (número de carriles, anchos de carriles, giros permitidos, andén, etc.), estado de la vía, dispositivos de regulación del tránsito (semaforización, señalización, reductores de velocidad) y la definición de rutas y paraderos del SITP, para el caso de la situación actual o de línea base.
- Presentar calibración del modelo para la situación actual por volúmenes y velocidades en la HMD de la mañana y la tarde, a partir de los estadísticos y/o metodologías definidas en la literatura y/o estado del arte para tal fin (en el caso de volúmenes se recomienda emplear estadístico GEH).
- Presentar tablas resumen de resultados agregados (red o sistema), como: velocidad de la red, demora por vehículo en la red, tiempo de viaje total en la red, demora total en la red, vehículos ingresados a la red (volúmenes aforados con balanceo de la red), vehículos efectivos que ingresan a la red, vehículos que salen de la red; tablas resumen de resultados desagregados (corredor), como: velocidad, relación volumen/capacidad y nivel de servicio; y conclusiones del proceso de modelación para la situación de línea base.
- Se debe anexar al documento, el archivo magnético del análisis junto con los resultados arrojados por el modelo (software de modelación) o memorias de cálculo (cálculos matemáticos), en los cuales se diferencie a qué geometría, escenario, fase o etapa pertenece (incluye situación sin intervención o situación de línea base).

3.3.6.9.2 Alternativas

Para los casos donde aplique el análisis de tránsito (modelación o cálculos matemáticos), se debe realizar el análisis de tres (3) o más escenarios y/o alternativas para cada etapa constructiva y/o de intervención⁴¹, a partir de la modelación a nivel micro y macro⁴² procedimiento que facilitará la definición de la alternativa de manejo de tránsito por cada etapa, lo cual permitirá estructurar el documento técnico del PMT de manera consecutiva de acuerdo a las diferentes etapas del proyecto.

Este proceso debe cumplir con lo siguiente:

⁴¹ Cuando se requiera por parte de la SDM y las condiciones de movilidad lo ameriten.

⁴² Ibidem.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

- a. La modelación de alternativas de gestión de tránsito debe ser consistente con la propuesta en lo que respecta a carriles habilitados, afectaciones sobre la infraestructura vial, adecuaciones geométricas, cambios de sentido, modificación y nuevas intersecciones semaforizadas, desvío de rutas y definición de paraderos provisionales de SITP, y todas las demás condiciones que impliquen un cambio, la modificación y afectación del comportamiento de los viajes y la movilidad. Aplica para modelación.
- b. La modelación de la(s) alternativa(s) debe(n) contemplar el manejo para los siguientes modos.
 - Peatones y ciclistas
 Describir de manera general el manejo para peatones y ciclistas para la(s) alternativa(s) y complementarlo a partir de esquemas y/o planos generales. Es necesario que cada una de las alternativas planteadas promuevan el uso de modos no motorizados (peatones y ciclistas) mediante la configuración de nueva infraestructura provisional por obra o la conexión a otras ciclorrutas y/o pasos peatonales existentes, de acuerdo a las condiciones mínimas definidas por la SDM; o en su defecto, se garantice dicha infraestructura en todo momento (cuando exista), bajo las mismas condiciones en cuanto a sección transversa y seguridad vial.
 - Componente troncal del SITP
 Describir de manera general el manejo para el componente troncal del SITP (buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio) en los diferentes escenarios considerados en cada una de las alternativas, y complementarlo a partir de esquemas y/o planos generales.
 - Componente zonal del SITP y SITP provisional
 Describir de manera general el manejo para el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP y SITP provisional en los diferentes escenarios considerados en la(s) alternativa(s), y complementarlo a partir de esquemas y/o planos generales.
 Es necesario que la capacidad vial ofertada para el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP y SITP provisional, permita mantener el nivel de servicio actual sobre los corredores viales por los cuales éste se movilizará, de tal manera que la percepción de los usuarios del sistema se mantenga.
 - Vehículos de carga y particulares
 Describir de manera general el manejo para vehículos particulares y de carga en los diferentes escenarios considerados en la(s) alternativa(s), y complementarlo a partir de esquemas y/o planos generales.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

- c. Resultados e indicadores de gestión del tránsito para la(s) alternativa(s).

Presentar tablas resumen de resultados agregados (red o sistema), como: velocidad de la red, demora por vehículo en la red, tiempo de viaje total en la red, demora total en la red, vehículos ingresados a la red (volúmenes aforados con balanceo de la red), vehículos efectivos que ingresan a la red, vehículos que salen de la red; tablas resumen de resultados desagregados (corredor), como: velocidad, relación volumen/capacidad y nivel de servicio; y conclusiones del proceso de modelación para los diferentes escenarios considerados la(s) alternativa(s).

La micro-simulación de los diferentes escenarios considerados en esta alternativa, debe ser consistente con la propuesta en lo que respecta a carriles habilitados, afectaciones sobre la infraestructura vial, adecuaciones geométricas, cambios de sentido, modificación y nuevas intersecciones semaforizadas, desvío de rutas y definición de paraderos provisionales de SITP, y todas las demás condiciones que impliquen un cambio, la modificación y afectación del comportamiento de los viajes y la movilidad.

- d. Selección de alternativa para cierres y desvíos

Parámetros y selección de alternativa

Definir los parámetros para la selección de la mejor alternativa de los PMT en cada etapa de intervención, y especificar la alternativa seleccionada en coherencia con los resultados de la micro-simulación, teniendo en cuenta:

- Promover el uso de modos no motorizados (peatones y ciclistas) mediante la configuración de nueva infraestructura provisional por obra o la conexión a otras ciclorrutas y/o pasos peatonales existentes, de acuerdo a las condiciones mínimas definidas por la SDM; o en su defecto, garantizar dicha infraestructura en todo momento (cuando exista), bajo las mismas condiciones en cuanto a sección transversal y seguridad vial.
- La capacidad vial ofertada para el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP y SITP provisional, permita mantener el nivel de servicio actual sobre los corredores viales por los cuales éste se movilizará, de tal manera que la percepción de los usuarios del sistema se mantenga.
- Garantizar una reducción de máximo el 30% de la velocidad en el componente zonal (rutas alimentadoras, urbanas, complementarias y especiales) del SITP y SITP provisional y particulares (o el porcentaje equivalente a la velocidad ponderada), respectivamente, en comparación con la micro-simulación para la situación de línea base (condiciones existentes antes de la obra).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

- Garantizar la atención de la demanda afectada⁴³
- e. Presentación y resultados
- Para la totalidad de las etapas constructivas se deberá formular un PMT general⁴⁴ o un PMT específico, de acuerdo con los requisitos y especificaciones de este concepto técnico, el concepto técnico 17 de 2009, concepto técnico 18 de 2009 emanados por la SDM, la Resolución 1885 de 2015 y demás normatividad vigente en el ámbito nacional y distrital, y teniendo en cuenta la alternativa de gestión del tránsito seleccionada para la intervención y/u obra en cada etapa.
- En este numeral (3.3.6.9) se debe describir el proceso de modelación y/o análisis para obtención de indicadores de rendimiento de tránsito, y presentar mínimo la siguiente información:
- Cálculos matemáticos empleados para el análisis.
 - Figuras y descripción de las geometrías, escenarios, fases o etapas (incluye situación actual o de línea base) en el modelo. Aplica para modelación.
 - Diagrama de cargas vehiculares para la hora pico a.m. y p.m. o HMD en las intersecciones evaluadas y/o analizadas, dentro del área de influencia de la intervención y/u obra⁴⁵.
 - Tablas resumen y comparativas de resultados agregados (red o sistema):
 - i. Velocidad de la red. Aplica para modelación.
 - ii. Demora por vehículo en la red. Aplica para modelación.
 - iii. Tiempo de viaje total en la red. Aplica para modelación.
 - iv. Demora total en la red. Aplica para modelación.
 - v. Vehículos ingresados a la red (volúmenes aforados con balanceo de la red). Aplica para modelación.
 - vi. Vehículos efectivos que ingresan a la red y/o análisis de relación volumen/capacidad.
 - vii. Vehículos que salen de la red. Aplica para modelación.
 - Tablas resumen de resultados desagregados (intersección, nodo, corredor):
 - i. Demora por vehículo. Aplica para modelación.
 - ii. Nivel de servicio.

⁴³ Mediante la distribución de volúmenes vehiculares a partir de un proceso de modelación de tránsito en la zona de influencia del proyecto, se deben analizar la eficiencia de los desvíos planteados.

⁴⁴ Cuando así se establezca por parte de la entidad contratante o cuando la SDM lo requiera.

⁴⁵ Presentar sólo en caso de que aplique modelación o implementación de desvíos.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

- iii. Velocidad. Aplica para modelación.
- iv. Longitudes de cola.
- Conclusiones del proceso de análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos).
- Anexo de los resultados arrojados por el modelo (en caso de emplear software de modelación) y/o memorias de cálculo (en caso de efectuarse mediante cálculos matemáticos), en los cuales se diferencie a qué geometría, escenario, fase o etapa pertenece (incluye situación actual o de línea base).
- Anexo medio magnético con los archivos de la modelación y los reportes obtenidos directamente desde el software. Aplica para modelación.

3.3.6.10 Afectación de intersecciones semaforizadas

El desarrollo de las diferentes etapas del proyecto de infraestructura puede incluir dentro del PMT el ajuste o modificación a la configuración de semáforos existentes o bien sea la implementación de controles semafóricos provisionales y/o permanentes en el área de intervención o en vías de desvíos, para cada caso se deben considerar los siguientes requerimientos:

- El documento debe incorporar la evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención (incluyendo las intersecciones semaforizadas a modificar o implementar) de conformidad con lo establecido en el 3.3.6.9.
- De igual manera se debe incorporar la propuesta (esquemática y escrita) de la modificación y/o nueva configuración semafórica, indicando adición, eliminación de grupos semafóricos, duración de tiempos de verde y rojo y tiempos de ciclo, para cada una de las alternativas en las diferentes etapas de la intervención y/u obra, las cuales –en todo caso– deben considerar las alternativas de regulación para los peatones y ciclistas cuando corresponda, para que esto se vea reflejado en el modelo.

3.3.6.10.1 Modificación de semáforos existentes

La modificación a la configuración semafórica de una intersección existente puede contemplar el ajuste al plan de señales debido a la reducción de capacidad de un acceso y/o eliminación de grupos vehiculares o peatonales, o bien sea la necesidad de traslado del mobiliario semafórico existente o la instalación de mobiliario semafórico complementario.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

En todo caso se debe anexar al documento del PMT lo siguiente:

- Numeral de semaforización en el cual se indiquen la totalidad de las intersecciones semaforizadas en el área de influencia de la intervención, el nivel de afectación y el detalle del análisis realizado y ajuste requerido para cada una de ellas.
- Plano general de intervención y cierres ilustrando la ubicación de los controles semafóricos afectados y alternativas de desvíos.
- Plano a escala 1:200 en medio físico y magnético en el cual se detalle la operación de cada uno de los controles semafóricos con los ajustes a su operación, en el cual se incluya lo siguiente:
 - Geometría de la intersección con los cierres y/o restricciones por obra, incluyendo los radios de giro del vehículo estándar para el caso de modificación y ajuste.
 - Grupos semafóricos (incluye los existentes sin modificar y nuevos proyectados si se requieren)
 - Diagrama de fases y movimientos para la operación con PMT.
 - Cargas vehiculares direccionales proyectadas (considerando desvíos cuando corresponda) para la HMD calculada, para los periodos de mañana y tarde.
 - Mobiliario semafórico bajo la convención adecuada para elementos existentes sin modificar, nuevos y/o reubicados provisionales si es el caso.
 - Para el caso de elementos de mobiliario reubicados y/o proyectados se debe ilustrar la propuesta de cableado aéreo o subterráneo.
 - Si la propuesta operacional bajo PMT requiere deshabilitar grupos y dicho ajuste es de corta duración, los semáforos afectados deben ser cubiertos con bolsas negras durante la ejecución de actividades; dicha condición debe quedar explícita en el plano.
 - Para el caso de deshabilitar grupos peatonales, se deben ilustrar las alternativas de paso seguro para dichos usuarios. Verificar la accesibilidad física y los niveles de servicio de la infraestructura entre las demandas aunadas por la propuesta.

3.3.6.10.2 Implementación de controles semafóricos provisionales y/o permanentes

Se considera que un control semafórico es provisional cuando las condiciones de tránsito y seguridad vial que lo fundamentan se mitigan al culminar las actividades;

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

en este caso se requiere retirar los elementos de mobiliario semafórico y restablecer las condiciones operacionales iniciales. Por otra parte, un control semafórico permanente es aquel que se implementará por parte del PMT y cuyas condiciones del tránsito y seguridad vial que soportan su implementación no se mitigarán una vez se finalice el PMT, por lo cual la regulación debe ser definitiva.

Para el caso de controles semafóricos provisionales con duración menor a tres (3) meses, se pueden proyectar elementos de mobiliario semafórico sobre bases móviles y cableado aéreo, en cuyo caso debe presentarse un esquema con la geometría de la intersección, la ubicación de los elementos de mobiliario semafórico (bases móviles, postes, semáforos y equipo de control local), punto de acometida eléctrica, grupos semafóricos y diagrama de fases y movimientos.

Cuando la duración de las obras que requieren la implementación de un control semafórico provisional sea superior a (3) meses, se debe contemplar bases para poste y cableado subterráneo, para lo cual se hace necesario la construcción de obras civiles de semaforización (redes y canalizaciones, bases para poste, pedestal para equipo de control si aplica, cajas de paso, interconexión telefónica y conexión eléctrica), para dichas obras se deberá elaborar un diseño de semaforización intermedio con base en las recomendaciones de la Subdirección de Semaforización de la SDM.

Para el caso de controles semafóricos permanentes por obra se debe presentar un diseño de semaforización en el cual se incluya el diseño geométrico definitivo, diseño de espacio público, obras civiles de semaforización (redes y canalizaciones, bases para poste, pedestal para equipo de control, cajas de paso, interconexión telefónica y conexión eléctrica), mobiliario semafórico (postes, equipo de control, semáforos y detectores), redes de servicios públicos, mobiliario urbano (sumideros, hidrantes, postes, teléfonos públicos, árboles), señalización horizontal (líneas de pare, cebras, flechas direccionales de carril), diagrama de fases y movimientos, grupos semafóricos, cálculo de regulación de tensión de la acometida eléctrica y cuadros de cantidades de elementos de mobiliario semafórico y obras civiles necesarias.

Los controles semafóricos permanentes en todo caso deben ser soportados con el cumplimiento de las condiciones para semaforizar del Manual de señalización Vial del Ministerio de Transporte (Resolución 1885 de 2015).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.6.10.3 Consideraciones de semaforización

A continuación, se describen las consideraciones a tener en cuenta para las afectaciones de intersecciones semaforizadas:

- Todos los elementos necesarios para realizar las modificaciones a las intersecciones semaforizadas por PMT deben ser suministradas por el contratista o peticionario de la intervención y/u obra, así como todas las actividades de instalación o traslado de dichos elementos, previa aprobación y coordinación de actividades con el área de Semaforización de la SDM.
- Para el desarrollo de actividades se debe informar a la Subdirección de Semaforización de la SDM por correo electrónico por lo menos con diez (10) días hábiles de anticipación, tanto para la fecha prevista de inicio, como la prevista de terminación, coordinando así la modificación requerida según la complejidad de la intersección, disponibilidad de grupos de planeamiento, mantenimiento eléctrico y programación de equipos.
- Se precisa que para la implementación de intersecciones semaforizadas provisionales por PMT con una duración inferior a tres (3) meses, no es indispensable la ejecución de obras civiles; en caso contrario, es necesario realizar dichas obras conforme a las especificaciones de la Subdirección de Semaforización de la SDM.
- El contratista o peticionario debe tramitar ante la empresa prestadora del servicio de energía, la validación del punto de conexión eléctrica definido en el diseño de semaforización y su posterior conexión para la intersección provisional o permanente que necesite un punto de conexión nuevo.
- El Contratista o peticionario es responsable en garantizar la integridad y correcta operación del control semafórico implementado en marco del PMT, por tanto, debe considerar la atención de cualquier afectación de manera pronta y garantizar la regulación con personal abanderado hasta tanto se realice el correctivo necesario.
- Si dentro del área de intervención por obras se encuentran redes o mobiliario semafórico existentes, es responsabilidad del contratista o peticionario mantener éstos en iguales o mejores condiciones, de tal forma que se garantice el estado de operación definido por la SDM para dicha intersección y/o intersecciones, así como de sus componentes; esta responsabilidad se deriva de la modificación de las condiciones existentes y la vulnerabilidad a la que se pueden exponer las cajas de paso, cableado, equipo y mobiliario semafórico.
- Es de resaltar que el contratista o peticionario debe propender por garantizar la integridad de los elementos de mobiliario semafórico y obras civiles de semaforización que se encuentren en el área de influencia del proyecto durante

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

el tiempo de ejecución de la intervención y/u obra, siendo responsable de posibles eventos que puedan surgir por falla o incidentes atribuibles a la intervención y/u obra, que afecten la adecuada operación del control semafórico.

- Para verificar el estado y cantidad del mobiliario semafórico y de canalizaciones previo a la intervención y/u obra, el contratista o peticionario debe realizar el inventario y verificación del mismo; este inventario es contrastado con el estado y cantidad del mobiliario semafórico y de canalizaciones posterior a las intervenciones y es necesario para generar el paz y salvo por parte de la Subdirección de Semaforización de la SDM, el cual debe ser solicitado teniendo en cuenta el anexo del numeral 10.3.
- Tanto el inventario inicial como el final deben ser realizados por el contratista o peticionario con personal y elementos a su cargo, previa coordinación y acompañamiento de la SDM solicitado a través del correo semaforización@movilidadbogota.gov.co.
- Si la intervención y/u obra genera algún tipo de daño o afectación al mobiliario y/o ductos semafóricos, la interventoría de la obra o quien haga sus veces (Entidad Contratante), debe exigir al Contratista o peticionario su reparación en un término máximo de dos (2) horas, considerando que la correcta operación de todas y cada una de las intersecciones semaforizadas corresponde a un servicio público que propende por la seguridad y movilidad de los usuarios, el cual es medido por indicador de disponibilidad del sistema y hace parte de niveles de servicio calificados que cuenta con seguimiento a nivel distrital y de entidades de control; de igual manera el contratista es responsable de cualquier evento a terceros que se derive por la afectación de la infraestructura de semaforización; por lo tanto, el contratista debe tener disponible un personal idóneo, y los elementos para poder atender el correctivo (grúa, cable, repuestos).
- Si es necesario que la SDM realice arreglos por daños en intersecciones semaforizadas (parciales o totales) dentro del área de intervención y/u obra, se hará el cobro correspondiente al contratista o peticionario, de manera directa o contra las pólizas correspondientes.
- Para el caso de controles semafóricos con duración mayor a tres (3) meses que se pretendan retirar, se debe realizar el procedimiento descrito en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, Resolución 1885 de 2015, elaborando un análisis de tránsito que evidencie la mitigación de las condiciones operacionales provisionales y confirme el cumplimiento o no de las condiciones para semaforizar.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

En caso de cumplimiento de las condiciones para semaforizar se deberá conservar la regulación semafórica, en caso de mitigación y no cumplimiento de las condiciones se deberá retirar el control semafórico bajo el procedimiento establecido y restituir el espacio público afectado por las obras civiles de semaforización.

3.3.6.11 Definición de la línea base

La línea base⁴⁶ corresponde a la medición previa al inicio de actividades que permite definir los indicadores de desempeño del tránsito, los cuales comprenden el punto de partida para el seguimiento de las condiciones de seguridad vial y de movilidad por cuenta de la intervención y/u obra en sus diferentes etapas. La línea base tiene un carácter cuantitativo y puede recurrir tanto a fuentes primarias como a secundarias, de acuerdo a las consideraciones establecidas en los numerales 3.3.5.1 y 3.3.5.2.

La definición de la línea base aplica en el caso de PMT que requieran seguimiento de parámetros del tránsito de conformidad con lo establecido por la entidad contratante o cuando la SDM lo requiera, para la alternativa seleccionada y su resultado corresponde a los siguientes indicadores establecidos antes del inicio de la intervención y/u obra.

Para la elaboración de la línea base el contratista deberá realizar estudios y mediciones de volúmenes, velocidades e indicadores de siniestralidad para determinar el comportamiento del tránsito; para tal fin, deberá aplicar las metodologías para la toma de información establecidas en el Manual de Planeación para la Administración del Tránsito y el Transporte en Bogotá, relacionadas con:

- Volúmenes de tránsito (aforos de modos no motorizados y vehiculares)
- Velocidades y tiempos de recorrido
- Estadísticas de siniestralidad

La información de la línea base del proyecto permitirá realizar el seguimiento a la implementación de los PMT específicos.

3.3.6.11.1 Volúmenes vehiculares y/o modos no motorizados

Aplican las mismas consideraciones y requerimientos del numeral 3.3.5.1.

⁴⁶ La línea base permite establecer comparaciones entre el escenario sin y con intervención en las diferentes etapas.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.6.11.2 Velocidades y Tiempos de recorrido

Aplican las mismas consideraciones y requerimientos del numeral 3.3.5.2.

3.3.6.11.3 Análisis de siniestralidad vial

Recopilación de información

Para el análisis de siniestralidad vial se utilizarán las estadísticas de los últimos tres (3) años completos (todos los meses) y consecutivos, en el corredor vial a intervenir o afectar, y de las vías de desvío estos se pueden solicitar a la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, y/o realizar consulta en el Portal SIMUR menú Mapas – Visor Geográfico actualmente en el siguiente enlace: <https://www.simur.gov.co/portal-simur/mapas/visor-geografico>.

Análisis de siniestralidad por equivalentes

Se debe calcular la siniestralidad vial de los últimos tres (3) años completos (todos los meses) de los cuales se disponga información, indicando la gravedad del siniestro vial, es decir, la siniestralidad vial discriminando el número de muertos (NM), número de heridos (NH) y número de siniestros con sólo daños (SD), y posteriormente determinando los siniestros equivalentes (SE), de acuerdo con el factor de ponderación para cada uno. Debido a que todos los siniestros tienen un peso, en relación con los siniestros con solo daños (SD), se utiliza la siguiente fórmula –cuyos factores de ponderación se establecieron bajo la metodología del estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Universidad de Los Andes (2009), y la estrategia denominada puntos críticos de la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito de la SDM –actual Oficina de Seguridad Vial–:

$$SE = (NM*13.4) + (NH*2.0) + SD^{47}$$

Dónde:

NM: Número de siniestros viales con muertos

NH: Número de siniestros viales con heridos

SD: Número de siniestros viales con solo daños

SE: Número de siniestros viales equivalentes

⁴⁷ Factores tomados de BID-Uniandes (2009)

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

De igual manera y con el fin de estandarizar los resultados, considerando que hay intervenciones en intersecciones y en corredores (lo cual puede dar información errónea), se requiere que dicho cálculo tenga en cuenta el área de cada uno de los sectores por hectáreas, a fin de realizar el cálculo de densidad de siniestralidad vial, determinando así los puntos que tengan mayor densidad de siniestros.

Los productos a entregar asociados al análisis de siniestralidad vial corresponden a los siguientes:

- Línea base de siniestralidad vial a fin de realizar seguimiento.
- Visualización en un mapa de la identificación de los puntos más vulnerables a lo largo del corredor, intersecciones y las vías de desvío.
- Propuestas en los corredores de intervención donde se haya identificado puntos críticos que puedan afectar las condiciones de seguridad vial del plan de manejo de tránsito durante la implementación y ejecución del PMT.
- Identificación de líneas de deseo peatonal, las cuales deben ser congruentes con las propuestas de pasos peatonales, garantizando la menor distancia de recorrido de los peatones y adjuntando propuesta de señalización para garantizar la seguridad vial.
- Propuestas en el manejo de las obras para personas con movilidad reducida, por ejemplo: manejo de rampas, continuidad de paso, entre otros.
- Propuesta de seguridad vial para el manejo de las intersecciones: aquí el contratista debe indicar claramente a la SDM las acciones de seguridad vial a implementar durante el PMT, para mejorar la seguridad vial.
- Para las obras de construcción de infraestructura destinada a la movilidad de alto impacto, se debe presentar la revisión constante de la seguridad vial durante su desarrollo, sea que esté a cargo de un especialista en seguridad vial contratado por el responsable del proyecto o esté explícito dentro de las funciones de la interventoría, incluyendo la verificación en el cumplimiento de los diseños y las recomendaciones dadas para mejorar la seguridad vial.

3.3.6.12 Definición de dispositivos de control y apoyo a la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra

Señalización de primer nivel

Presentar la propuesta de señalización de primer nivel (pasacalles en las rutas o vías alternas) que permitan desestimular el uso de los corredores viales en obra, motivar el uso de rutas alternas y guiar a los usuarios por las rutas o vías alternas, de conformidad con la alternativa seleccionada y/o en coherencia con los resultados

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

de micro-simulación (cuando se deba presentar este último requerimiento). Es necesario detallar la ubicación de cada uno de los pasacalles, para lo cual, se podrán emplear imágenes claras o planos.

Señalización de segundo nivel

Presentar en planos la propuesta detallada de señalización horizontal, vertical y pasacalles que se ubican dentro de la zona de influencia, con el propósito de guiar a los usuarios de la infraestructura vial, por los desvíos que hacen parte del PMT, y que permiten su correcto funcionamiento, de conformidad con la alternativa seleccionada y/o en coherencia con los resultados de micro-simulación (cuando se deba presentar este último requerimiento).

Señalización de tercer nivel

Presentar en planos la propuesta detallada de señalización horizontal, vertical, luminosa y demás dispositivos de seguridad vial, que se implementará en el sector de la obra (a lo largo y a través de cada tramo intervenido) con el objeto de informar, prevenir y reglamentar las actuaciones de peatones, ciclistas y conductores para hacer seguro su tránsito por la zona de obra. Al respecto, en los PMT sobre vías arteriales se deberán incluir e implementar las señales informativas por obra de "OBRA EN LA VÍA A XXm" hasta los 300 metros.

3.3.6.13 Implementación del PMT autorizado por la SDM

Realizar la descripción de las etapas que se llevarán a cabo para la implementación del PMT (adecuaciones geométricas, cambios de sentido vial, construcción de nueva infraestructura provisional por obra, implementación de medidas de gestión mediante dispositivos canalizadores, implementación de intersecciones semaforizadas).

3.3.6.14 Finalización del PMT autorizado por la SDM

Realizar la descripción de las etapas para el restablecimiento a las condiciones originales de movilidad en el sector afectado por la intervención y/u obra, y presentar acta de compromiso de retiro de dispositivos de señalización por obra de acuerdo al anexo del numeral 10.4.

3.3.6.15 Información, divulgación y socialización

La información, divulgación y socialización que trata este numeral será aplicable solo para sitios especiales como universidades, colegios, jardines infantiles, bibliotecas, museos, equipamientos institucionales, hospitales, centros comerciales,

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

sectores comerciales, estaciones de servicio, parqueaderos públicos, estación de bomberos, plazas, centros deportivos, iglesias, estaciones de transporte público (componente troncal y zonal), plazas de mercado, otros bienes de interés cultural, entre otros, se debe presentar un acta específica en la cual se evidencie la propuesta de mitigación para cada sitio especial afectado.

Por lo cual se deben presentar actas de socialización firmadas por el representante de cada uno de los sitios especiales que tenga afectación por las obras, donde se evidencie el conocimiento del proyecto, obras a realizar, medidas de contingencia a implementar, duración de las actividades, fechas tentativas de inicio del cierre y horarios de intervención (véase anexo del numeral 10.5).

La información de los PMT a los residentes y demás sitios que no se encuentren definidos como especiales, es responsabilidad directa del peticionario, contratista, interventoría y entidad contratante la cual se debe realizar previo a la implementación del PMT en terreno, y no corresponde a un condicionante por parte de la SDM.

Indicar cuál será el canal de comunicación entre el contratista o peticionario y los diferentes actores e instituciones del área a intervenir.

Para los PMT que requieran divulgación en los medios de comunicación, se debe enviar copia de los planos específicos en AutoCAD y PDF al correo electrónico del profesional encargado por parte de la SDM, previa coordinación con el mismo.

3.3.6.16 Plan de contingencia

Solo para las intervenciones y/u obras inherentes a la construcción de infraestructura vial arterial, se deberá presentar “*plan de contingencia*” que establezca el tratamiento que debe darse ante situaciones no previstas en el PMT, como por ejemplo siniestros viales, fallas mecánicas (varados), entre otros.

Indicar cuál será el plan de contingencia (preventivo, predictivo y reactivo) para las situaciones de emergencia y/o casos específicos –vehículos averiados o algún incidente sobre los tramos en obra con no más de un (1) carril habilitado, entre otros–, teniendo en cuenta una estructura estratégica y operativa que controle o minimice las consecuencias negativas de éstas.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.6.17 Conclusiones y recomendaciones

Presentar las conclusiones y recomendaciones producto del desarrollo del documento técnico.

3.3.7 Anexos del PMT

Este numeral hace referencia a los diferentes anexos que se deben presentar (no desarrollar) dentro del documento técnico.

3.3.7.1 Formato de reporte de obras⁴⁸

Formato COOS: se diligencia en caso de obras que requieren licencia de excavación, sin incluir firmas de las empresas de servicios públicos (ESP).

Formato COI: se diligencia en caso de obras que no requieren licencia de excavación.

Condiciones para el reporte de los formatos:

- Los formatos se deben presentar firmados en original⁴⁹, con las fechas de intervención y/u obra actualizadas y vigentes teniendo en cuenta los plazos establecidos por esta entidad para evaluación y publicación de los conceptos del PMT. El periodo de ejecución y el horario de trabajo deben estar ajustados a la magnitud y proceso constructivo de intervención y/u obra. Asimismo, es necesario e indispensable que diligencie la dirección exacta del lugar o tramos a intervenir sin que se dé lugar a inconsistencias y se delimite exactamente el sector o puntos a afectar.
- Los formatos deben indicar nombre y cargo desempeñado dentro del Contrato o intervención, la información relacionada debe ser acorde a lo relacionado en el documento técnico.
- Para el caso de obras privadas, el formato debe estar firmado únicamente por el profesional encargado de la elaboración e implementación del PMT, y en los demás campos que no son procedentes se debe diligenciar el texto "N/A".
- Para obras del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y/o distritales es estrictamente necesario las firmas del contratista (especialista de tránsito del contratista) e interventoría (especialista de tránsito de la interventoría) y/o quien haga sus veces. Para proyectos o actividades que afecten corredores

⁴⁸ Los formatos podrán descargarse de la página WEB de la SDM: www.movilidadbogota.gov.co o www.simur.gov.co.

⁴⁹ Aplica para la radicación en físico.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

exclusivos troncal del SITP (Buses articulados, bi-articulados y duales del sistema TransMilenio) y a las rutas alimentadoras (incluye paraderos) que hacen parte del componente zonal, el formato deberá tener el visto bueno y/o correo por parte del profesional designado de la Dirección Técnica de BRT de TransMilenio S.A., mediante firma autorizada. Asimismo, en el caso de proyectos o actividades que impliquen el desvío de rutas del componente zonal del SITP (rutas urbanas, complementarias y especiales, excluyendo alimentadores) y provisionales del SITP, el formato deberá tener el visto bueno y/o correo por parte del profesional designado ante la SDM por parte de la Dirección Técnica de Buses de TransMilenio S.A.

- Las obras que afecten los corredores de ciclovía y parques administrados por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), deberán contar con el visto bueno de esta entidad, por lo tanto, el formato deberá estar firmado y/o enviar correo por la persona autorizada para ello –profesional del programa ciclovía de la Subdirección Técnica de Recreación y Deporte para el caso de ciclovía y profesional de la Subdirección Técnica de Parques para el caso de parques– el cual deberá contener nombre del proyecto, afectación, fecha de aprobación de la afectación (inicio y fin), horario aprobado por parte del IDRD e imagen de la propuesta de desvío (remitido al peticionario con copia a la SDM). En el caso de obras que afecten parques no administrados por el IDRD, el formato deberá estar firmado por el representante legal y/o persona delegada de la asociación, corporación, junta, entidad pública o privada, u otro responsable de éste.
- Para los particulares que deseen realizar intervenciones en vías públicas (mantenimiento y/o rehabilitación de calzada) el formato debe tener el visto bueno de la Subdirección General de Desarrollo Urbano del IDU o de la Alcaldía Local, según su competencia.
- Para las obras verticales que requieran realizar la rehabilitación y/o mantenimiento definitivo de la malla vial que afectaron por la circulación de vehículos de carga durante la etapa de construcción, se debe presentar el formato firmado por el IDU o la Alcaldía Local, según su competencia.
- Todos los formatos deben radicarse sin tachones ni enmendaduras.

3.3.7.2 Planos

Presentar un conjunto de planos a escala visible, debidamente marcados y referenciados.

Adicional a los planos requeridos para la presentación del PMT definidos en los anteriores numerales de este concepto, se deben presentar los siguientes:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

3.3.7.2.1 Plano de localización del proyecto

Plano a escala adecuada donde se evidencie la ubicación general del proyecto, zona de influencia y nomenclatura de las vías.

3.3.7.2.2 Planos específicos del PMT

Plano o conjunto de planos a escala adecuada y debidamente acotados que permitan tener una percepción clara del PMT, donde se identifique la nomenclatura vial indicando si es nueva o antigua, sentidos viales, sitios de interés en el sector (colegios, estaciones de policía, bomberos, parques, universidades, iglesias, institutos, etc.), señalización de la obra, delimitación de la zona de obra, anchos de calzadas, anchos libres efectivos en espacio público o en calzada para las zonas de cierre, ancho de andenes, desvíos (si aplican), auxiliares de tránsito, senderos peatonales, orientación (ubicación del norte).

Se aclara que se debe presentar un plano por cada etapa de ejecución planteada y para el caso de intervención y/u obra en andén, se deben detallar los accesos a las viviendas y/o comercio, incluir mobiliario urbano existente (bolardos, módulos SITP, quioscos (regulados por el IPES), bancas, canecas, postes, contenedores, individuos arbóreos, contenedores de basura, así como precisar el manejo de modos no motorizados en las esquinas, con el fin de garantizar condiciones seguras sobre las bocacalles.

Indicar y describir las áreas o zonas destinadas para acopio de materiales, equipos, campamento, unidades sanitarias, en caso que no se pueda realizar al interior del cierre. Precisar en el documento y en el plano (anexando el acta de compromiso de restitución a las condiciones encontradas antes del inicio de la obra del numeral 10.7).

3.3.7.3 Aprobación del estudio de tránsito

Para la revisión y autorización de los PMT de obras privadas que sean de gran impacto (polo generador y atractor de viajes) y/o se desarrolle sobre la malla vial arterial, se debe verificar si requieren Estudio de Tránsito (ET) o Estudio de Demanda y Atención de Usuarios (EDAU). En caso afirmativo, la SDM efectuará la coordinación interna para obtener la copia de la aprobación del estudio que aplique, al igual que en las obras de construcción infraestructura vial⁵⁰, o el concepto de la dependencia correspondiente de la SDM.

⁵⁰ En caso de otros proyectos que por su magnitud y características impliquen un impacto grande en la ciudad, la SDM podrá solicitar un documento técnico que incluya medidas de mitigación. Este documento será indispensable para la presentación y autorización del PMT.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

4 CONSIDERACIONES PARA LA PRESENTACIÓN DEL PMT

4.1 Terminación de una autorización

Cuando una obra termine antes del tiempo de la vigencia del PMT autorizado, deberá informar por correo electrónico la solicitud de terminación de la autorización adjuntando el correspondiente registro fotográfico.

4.2 Suspensión por no Inicio de actividades

En caso que el contratista o peticionario evidencie que transcurridos treinta (30) días calendario de la autorización no dará inicio a las actividades por inconvenientes inherentes a la intervención y/u obra, deberá informar y solicitar de manera formal mediante correo electrónico la suspensión de la autorización emitida por la SDM; lo anterior, dado que la no ejecución de las actividades implica una afectación directa al proceso de autorización de otros PMT dentro de la zona de influencia de éste.

4.3 Masivos

Para acogerse a este tipo de PMT, las actividades a ejecutar deben cumplir con los siguientes requisitos (inclusivos):

- Tener una duración menor a veinticuatro (24) horas, lo que implica realizar la recuperación de la zona afectada y el retiro de escombros producto de la intervención y/u obra durante la jornada laboral establecida.
- Aplican para las actividades de instalación de contenedores, reconstrucción de andenes y calzadas en sitios intervenidos por reparación de daños de acueducto y alcantarillado; demarcación vial e instalación de señalización vertical; corte de césped, poda de árboles, mantenimiento de individuos arbóreos, suspensión, corte y reconexión, mantenimiento correctivo y preventivo, alumbrado público, macro mediciones, atención de emergencias, poda de arbolado con afectación de redes de alumbrado público (AP), baja tensión (BT), media tensión (MT) y alta tensión (AT), actividades de levantamiento de infraestructura, instalación de transformadores, instalación de reconectores y/o seccionadores, tendido y/o retiro de cable subterráneo, tendido de cable aéreo media y baja tensión, instalación y/o cambio de poste; mantenimiento preventivo y correctivo de la red de interconexión del sistema de semaforización, mantenimiento preventivo y correctivo de cámaras y sensores en las intersecciones semaforicas, mantenimiento preventivo y correctivo de computadores de tráfico y sus periféricos, equipos de control de tráfico local y conexión de módulos evaluadores de tráfico del sistema de semaforización,

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

mantenimiento preventivo y correctivo de los semáforos y redes eléctricas del sistema de semaforización, instalación y mantenimiento de los postes para el sistema de semaforización, apiques, topografía, inspección, instalación de paneles de mensajería variable, instalación y mantenimiento de cámaras de video vigilancia, inspección de redes de servicios públicos, entre otras los cuales se exceptúan de análisis de tránsito, siempre y cuando no corresponda a cierres en vías arteriales en horario diurno.

- Se ejecutarán en varios puntos geográficos de manera repetitiva.
- Debido a las características geométricas del sitio de intervención y/u obra, el manejo del tránsito de modos motorizados y no motorizados se puede tipificar.
- No se realiza cierre total de calzada ni andén.
- Las intervenciones no causan desvío de rutas del SITP y/o rutas alimentadoras.
- En todo momento se debe garantizar acceso a zonas comerciales y/o residenciales tanto vehicular como peatonal.

Adicionalmente, es necesario que se presente un documento técnico inicial que contemple la totalidad de requisitos estipulados en este concepto, generalidades de las intervenciones y planos con esquemas tipo de PMT.

La atención de estos PMT se realizará mediante oficio dirigido al contratista, con copia a interventoría y entidad contratante, donde se estipularán las respectivas observaciones y protocolo a seguir de notificación, horarios autorizados, implementación, seguimiento y retroalimentación al PMT.

No obstante, lo anterior, la publicación de los frentes se realizará con los cortes estipulados para las obras tipo COI/COOS, de acuerdo a lo informado mediante la autorización del PMT inicial.

4.4 Comités de Tránsito⁵¹

El comité de tránsito se conformará dentro de los quince (15) días siguientes al inicio de la etapa de construcción.

Estará conformado como mínimo por el(los) supervisores y/o coordinadores y/o especialista(s) de tránsito asignado(s) al proyecto por parte de la entidad contratante, especialista(s) de tránsito de la interventoría y del contratista de obra, directores de obra e interventoría o sus delegados, delegado(s) de la SDM y de las demás personas que se requieran en su momento.

⁵¹ Solo para aquellos proyectos en los cuales se encuentre establecido contractualmente.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Las reuniones del Comité de Tránsito tendrán una periodicidad semanal o la periodicidad establecida contractualmente; sin embargo, por necesidad del proyecto se podrán realizar comités de forma extraordinaria.

Para las obras que cuentan con comité de tránsito, el contratista podrá presentar PMT de bajo impacto (véase Tabla 1) o prórrogas, los cuales serán revisados y evaluados por la SDM para ser incluidos en el Reporte Consolidado de Obras de Infraestructura (COI) de la misma semana, siempre y cuando cumplan con las siguientes condiciones:

- Corresponda a PMT presentados en el comité de tránsito.
- Se encuentren previamente autorizados por parte de la interventoría.
- La radicación se realice a más tardar los días martes de la misma semana, con mínimo lo siguiente:
 - Oficio remisorio (véase numeral 3.2).
 - Formato de información básica para presentación de PMT de bajo impacto en obras con comité de tránsito (véase anexo del numeral 10.6).
 - Formato COI (véase numeral 3.3.7.1).
 - Planos (véase numeral 3.3.7.2.2).
 - Actas de socialización cuando aplique (véase numeral 3.3.6.15)

Los PMT de medio y alto impacto (véase Tabla 1) serán revisados y evaluados por la SDM de conformidad con los requerimientos y tiempos establecidos en el presente concepto técnico.

4.5 Intervenciones y/u Obras por Emergencia

De conformidad con lo estipulado en la Ley 1523 de 2012 *“Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones”* en su artículo 4, una emergencia corresponde a una “Situación caracterizada por la alteración o interrupción intensa y grave de las condiciones normales de funcionamiento u operación de una comunidad, causada por un evento adverso o por la inminencia del mismo, que obliga a una reacción inmediata y que requiere la respuesta de las instituciones del Estado, los medios de comunicación y de la comunidad en general”; asimismo, comprenden una emergencia las que se presenten por posibles siniestros viales en el espacio público y aquellas que obedezcan a la prestación de servicios públicos.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Es importante aclarar que la atención de las emergencias precitadas en el artículo 4 de la Ley 1523 de 2012 constituye la fase principal del proceso; en consecuencia, la ejecución de este tipo de obras no implica la realización previa del trámite (obtención de autorización previa), sin embargo, es necesario aplicar el proceso descrito en los numerales 4.5.1 y 4.5.2 de este concepto técnico para la autorización del PMT por emergencia asociado a la intervención y/u obra.

Asimismo, una vez implementada la propuesta del PMT para la atención de la emergencia y en el caso que la duración de la misma supere los ocho (8) días calendario por motivos propios de la intervención y/u obra, como procesos constructivos, suministro de equipos y materiales, nuevos daños evidenciados, entre otros, se deberá replantear la propuesta del PMT con base en las condiciones del tránsito en el área de influencia y presentarse documento técnico del PMT de acuerdo con los lineamientos establecidos en este concepto técnico.

4.5.1 Intervenciones y/u obras por emergencia que requieren licencia de excavación

El procedimiento establecido para atender intervenciones y/u obras por emergencia que requieren licencia de excavación se describe a continuación:

- La empresa de servicios públicos (ESP) mediante su delegado(a)⁵² reporta de manera simultánea (vía correo electrónico) a la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito de la SDM y a la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura del IDU, la intervención y/u obra por emergencia con la justificación técnica (razones por las cuales se considera que el suceso corresponde a una emergencia), la información requerida por el IDU para su validación (formato correspondiente de la entidad), registro fotográfico de la zona a intervenir, formato COOS de la SDM y la propuesta del PMT (plano de señalización por obra asociada a la emergencia). Se aclara que la autorización de la SDM es independiente de la otorgada por el IDU.
- La SDM emitirá sus observaciones, autorización o no, vía correo electrónico a la entidad o empresa solicitante, con copia al IDU, y en caso que el PMT por emergencia sea autorizado, este será publicado en el COOS de la semana siguiente a la autorización.

⁵² Designado(a) por el(la) representante legal de la ESP.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

4.5.2 Intervenciones y/u obras por emergencia que no requieren licencia de excavación

El procedimiento establecido para atender intervenciones y/u obras por emergencia que no requieren licencia de excavación se describe a continuación:

- La entidad contratante de orden distrital, departamental o nacional –IDU, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, alcaldías locales, Agencia Nacional de Infraestructura, entre otros– a través de su delegado(a)⁵³, solicita a la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito de la SDM, la intervención y/u obra por emergencia vía correo electrónico⁵⁴, incluyendo la justificación técnica (razones por las cuales se considera que el suceso corresponde a una emergencia), la propuesta del PMT (plano de señalización por obra asociada a la emergencia), formato COI de la SDM y registro fotográfico de la zona a intervenir.
- La SDM emitirá sus observaciones, autorización o no, vía correo electrónico a la entidad contratante distrital o nacional, y en caso que el PMT por emergencia sea autorizado, este será publicado en el COI de la semana siguiente a la autorización.

4.5.3 Autorización y formalización de los PMT por emergencia

La autorización de los PMT por emergencia estará a cargo del(la) secretario(a) distrital de movilidad y del(a) director(a) general del IDU (en los casos que aplique), o de quienes sean designados por la SDM y el IDU, respectivamente.

Asimismo, en caso que el PMT por emergencia sea autorizado y con el fin de formalizarlo, la SDM emitirá lo correspondiente en la publicación del COI o COOS de la semana siguiente en la cual fue autorizado por correo electrónico.

4.5.4 Consideraciones para los PMT por emergencia

Con el fin de optimizar los tiempos de atención, revisión y evaluación de las propuestas de los PMT por emergencia por parte de la SDM, y de emitir las recomendaciones correspondientes, que permitan garantizar la minimización o mitigación de los impactos generados a la movilidad, las solicitudes de los PMT por emergencia deben realizarse antes de las 14:00 horas, de tal manera que la SDM

⁵³ Designado(a) por el(la) representante legal de la entidad contratante de orden distrital, departamental o nacional.

⁵⁴ Toda solicitud debe realizarse con copia al director(a)/gerente del área correspondiente y/o al(la) representante legal de la entidad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

realice el envío (vía correo electrónico) de sus observaciones, autorización o no, el mismo día; en caso contrario, la atención, revisión y evaluación de las propuestas de los PMT por emergencia se efectuará al siguiente día hábil.

Para presentar la propuesta de los PMT por emergencia, el contratista y/o petionario podrá acogerse y/o guiarse por la ***“Cartilla de planes de manejo de tránsito esquemas típicos para obras de bajo impacto en vías locales”*** expedida por la SDM y publicada en el sitio web <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/pmt>, en caso que la emergencia se presente en vías locales y pueda ser atendida en menos de veinticuatro (24) horas. Para los demás casos, se deben tener en cuenta los conceptos técnicos con las especificaciones técnicas mínimas que deben cumplir los dispositivos luminosos tipo flecha utilizadas para la señalización de intervención en vía, y con las especificaciones técnicas mínimas para transiciones de carriles y señalización luminosa a tener en cuenta en cierres parciales sobre las vías de la malla vial en zonas afectadas por intervenciones y/u obras de la SDM, al igual que la Resolución 1885 de 2015.

Previo al inicio de la actividad, el contratista y/o petionario deberá señalizar el sitio de intervención y/u obra, de acuerdo con la propuesta avalada y según los lineamientos del Manual de Señalización Vial (vigente a la fecha).

4.6 Permisos adicionales

Los permisos que se enuncian a continuación no son requisito para la autorización del PMT, sin embargo deben ser solicitados por el contratista o petionario a las entidades correspondientes previo al inicio de las obras; asimismo, en el caso que el contratista o petionario no cuente con estos permisos a priori a la solicitud del PMT, es necesario que en el cronograma de obra referido en el numeral 3.3.3.4 se incluyan las fechas de solicitud y autorización de los mismos.

4.6.1 Intervenciones en bienes de interés cultural

Para la ejecución de intervención y/u obra en bienes de interés cultural, el contratista o petionario debe contar con la respectiva aprobación del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC) en cumplimiento del Decreto 070 del 26 de febrero 2015, Art. 6, literal 1 *“Aprobar las intervenciones en los Bienes de Interés Cultural del ámbito Distrital y en aquellos que se localicen en el área de influencia o colinden con Bienes de Interés Cultural del ámbito nacional, sin perjuicio de la autorización que deba emitir la autoridad nacional que realizó la declaratoria”*.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

4.6.2 Licencia de intervención y ocupación de espacio público

Cuando se requiera intervención en espacio público, se debe tener en cuenta lo estipulado en el Decreto 1469 del 30 de abril de 2010, artículo 12 y solicitar la autorización respectiva a la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y/o a la entidad competente.

4.6.2.1 Licencia de construcción y/o urbanismo

Para aquellos PMT que impliquen actividades de entrada y salida de vehículos de obra, cargue y descargue de materiales o actividades inherentes a la construcción⁵⁵ de obras privadas (obras verticales), se debe contar con la licencia de urbanismo y/o construcción vigente y ejecutoriada según la etapa en que se encuentre el proyecto.

4.6.3 Otros

- Secretaría Distrital de Ambiente (SDA): permisos silviculturales y de ocupación de cauce.
- Agencia Nacional de Infraestructura (ANI): intervención sobre el área de influencia directa (zona de seguridad) de la línea férrea.
- ANI: intervención sobre el área de influencia directa (zona de seguridad) de la línea férrea.
- Actas de competencia y coordinación con las empresas de servicios públicos: en etapa de estudios y diseños, entre otros.
- Contrato de aprovechamiento económico campamentos de obra expedido por el IDU conforme lo indicado en la Resolución 18264 del 15 de mayo de 2014 *"Por la cual se reglamenta la actividad de aprovechamiento económico Campamentos de Obra, permitida en el espacio público de la ciudad de Bogotá D.C."* y/o sus modificatorios.
- Contrato de aprovechamiento de espacio público expedido por el IDU conforme lo indicado en la resolución 009580 del 2016 *"Por la cual se adopta la Cartilla de Ocupación Temporales de Obra sobre el espacio público del distrito Capital"* y/o sus modificatorios.
- Decreto 552 del 26 de septiembre de 2018 *"Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá y se dictan otras disposiciones"* y/o sus modificatorios.

⁵⁵ Se excluyen de este requerimiento las actividades en la etapa de acabados de obra.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

- Resolución 969 del 20 de marzo de 2018 *“Reglamenta el cobro por la instalación de estaciones radioeléctricas en el espacio público a cargo del IDU en cumplimiento del Decreto Distrital 397 de 2017, con el objeto de llevar a cabo el recaudo por aprovechamiento económico del espacio público, teniendo en cuenta el concepto de factibilidad para la instalación de estaciones radioeléctricas emitido por la Secretaría Distrital de Planeación SDP”*.
- Decreto 805 del 24 de diciembre de 2019 *“Modifica y adiciona el Decreto Distrital 397 de 2017, modificado por el Decreto Distrital 472 de 2017, el cual reglamentó los procedimientos, las normas urbanísticas, arquitectónicas y técnicas para la localización e instalación de Estaciones Radioeléctricas utilizadas en la prestación de los servicios públicos de TIC en Bogotá D.C.”*.
- Los demás permisos exigidos por la normatividad vigente a nivel nacional, departamental y distrital, con los que deba contar el contratista o peticionario para la ejecución de las obras.

5 PLAZOS, FECHAS Y HORARIOS DE ATENCIÓN

La recepción de documentos se realizará:

- Radicación Física: únicamente en las ventanillas de radicación de la entidad, los días hábiles y en el horario establecido.
- Radicación Virtual:
 - Por correo electrónico a contactociudadano@movilidadbogota.gov.co, o al correo electrónico que se indique en el sitio web de la SDM o que se informe mediante el correo gerenciapmts@movilidadbogota.gov.co.
 - Por la VUC (<http://vucapp.habitatbogota.gov.co/vuc/login.seam>) para PMT asociados a la cadena de urbanismo, los días hábiles y en el horario establecido.

5.1 Plazos Obras Tipo COI/COOS

Para el proceso de revisión y evaluación de los PMT por parte de la SDM, se requiere que el contratista y/o peticionario radique el documento con mínimo ocho (8) días calendario de anticipación al día de corte de radicación de los PMT, estipulados en este concepto técnico, si la intervención y/u obra a realizar no requiere desvíos de rutas del componente zonal y troncal del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) o SITP provisional, y/o evaluación de alternativas y análisis de tránsito para los escenarios con y sin intervención, y/o modificaciones al planeamiento y/o mobiliario semaforico, y/o comunicado de prensa; en caso

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

contrario, la radicación debe realizarse con mínimo quince (15) días calendario de anticipación, toda vez que, para ello se requieren los siguientes tiempos:

- Coordinación con TransMilenio para desvíos de rutas del componente zonal y troncal del SITP o SITP provisional: dos (2) días hábiles.
- Revisión de análisis de tránsito (modelación y/o cálculos matemáticos): tres (3) días hábiles.
- Revisión de modificaciones al planeamiento y/o mobiliario semafórico (sin incluir la programación de planes de señales): tres (3) días hábiles.
- Desarrollo de comunicado de prensa: un (1) día hábil.

Al respecto, se aclara que los tiempos desagregados por actividades pueden ser simultáneos, y no incluyen dentro de estos el proceso de revisión de los documentos de los PMT, la evaluación de la propuesta de señalización y el envío de observaciones, dado que estas actividades están consideradas dentro de los ocho (8) días calendario iniciales; asimismo, la atención de las observaciones por parte del contratista y/o peticionario dependerá de la complejidad de las mismas y para ello se tendrá entre un (1) día hábil y cuatro (4) días hábiles.

Los días de corte para la radicación de los PMT, según el tipo de obra, son los siguientes:

- Obras tipo consolidado de obras de infraestructura (COI): los jueves de cada semana⁵⁶.
- Obra tipo consolidado de obras de infraestructura de servicios públicos (COOS): los martes de cada semana⁵⁷, teniendo en cuenta el plazo requerido para la evaluación por parte del Instituto de Desarrollo Urbano, en relación con las licencias de excavación.

5.2 Plazo de autorización

El plazo máximo de autorización de los PMT podrá ser de un (1) año, en coherencia con la naturaleza y necesidades de la intervención y/u obra; por tal motivo, toda intervención y/u obra debe ser planeada de manera adecuada, teniendo en cuenta que todo PMT será gestionado como nuevo sin posibilidad de prórrogas.

⁵⁶ En caso de presentar alcance de los PMT, este se recibirá máximo hasta el siguiente día hábil.

⁵⁷ Ibídem.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

5.3 Horario de atención a contratistas

El horario de atención a contratistas será el dispuesto por la SDM en el sitio web www.movilidadbogota.gov.co, www.simur.gov.co o <http://visor.suit.gov.co/VisorSUIT/index.jsf?FI=17421>.

6 PUBLICACIÓN DEL REPORTE CONSOLIDADO COI/COOS

Los resultados de la evaluación del PMT se emiten los días jueves en la página web de la entidad (www.movilidadbogota.gov.co o www.simur.gov.co) según el tipo de intervención COI o COOS.

7 VERIFICACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LOS PMT⁵⁸

Con la finalidad de verificar conjuntamente entre la SDM, el contratista y/o peticionario e interventoría, el cumplimiento de las actividades preliminares a la implementación de los PMT, el contratista y/o peticionario debe informar a la SDM como mínimo cuarenta y ocho (48) horas previo al inicio de la intervención y/u obra, de tal manera que la SDM verifique lo relacionado con:

- Implementación de señalización de los PMT autorizados.
- Adecuaciones geométricas.
- Mantenimiento de vías a utilizar como desvío.
- La implementación de intersecciones semaforizadas provisionales por obra y/o ajustes o reprogramaciones a intersecciones semaforizadas actuales –lo cual será verificado por parte de la Subdirección de Semaforización de la SDM en los casos que aplique–. En estos casos específicos se requieren diez (10) días hábiles desde la autorización de los PMT hasta la implementación de los mismos, con el fin de realizar la programación y/o ajustes a los planes de señales; asimismo, este plazo es igualmente aplicable para el levantamiento de los PMT y restitución de condiciones operacionales de los controles semafóricos.
- Otros aspectos que permitan minimizar o mitigar el impacto generado a las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, ciclistas, usuarios de transporte público, conductores y pasajeros de vehículos privados y de carga, y comunidad en general), causados por la ejecución de intervenciones y/u obras.

⁵⁸ En el sitio de intervención y/u obra se deben tener la copia de los planos específicos de los PMT y de la autorización emitida por parte de la SDM.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

Se aclara que la SDM podrá suspender o cancelar el inicio de la intervención y/u obra, si el contratista y/o peticionario no ha dado total cumplimiento a los requisitos exigidos; asimismo, es necesario que para la implementación de los PMT se cuente con el personal idóneo encargado de estos por parte del contratista y/o peticionario e interventoría.

8 FINALIZACIÓN DEL PMT AUTORIZADO POR LA SDM

Para la finalización del PMT autorizado por la SDM se debe cumplir con las siguientes actividades:

- Informar por correo electrónico (gerenciapmts@movilidadbogota.gov.co) por lo menos con diez (10) días hábiles de anticipación a la terminación de actividades, la modificación y/o restitución de mobiliario semafórico (si aplica); de tal manera que la Subdirección de Semaforización establezca los ajustes pertinentes y la fecha de apertura.
- Instalación de señalización definitiva que permita la operación de las vías, andenes y ciclorrutas en condiciones seguras y óptimas (si aplica).
- Restablecimiento de sentidos viales y adecuaciones geométricas temporales (si aplica).

Se aclara que es responsabilidad de la empresa contratista e interventoría garantizar las condiciones originales de movilidad en el sector afectado por la intervención.

Igualmente, todo contratista al culminar las intervenciones debe hacer el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito y señalización utilizados para la ejecución de la obra⁵⁹, garantizar que los sitios donde se realizaron adecuaciones geométricas vuelvan a su estado inicial y garantizar que las vías utilizadas como desvío, ingreso y salida de vehículos de obra, queden en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes del inicio de la intervención, de conformidad con el anexo del numeral 10.1.

⁵⁹ Artículo 101 de la Ley 769 de 2002.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

9 ACCIONES POR PARTE DE LA SDM

9.1 Acciones por no inicio de actividades

La SDM tendrá la potestad de suspender el PMT si transcurrido treinta (30) días calendario no se ha dado inicio al mismo⁶⁰.

9.2 Acciones por Incumplimientos en la implementación del PMT autorizado

La SDM como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, tendrá la potestad de no autorizar nuevos frentes de obra al contrato y/o proyecto, o de suspender el PMT autorizado (de acuerdo con su naturaleza y según la afectación presente en el espacio público)⁶¹, cuando el contratista o peticionario no subsane en su totalidad los incumplimientos notificados por la SDM.

En el caso de no poder suspender la obra dada la naturaleza de la misma y según la afectación presente en el espacio público, no se autorizarán nuevos frentes de obra al contrato hasta que se subsanen los requisitos realizados por la SDM.

⁶⁰ La suspensión se emitirá mediante comunicado y posteriormente en el reporte COI/COOS.

⁶¹ *Ibidem*.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

10 ANEXOS

10.1 Anexo 1. Acta de Compromiso de Restitución de Vías

Bogotá D.C., _____

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), Yo **NOMBRE Y CARGO**, en representación de la firma **NOMBRE Y NIT** me comprometo a mantener durante la ejecución de la obra y al finalizar ésta, las vías locales y/o aquellas que no son corredores de movilidad y son utilizadas como desvío de rutas sistema integrado de transporte público (SITP) y/o rutas alimentadoras o de acceso y salida de vehículos pesados, en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes del inicio de las actividades desarrolladas mediante contrato No. **IDU/FDL/E.S.P/XXXX**, cuyo objeto de obra es: _____

Los recorridos planteados son:

Recorrido de ingreso:

➤ **Recorrido N-S o S-N o W-E o E-W:** Carrera ____ (al norte) (corredor de movilidad) – Calle ____ (al oriente) (Vía Local) y Carrera ____ (al sur) (Corredor de Movilidad).

Recorrido de salida:

➤ **Recorrido N-S o S-N o W-E o E-W:** Carrera ____ (al norte) (corredor de movilidad) – Calle ____ (al oriente) (vía local) y Carrera ____ (al sur) (corredor de movilidad).

Las vías locales son:

- _____ (Ver fotografía No. ____)
- _____ (Ver fotografía No. ____)
- _____ (Ver fotografía No. ____)

NOMBRE

CARGO

DIRECCIÓN – TELÉFONO

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

10.2 Anexo 2. Acta de Compromiso de Restitución de Señalización

Bogotá D.C., _____

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), por medio de la presente y en mi calidad de representante legal de la empresa _____ con NIT _____, contrato No. _____, Interventoría a cargo de _____, entidad contratante _____, la cual se encuentra desarrollando intervención en andén y/o calzada del tramo _____, ubicado en la localidad de _____, me comprometo a garantizar que la señalización vertical y/u horizontal afectada por la intervención, al finalizar las actividades, se dejará en iguales o mejores condiciones a las encontradas previo al inicio de la intervención, según especificaciones técnicas vigentes.

Representante Legal Firma Contratista

Dirección de correspondencia

Teléfono

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

10.3 Anexo 3. Solicitud de Paz y Salvo al Grupo de Semaforización de la SDM

Bogotá D.C.,

Señores
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD (SDM)
 Semaforización Electrónica
 Av. Calle 13 No. 37-35
 Teléfono: +57 (1) 364 9400
 Bogotá D.C.

Referencia: Solicitud de Paz y Salvo de Semaforización

Asunto: Plan de manejo de tránsito (PMT) para las actividades de _____, contempladas en el contrato No. _____
 cuyo _____ objeto _____ es _____

Localidad: _____

Cordial Saludo,

De manera atenta se informa que las labores constructivas relacionadas con el contrato del asunto ya finalizaron. Durante su ejecución, se afectaron y/o hicieron parte de las intervenciones y desvíos, las siguientes intersecciones semaforizadas:

ITEM	DIRECCIÓN INTERSECCIÓN SEMAFORIZADA	TIPO DE AFECTACIÓN INTERSECCIÓN	FECHA FINALIZACIÓN	OBSERVACIONES

Se aclara que estas intersecciones se habilitaron en iguales o mejores condiciones a las encontradas antes del inicio de las obras.

Por tal motivo solicitamos comedidamente a ustedes expedir Paz y Salvo respectivo.

Representante Legal Firma Contratista

Dirección de correspondencia
Teléfono

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

10.4 Anexo 4. Acta de Compromiso Para el Retiro de la Señalización al Finalizar Obra

Bogotá D.C.,

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), por medio de la presente y en mi calidad de representante legal de la empresa _____ con NIT _____, contrato No. _____, Interventoría a cargo de _____, entidad contratante _____, la cual desarrollará intervención en andén y/o calzada del tramo _____, ubicado en la localidad de _____, me comprometo a realizar el retiro de todos los dispositivos de señalización implementados por la ejecución de la obra en un plazo máximo de ocho (8) días, posterior a la finalización de la misma.

Lo anterior en cumplimiento del artículo 101 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre):

“...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...”

Representante Legal Firma Contratista

Dirección de correspondencia
Teléfono

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

10.5 Anexo 5. Acta de Socialización del PMT

FECHA:	_____	HORA:	_____	LUGAR:	_____
CONTRATO No.	_____				
OBJETO DEL CONTRATO:	_____				
CONTRATISTA:	_____				
INTERVENTORÍA:	_____				
TEMA:	_____				
PERSONA ENCARGADA DE REALIZAR LA SOCIALIZACIÓN:	Se realiza socialización del proyecto "objeto del contrato" contemplado en el Contrato No "número del contrato", el cual será ejecutado por el Contratista "nombre del contratista" y supervisado por la Interventoría "nombre de la interventoría". Se especifica a los miembros de la comunidad que se realizará afectación "parcial, total, etc." en "indicar zona intervenida: calzada, andén, etc.", para lo cual se plantea como alternativa de mitigación el Plan de Manejo de Tránsito (PMT) descrito a continuación: - Indicar manejo peatonal (implica accesos a predios residenciales y comerciales) - Anexar esquema si aplica - Indicar manejo de ciclistas (en caso de afectar ciclorruta/bicicarriles) - Anexar esquema si aplica - Indicar manejo vehicular (implica accesos vehiculares a predios y/o solución respectiva así como los desvíos particulares) - Anexar esquema si aplica Las actividades anteriormente mencionadas tendrán una duración aproximada de "indicar tiempo de en meses y/o días" y se ejecutarán entre el "indicar fecha inicio" y "fecha fin". El horario de trabajo establecido es "desde las XX:XX hasta las XX:XX horas" y el cierre efectivo será "desde las XX:XX hasta las XX:XXX o durante las 24 horas". La presente socialización, se realiza a los abajo firmantes.				

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

No.	Nombre	Identificación	Dirección Predio	Teléfono	Correo Electrónico	Firma
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

10.6 Anexo 6. Información Básica para Presentación de PMT de Bajo Impacto en Obras con Comité de Tránsito

Fecha diligenciamiento:	
I. RESPONSABILIDAD DE LA OBRA.	
Contrato No:	Objeto Contrato:
Fecha Inicio Contrato:	Fecha Fin Contrato:
Entidad Contratante:	
Coordinador Contrato:	
Contratista:	
Especialista de Tránsito Contratista:	
Interventoría:	
Especialista de Tránsito Interventoría:	

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	Versión: 2.0
Código: PM02-PR01-ANEXO 1		

II. CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA.	
Dirección:	
Localidad:	
Tipo/Objeto de la Obra:	
Espacio público a intervenir:	Calzada ☐ Andén ☐ Bahía ☐ Puente peatonal ☐ Ciclorruta andén ☐ Ciclorruta calzada ☐ Zona verde ☐ Separador ☐ Parque ☐ Otro ☐ Cual?
Tipo de afectación:	Parcial ☐ Total ☐

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

III. CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA DE INFLUENCIA	
Sitios Especiales (Hospitales, Clínicas, Centros Educativos, etc.): _____	

IV. CARACTERÍSTICAS DEL TRÁNSITO EN LA ZONA DE INFLUENCIA	
Tipo de vía: _____	Sentido vial: ☐ Único ☐ Doble
	Rutas SITP: ☐ Si ☐ No
V. AJUSTE, SEGUIMIENTO Y RETROALIMENTACIÓN DEL PMT	
Profesional Responsable en Obra: _____	Teléfono: _____

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	PROCESO GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	
	Concepto técnico para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra	
	Código: PM02-PR01-ANEXO 1	Versión: 2.0

10.7 Anexo 7. Restitución a las Condiciones Encontradas Antes del Inicio de la Obra

Bogotá D.C., _____

ACTA DE COMPROMISO

Señores Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), por medio de la presente y en mi calidad de representante legal de la empresa _____ con NIT _____, contrato No. _____, Interventoría a cargo de _____, entidad contratante _____, la cual se encuentra desarrollando intervención en andén y/o calzada del tramo _____, y vías de desvío ubicado en la localidad de _____, me comprometo a garantizar la restitución a las condiciones encontradas antes del inicio de las obras.

Representante Legal Firma Contratista

Dirección de correspondencia
Teléfono

VoBo

Representante Legal Firma Interventoría (cuando aplique)

Dirección de correspondencia
Teléfono