



Libertad y Orden

---

REPÚBLICA DE COLOMBIA  
MINISTERIO DE TRANSPORTE  
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

---

**CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP**

**No 4 DEL 5 DE MAYO DE 2015**

Entre:

Concedente:

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

Concesionario:

**CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

**APENDICE TÉCNICO 1  
ALCANCE DEL PROYECTO**

## CAPÍTULO I Introducción

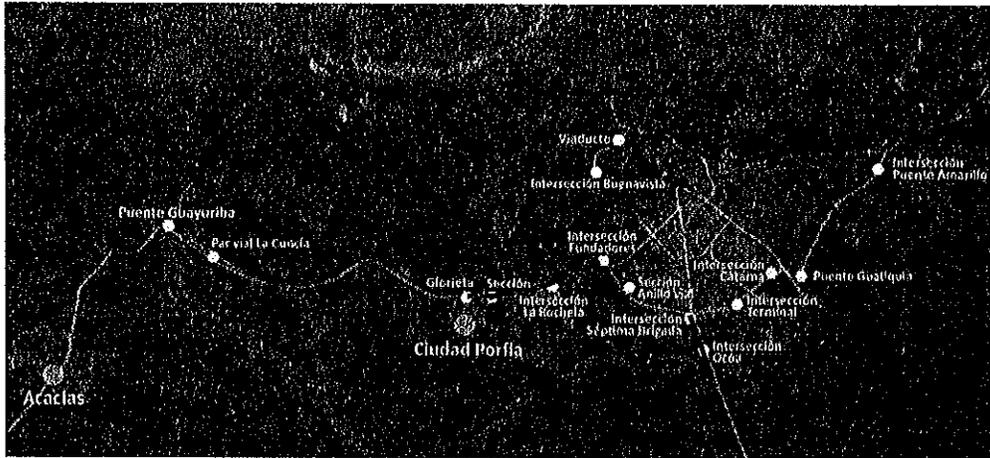
- (a) De conformidad con lo previsto en la Sección 2.1 Contrato Parte General, el presente Apéndice contiene el alcance y las condiciones técnicas que regirán el Proyecto. Sin perjuicio de la obligación del Concesionario de llevar a cabo las Intervenciones establecidas en este Apéndice, este será responsable del cumplimiento de las obligaciones de resultado que se derivan del mismo y del Contrato.
- (b) La aplicación de este Apéndice deberá ser efectuada en concordancia con lo establecido en la Parte General y Especial del Contrato. En todo caso, de presentarse alguna contradicción entre lo previsto en este Apéndice y los demás documentos contractuales, se atenderá a lo previsto en el numeral 19.14 de la Parte General del Contrato.

iz

iz  
GR



## Localización general del Proyecto – Anillo Vial de Villavicencio y Accesos a la Ciudad



Dentro de este componente se encuentran las siguientes obras:

- 1). Ampliación del Anillo Vial de Villavicencio (*completando los dos (2) carriles faltantes en el costado occidental del Anillo con el fin de duplicar la infraestructura actualmente en ejecución por la Gobernación del Meta y alcanzar una sección con cuatro (4) carriles por sentido*),
- 2). Conexión de la intersección Catama con la vía Cumaral a la altura del Peaje de Puente Amarillo,
- 3). Conexión de la Vía antigua a Bogotá con la vía nueva en inmediaciones del túnel de Buenavista,
- 4). Doble Calzada Fundadores – Ciudad Porfía y
- 5). Doble Calzada Séptima Brigada – Río Ocoa.

Es de aclarar que estas dos últimas dobles calzadas serán construidas por la Gobernación del Meta y operada esta infraestructura por el Concesionario una vez se reciban estas obras de la Gobernación.

### 2.2 Vías existentes comprendidas en el Proyecto

En los términos indicados en el presente Apéndice Técnico y en el Contrato, se encuentran incluidas dentro del Proyecto las vías existentes que se describen a continuación. La información de la siguiente tabla, incluyendo la información contenida en la columna “estado actual” de las vías se incluye de manera puramente informativa. En consecuencia, como se señala en la Parte General del Contrato, la entrega de la infraestructura se hará en el estado en que se encuentre, por lo que la información siguiente no genera obligación alguna a cargo de la ANI, ni servirá de base para observación o condicionamiento de cualquier tipo, al momento de la entrega por pretendidas o reales diferencias entre la información que aquí se incluye y la real condición del Corredor del Proyecto:

**Tabla 1 – Descripción de vías existentes comprendidas en el Proyecto**

Descripción	Código de Vía (Nomenclatura)	Ente Competente	Origen (Nombre - PR)	Destino (Nombre - PR)	Longitud Aprox. (Km)	Estado Actual	PR Extremo	PR Extremo
Anillo Vial de Villavicencio	Anillo Vial de Villavicencio	Municipio de Villavicencio	Actual Intersección Fundadores	Actual Intersección Catama	6.3	La Gobernación del Meta se encuentra construyendo la calzada izquierda para que esta incluya 4 carriles y opere en el sentido Catama - Fundadores. La calzada derecha está siendo rehabilitada.	1048117.668 E, 947621.235 N Coordenada Diseños	1052853.758 E, 949887.698 N Coordenada Diseños
	Conectante Via Nueva - Via Antigua a Bogotá	Gobernación del Meta	Barrio Mesetas	Barrio Galán	0.5	Vía bidireccional en buen estado y puente recientemente construido sobre Caño Parrado	1048608.51E 950900.40N	1046754.32E 951300.08N
Granada - Villavicencio	6508 Ye de Granada - Villavicencio	ANI	0+000	77+800*	77.8	Vía primaria de dos carriles (uno por sentido) de 3,65m con berna. Actualmente se encuentra pavimentada y su estado en general es bueno	PR 0+000 RUTA 6508	PR 72+3045 RUTA 6508
	6508 Via Granada - la Ye						PR 103+0938 RUTA 6508	PR 0+000 RUTA 6508
Villavicencio - Puerto López	4007	ANI	0+000	79+900*	79.9	Vía primaria de dos carriles (uno por sentido) de 3,65m con berna. Actualmente se encuentra pavimentada y su estado en general es bueno	PR 0+000 RUTA 4007	PR 78+435 RUTA 4007 y/o PR 0+000 RUTA 4008
Puerto López - Puerto Gaitán	4008	INVIAS	0+000	111+200	111.2	Vía primaria de dos carriles (uno por sentido) de 3,50m con berna solo en algunos sectores. Actualmente se encuentra pavimentada y su estado en general es regular	PR 0+000 RUTA 4008	PR 111+0970 RUTA 4008 y/o PR 0+000 RUTA 4009
Puerto Gaitán - Puente Arimena	4009	INVIAS	0+000	69+000	69	Vía secundaria de dos carriles (uno por sentido) sin pavimentar y su estado general es malo	PR 0+000 RUTA 4009	PR 0+000 RUTA 4010

\*Abscisas del proyecto Malla Vial del Meta

### 2.3 Estaciones de Peaje

**Tabla 2 – Estaciones de Peaje actualmente existentes**

Nombre	Tramo	PR
Ocoa	Villavicencio - Granada	20+700*
Iraca	Villavicencio - Granada	68+500*
La Libertad	Villavicencio - Puerto López	19+000*
Case Tabla**	Puerto López - Puerto Gaitán	16+000
Yuca**	Puerto López - Puerto Gaitán	101+000

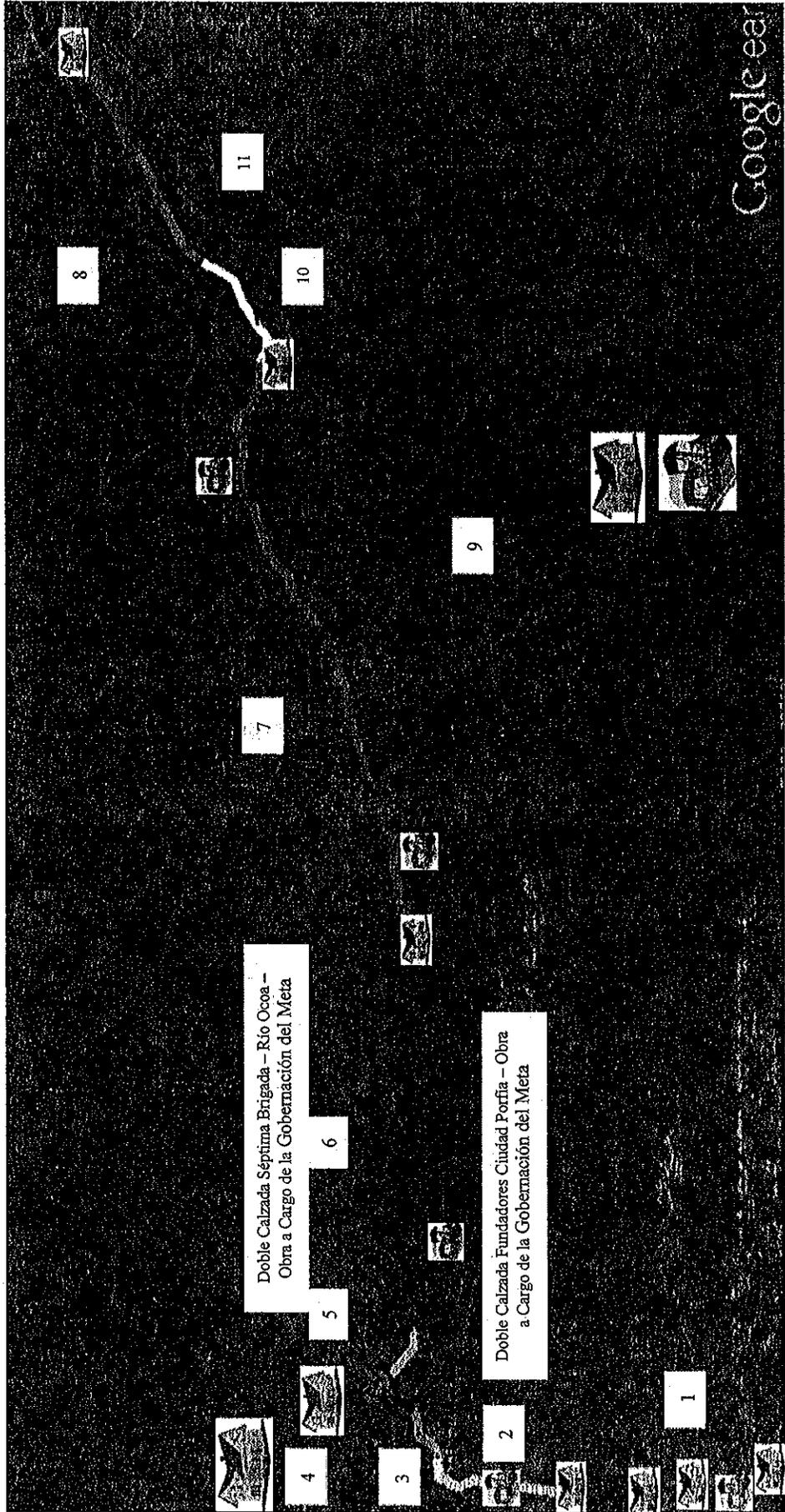
\*Abscisado Proyecto

### 2.4 Unidades Funcionales del Proyecto

(a) Localización de las Unidades Funcionales del proyecto: En la figura 2 se presenta la ubicación de las Unidades Funcionales del Proyecto y en la tabla 3 se presentan las Unidades Funcionales que lo conforman.

WZ

Figura 2 Localización general de cada Unidad Funcional.



**Tabla 3 – Unidades Funcionales del Proyecto**

UF	Tramo	Sector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud aproximada (km)
UF 0	Todo el Proyecto	NA			354.00
UF 1	Villavicencio - Granada	Granada - Guamal	K77+900*	K38+039*	39.86
UF 2	Villavicencio - Granada	Guamal - Acacias - La Cuncia	K38+039*	K14+100*	23.94
UF 3	Villavicencio - Granada	La Cuncia - Ciudad Porfía	K14+100*	K5+097*	9.00
Doble Calzada Fundadores - Ciudad Porfía. Obra a cargo de la Gobernación del Meta	Villavicencio - Granada	Ciudad Porfía - Fundadores	K5+097*	K0+000*	5.10
UF 4	Anillo Vial de Villavicencio	Anillo Vial	K0+000*	K6+300*	6.30
UF 5	Anillo Vial de Villavicencio	Conexión Catama - Puente Amarillo	K6+480*	K12+448*	5.97
Doble Calzada Séptima Brigada - Río Ocoa. Obra a cargo de la Gobernación del Meta	Villavicencio - Puerto López	Septima Brigada - Río Ocoa	K0+240*	K2+034*	1.79
UF 6	Villavicencio - Puerto López	K2+034 - Puerto López	K2+034*	K79+900*	77.87
UF 7	Puerto López - Puerto Gaitán	Puerto López - El Toro (K60+000)	K0+000*	K60+000*	60.00
UF 8	Puerto López - Puerto Gaitán	El Toro (K60+000) - Puerto Gaitán	K60+000*	K109+619*	49.62
UF 9	Puerto Gaitán - Puente Arimena	K0+000 - K23+000	K0+000*	K23+000*	23.00
	Anillo Vial de Villavicencio	K0+000 - K1+721	K0+000*	K1+721*	1.72
UF 10	Puerto Gaitán - Puente Arimena	K23+000 - K46+000	K23+000	K46+000	23.00
UF 11	Puerto Gaitán - Puente Arimena	K46+000 - K67+594	K46+000	K67+594	21.59

\*Abscisas Proyecto Malla Vial del Meta

## 2.5 Alcance de las Unidades Funcionales

A continuación se mencionan, para cada Unidad Funcional, las características mínimas o máximas –según corresponda a cada una– con las cuales debe cumplir el Proyecto.

**Tabla 4 – Unidad Funcional 0**

UF	Sector	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (Km)	Intervención Previa	Obras principales a ejecutar
UF 0	Todo el Proyecto	NA	NA	NA	354,00		Incluye las actividades exclusivamente atribuibles a la Operación del Proyecto, dentro de las cuales se encuentran la operación de las estaciones de peaje, de pesaje, del CCO, Áreas de servicio así como la operación de los servicios que prestará la Concesión, tales como Grúa, Ambulancias, Inspectoría Vial, Comunicaciones con el Usuario, Policía de Carreteras, entre otros.

42  
2

**Tabla 5 -- Unidad Funcional 1**

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF 1	Villavicencio - Granada	Sectores sin Intervención (1)	K77+900*	K46+280*	31.62	Intervención Prioritaria	
			K44+400*	K38+492*	5.91	Intervención Prioritaria	
		Broche Humadea (2)	K46+280*	K44+400*	1.88	Mejoramiento Broche	
		Broche Guamal (3)	K38+039*	K38+492*	0.45	Mejoramiento Broche	Construcción nuevo puente de un carril sobre el río Guamal

\*Abcisisa Proyecto Malla Vial del Meta

**Tabla 6 – Obras especiales obligatorias dentro de la Unidad Funcional 1.**

Subsector	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra	Condiciones mínimas obligatorias	Longitud mínima (km) ó número mínimo (Puentes, peajes, obras, etc)	Ubicación en Coordenadas
3	K38+108.58 - K38+264.88	Puente broche Río Guamal	Construcción de un nuevo puente sobre el río Guamal con un solo carril de operación	1	1°033.753.80 E, 920.062.09 N
1	K69+035	Traslado y ampliación peaje	Traslado y construcción del peaje de Iracá con el fin de que quede operando con dos (2) carriles por sentido	1	

**Tabla 7 - Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos. UF 1**

Requisitos Técnicos	Subsector 1 (Sin Intervención)	Subsector 2 (Broche Humadea)	Subsector 3 (Broche Guamal)
Longitud de referencia (Km)	37.53	1.88	0.45
Número de calzadas mínimo (un)	1	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2	2	1
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Bidireccional	Bidireccional	Bidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.50	3.50	6.0
Ancho de Calzada mínimo (m)	10.00	10.60	4.2
Ancho de berma mínimo (m)	1.50	1.80	1.80
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	No	No	No
Funcionalidad (Primaria-Secundaria)	Primaria	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible	Flexible / Rígido	Flexible / Rígido
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	50	50	50
Radio mínimo (m)	73	73	73
Pendiente máxima (%)	7	7	7

*Handwritten signature/initials*

Requisitos Técnicos	Subsector 1 (Sin Intervención)	Subsector 2 (Broche Humadea)	Subsector 3 (Broche Guamal)
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km)	N.A.	N.A.	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.	64m en una longitud no mayor a 206m que corresponde al 11% de longitud del subsector	N.A.
Excepciones a la pendiente Máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.	N.A.	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.	N.A.	N.A.
Iluminación	Puentes	Puentes	Puentes
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	N.A Se mantiene el corredor actual	30m a cada costado del eje proyectado	30m a cada costado del eje proyectado

**Tabla 8 – UF1: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No aplica.

**Tabla 9 – UF1: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No aplica.

**Tabla 10 – UF2 Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 2**

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF 2	Villavicencio - Granada	Guamal - Acacias (1)	K37+890*	K24+671*	13.22	Intervención Prioritaria	Intervención prioritaria calzada existente
		Acacias - La Cuncia (Calzada Existente) (2)	K24+671*	K14+100*	10.57	Intervención Prioritaria	Intervención prioritaria calzada existente
		Acacias - La Cuncia (Calzada Existente) (3)	K24+671*	K14+100*	10.57	Construcción Segunda Calzada	Segunda Calzada desde Acacias hasta la Cuncia (dos carriles) / segundo puente sobre el río Guayuriba / Puentes varios

\*Abscisas Proyecto Malla Vial del Meta

**Tabla 11 –UF2 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 2**

*JL*  
*WR*

Subsector	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra	Condiciones mínimas obligatorias	Longitud mínima (km) o número mínimo (Puentes, peajes, obras, etc)	Ubicación en Coordenadas
3	K17+070	Puente	Construcción de un nuevo puente sobre el Río Guayuriba para la segunda calzada	1	1'034.786.75 E, 939.525.96 N
3	K21+005	Puente	Construcción de un nuevo puente sobre el Río Sardinata para la segunda calzada	1	1'033.496.74 E, 936.324.56 N
3	K20+360	Peaje	Ampliación del Peaje Ocoa para operar con 4 carriles por sentido	1	1'033.564.28 E, 936.977.40 N

**Tabla 12 – UF2. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1	Subsector 2	Subsector 3
Longitud de Referencia (Km)	13.22	10.57	10.57
Número de calzadas mínimo (un)	1	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2	2	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Bidireccional	Unidireccional	Unidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.50	3.65	3.65
Ancho de Calzada mínimo (m)	10	10.8	10.8
Ancho de berma mínimo (m)	1.5	Interna 1.0 Externa 2.50	Interna 1.0 Externa 2.50
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	No	Si	Si
Funcionalidad (Primaria-Secundaria)	Primaria	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible / Rígido	Flexible / Rígido	Flexible / Rígido
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	50	80	80
Radio mínimo (m)	73	230	230
Pendiente máxima (%)	7	6	6
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	N.A.	Río Guayuriba 300 m	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.	Río Guayuriba 300 m	N.A.
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.	N.A.	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.	N.A.	3
Iluminación	N.A.	Río Guayuriba – peaje Ocoa otros puentes	Río Guayuriba – peaje Ocoa – otros puentes
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	N.A Se mantiene el corredor actual	N.A Se mantiene el corredor actual	20 m después del eje de la nueva calzada

**Tabla 13– UF2: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

2 Retornos dobles y dos sencillos

**Tabla 14 – UF2: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica.

**Tabla 15– UF3: Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 3**

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF3	Villavicencio - Granada	La Cuncia - Ciudad Porfia (Calzada Existente) (1)	K14+100*	K5+097* 943.673,23 Norte, 1.044.913,91 Este	9.00	Intervención Prioritaria	Intervención prioritaria calzada existente
		La Cuncia - Ciudad Porfia (Calzada Nueva) (2)	K14+100*	K5+097* 943.673,23 Norte, 1.044.913,91 Este	9.00	Construcción Segunda Calzada	Segunda Calzada desde Acacias hasta La Cuncia (dos carriles) / segundo puente sobre el Río Guayuriba / C/loruta hasta la Nora en el costado derecho sentido

\*Abscisas Proyecto Malla Vial del Meta

**Tabla 16 –UF3 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 3**

Subsector	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra	Condiciones mínimas obligatorias	Longitud mínima (km) ó número mínimo (Puentes, peajes, obras, etc)	Ubicación en Coordenadas
2	K5+097 - K8+070	Cicloruta	Construcción de cicloruta sobre calzada derecha desde la Intersección de Ciudad Porfia hasta La Nora en el sentido Villavicencio - Acacias	2973	1'044.913,91 E, 943.673,23 N - 1'042.155,49 E, 942.880,08 N.

**Tabla 17 – UF3. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1	Subsector 2
Longitud de Referencia (Km)	9.0	9.0
Número de calzadas mínimo (un)	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Unidireccional	Unidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.65	3.65
Ancho de Calzada mínimo (m)	10.8	10.8
Ancho de berma mínimo (m)	Interna 1.0 Externa 2.50	Interna 1.0 Externa 2.50
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	Si	Si

12  
4/11

Requisitos Técnicos	Subsector 1	Subsector 2
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible	Flexible / Rígido
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	80	80
Radio mínimo (m)	230	230
Pendiente máxima (%)	6	6
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	N.A.	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.	N.A.
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.	3
Iluminación	Río Ocoa	Río Ocoa
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	N.A Se mantiene el corredor actual	20 m después del eje de la nueva calzada

**Tabla 18– UF3: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

3 Retornos sencillos y uno doble

**Tabla 19 – UF3: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 20– Doble Calzada Fundadores – Ciudad Porfía: Generalidades y Subsectores de la obra construida por la Gobernación del Meta**

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
N.A	Villavicencio - Granada	Ciudad Porfía - Fundadores (1)	K5+097*	K0+000*	5.10	Construcción doble calzada Fundadores - Ciudad Porfía	Doble calzada Fundadores - Ciudad Porfía (3 carriles por sentido, 6 puentes peatonales, dos puentes vehiculares para los caños Grande y Pendejo, Intersección a desnivel La Rochela, intersección a nivel Ciudad Porfía, Ciclorutas y andenes en ambos costados

\*Abscisas Proyecto Malla Vial del Meta

**Tabla 21 –Doble Calzada Fundadores – Ciudad Porfía Obras especiales que mínimamente debe ejecutar la Gobernación del Meta**

22  
42

Subsector	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra	Condiciones mínimas obligatorias	Longitud mínima (km) o número mínimo (Puentes, peajes, obras, etc)	Ubicación en Coordenadas
1	K5+097 - K8+070	Cicloruta	Construcción de cicloruta sobre las dos calzadas desde el sector Parque Fundadores hasta la nueva glorieta de Ciudad Porfía	5097	1'047.994.35 E, 947.284.27 N, 1'044.913.91 E, 943.673,23 N

**Tabla 22 – Doble Calzada Fundadores – Ciudad Porfía. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a ciclo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1
Longitud de Referencia (Km)	5.10
Número de calzadas mínimo (un)	2
Número de carriles por calzada mínimo (un)	3
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Unidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.50
Ancho de Calzada mínimo (m)	10.5
Ancho de berma mínimo (m)	N.A
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	N.A.
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	60
Radio mínimo (m)	113
Pendiente máxima (%)	6
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	3
Iluminación	Si
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	20 metros a cada costado medidos desde el eje de cada calzada.

**Tabla 23: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar la Gobernación del Meta**

*Handwritten signature/initials*

Subsector	Intersección	Cruce Vial	Ruta	Ubicación en Coordenadas
1	Intersección a desnivel La Rochela	La Rochela	N.A	1'046.689.75 E, 945.636.61 N
1	Intersección a nivel (Glorieta) Ciudad Porfía	Ciudad Porfía	N.A	1'045.194.96 E, 943.867.08 N

**Tabla 24 – Doble Calzada Fundadores – Ciudad Porfía: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar la Gobernación del Meta**

No Aplica

**Tabla 25– UF4: Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 4**

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF 4	Anillo vial de Villavicencio	Anillo vial obra existente(1)	K0+000*	K6+300*	6.30		Actualmente la Gobernación del Meta esta construyendo 4 carriles para la conformación de una de las dos calzadas del Anillo Vial. Esta calzada operará en el sentido Catama - Fundadores. También se realizará la rehabilitación de los dos carriles existentes y que harán parte de la calzada que operará en el sentido Fundadores - Catama
		Anillo vial obra nueva (2)	1'048.446.42 E, 947.345.53 N	1'053.194.90 E, 949.828.07 N	6.30	Construcción de los dos carriles faltantes en la calzada que operará en el sentido Fundadores - Catama para generar una sección con 4 carriles por sentido en el Anillo Vial desde la Intersección Fundadores hasta la Intersección Catama	Intervención prioritaria calzada existente

\*Abscisas Proyecto Malla Vial del Meta

**Tabla 26 –UF4 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 4**

No aplica.

**Tabla 27 – UF4. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1	Subsector 2
Longitud de Referencia (Km)	6.3	6.3

Handwritten signature or initials.

Requisitos Técnicos	Subsector 1	Subsector 2
Número de calzadas mínimo (un)	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	4	4
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Unidireccional	Unidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.50	3.50
Ancho de Calzada mínimo (m)	14.25	14.25
Ancho de berma mínimo (m)	N.A.	N.A.
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	N.A.	N.A.
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	80	80
Radio mínimo (m)	230	230
Pendiente máxima (%)	6	6
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	N.A.	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.	N.A.
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	6.55	6.55
Iluminación	Si	Si
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	N.A Se mantiene el corredor actual.	20 metros a cada costado medidos desde el eje de cada calzada

**Tabla 28– UF4: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el concesionario**

Subsector	Intersección	Cruce Vial	Ruta	Ubicación en Coordenadas
1-2	Intersección a desnivel Fundadores (Nota 1)	Fundadores	N.A	1'048.126.64 E, 947.526.55 N
1-2	Intersección a desnivel Septima Brigada (Nota 2)	Anillo vial - Pto López	N.A	1'051.307.18 E, 947.390.35 N
1-2	Intersección desnivel Catama (Nota 3)	Anillo vial - Vía Catama	N.A	1'052.840.07 E, 949.887.46 N

(Nota 1): Intersección Fundadores: construcción de segunda calzada para el sentido de operación Villavicencio – Bogotá, con el fin de dar continuidad al Anillo Vial. Complementación de todos los giros ajustándose mayormente a los requerimientos de la ciudad de Villavicencio.

(Nota 2): Intersección Séptima Brigada: Generación de un paso deprimido de los dos carriles centrales de cada calzada con el fin de dar continuidad en esta intersección.

(Nota 3): Intersección Terminal de Transportes: Sector crítico para la movilidad de la Ciudad de Villavencio. Se realizará la construcción de dos puentes con dos carriles cada uno con el fin de dar continuidad a los carriles expresos de Anillo Vial.

(Nota 4): Intersección Catama: corresponde a la finalización del Anillo Vial y el inicio de la conexión con la vía a Cumaral. Se proyecta esta intersección con el fin de dar continuidad al Anillo Vial y de salvar la afectación del Humedal Coroncoro localizado en inmediaciones de esta intersección.

(Nota 5): Para el Anillo Vial, desde la Intersección Fundadores hasta la Intersección Catama, el Concesionario solo realizará actividades de Operación y Mantenimiento sobre los carriles expresos y sus intersecciones.

**Tabla 29 – UF4: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 30– UF5: Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 5.**

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF 5	Anillo vial de Villavencio	Catama - Puente Amarillo (1)	K6+480*	K12+448*	5.97	Construcción doble calzada nueva Catama - Puente Amarillo	Construcción de doble calzada con dos carriles por sentido, construcción de dos puentes paralelos entre sí con dos carriles por sentido en el cruce sobre el Río Guatiquifa, Construcción de intersección a nivel en Puente Amarillo

**Tabla 31 –UF5 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 5**

Subsector	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra	Condiciones mínimas obligatorias	Longitud mínima (km) ó número mínimo (Puentes, peajes, obras, etc)	Ubicación en Coordenadas
1	K8+280	Puente	Construcción de dos puentes (Nota 1)	2	1°053.352.45 E, 951.192.86 N
1	K10+220	Puente	Construcción de dos puentes para paso de vía expresa sobre vía El Cairo (Nota 2)	2	1°053.206.68 E, 953.112.41 N
1	K12+220	Puente	Construcción de dos puentes para paso de vía expresa sobre vía La Primavera (Nota 2)	2	1°053.912.31 E, 954.979.45 N
1	K12+400	Peaje	Construcción de nuevo Peaje El Cairo con capacidad de operación dos carriles por sentido	1	1°053.912.65 E, 955.154.32 N

(Nota 1): Construcción de dos puentes (paralelos entre sí) cada uno con dos carriles y una longitud de 650m para el paso sobre el río Guatiquifa.

(Nota 2): Construcción de puentes para el paso de la vía expresa sobre vías secundarias (El Cairo y Otra)

**Tabla 32 – UF5. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1
Longitud de Referencia (Km)	5.97
Número de calzadas mínimo (un)	2
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Unidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.65
Ancho de Calzada mínimo (m)	10.8
Ancho de berma mínimo (m)	2.50 Externa, 1.0 Interna
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	Si
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible / Rígido
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	80
Radio mínimo (m)	230
Pendiente máxima (%)	6
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	0
Illuminación	Intersección Puente Amarillo
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	20 metros a cada costado medidos desde el eje de cada calzada.

**Tabla 33– UF5: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Subsector	Intersección	Cruce Vial	Ruta	Ubicación en Coordenadas
1	Intersección a nivel Puente Amarillo (Nota 1)	Villavicencio - Cumaral	65	1'053.807.63 E, 955.740.09 N

(Nota 1): Intersección Puente Amarillo: Construcción de una Glorieta a finalizar la doble calzada Catama – Puente Amarillo.

*Handwritten signature or initials*

**Tabla 34 – UF5: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 35– Doble Calzada Séptima Brigada Río Ocoa: Generalidades y Subsectores de la obra construida por la Gobernación del Meta**

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
N.A	Villavicencio - Puerto López	Séptima Brigada - Río Ocoa	K0+240*	K2+034*	1.79	Construcción doble calzada Séptima Brigada Río Ocoa	Construcción doble calzada con 3 carriles por sentido, entre el empalme con la intersección de la Séptima Brigada y 560 m más adelante del Río Ocoa con ciclorutas / Construcción de intersección a desnivel del Camino Ganadero

\*Abscisas Proyecto Malla Vial del Meta

**Tabla 36 –Doble Calzada Séptima Brigada Río Ocoa Obras especiales que mínimamente deben ejecutarse**

Subsector	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra	Condiciones mínimas obligatorias	Longitud mínima (km) ó número mínimo (Puentes, peajes, obras, etc)	Ubicación en Coordenadas
1	K1+394	Puente	Construcción de un nuevo puente sobre el Río Ocoa para la segunda calzada	1	1°052.412.60 E, 946.530.20 N
1	K1+410	Puente	Ampliación de puente existente sobre Río Ocoa para garantizar 3 carriles	1	1°052.411.79 E, 946.513.41 N
1	K0+240 - K2+034	Cicloruta	Construcción de cicloruta y andenes en ambos costados hasta el puente Río Ocoa. Construcción de cicloruta por costado izquierdo desde el Río Ocoa hasta el K2+034	1	

**Tabla 37 – Doble Calzada Séptima Brigada Río Ocoa. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a ciclo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1
Longitud de Referencia (Km)	1.79
Número de calzadas mínimo (un)	2
Número de carriles por calzada mínimo (un)	3

*Handwritten signature/initials*

Requisitos Técnicos	Subsector 1
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Unidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.50
Ancho de Calzada mínimo (m)	10.5
Ancho de berma mínimo (m)	N.A.
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	N.A.
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	80
Radio mínimo (m)	230
Pendiente máxima (%)	6
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km)	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	3
Iluminación	Si
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	20 metros a cada costado medidos desde el eje de cada calzada.

**Tabla 38: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar la Gobernación del Meta**

Subsector	Intersección	Cruce Vial	Ruta	Ubicación en Coordenadas
1	Intersección a desnivel Camino Ganadero	Camino Ganadero	N.A	1'052.272.55 E, 946.623.25 N

**Tabla 39 – Doble Calzada Séptima Brigada Río Ocoa: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar la Gobernación del Meta**

No Aplica

**Tabla 40– UF6: Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 6**

*Handwritten signature and initials*

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF 6	Villavicencio - Pto López	Río Ocoa (K2+000) - Acceso base Aérea Aplay (K8+200) Vía nueva (1)	K2+034*	K8+200*	6.17	Construcción Segunda Calzada	Construcción segunda calzada con 2 carriles por sentido desde el K2+034 hasta el acceso a la Base Aérea de Aplay / Cicloruta en un costado / Retornos a
		Base Aplay - Pto López (Calzada Existente) (2)	K8+200*	K68+424*	60.22	Intervención Prioritaria	Intervención prioritaria calzada existente
			K69+045*	K79+900*	10.86	Intervención Prioritaria	Intervención prioritaria calzada existente
		Broche La Balsa (3)	K68+424*	K69+045*	0.62	Mejoramiento del Broche La Balsa	Incorporación de pasos peatonales sobre el Río Negro

\*Abscisas Proyecto Malla Vial del Meta

Tabla 41 --UF6 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 6

Subsector	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra	Condiciones mínimas obligatorias	Longitud mínima (km) ó número mínimo (Puentes, peajes, obras, etc)	Ubicación en Coordenadas
1	K2+034 - K8+200	Cicloruta	Construcción de cicloruta por el costado izquierdo en el sentido Villavicencio - Pto López	6.17	1°052.898.03 E, 946.121,63 N - 1°058.333.00 E, 943.433.81 N

Tabla 42 -- UF6. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.

Requisitos Técnicos	Subsector 1 (Río Ocoa - Base Aplay) Calzada nueva	Subsector 1 (Río Ocoa - Base Aplay) Calzada Existente	Subsector 2 (Sin Intervención)	Subsector 3 (Broche La Balsa)
Longitud de Referencia (Km)	6.17	6.17	71.08	0.62
Número de calzadas mínimo (un)	1	1	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2	2	2	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Unidireccional	Unidireccional	Bidireccional	Bidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.65	3.65	3.5	3.5
Ancho de Calzada mínimo (m)	10.8	10.8	9.80	10.60
Ancho de berma mínimo (m)	2.5 Externa 1.0 Interna	2.5 Externa 1.0 Interna	1.4	1.80
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	Si	Si	No	Si
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura	Flexible	Flexible /	Flexible	Flexible /

*Handwritten initials/signature*

Requisitos Técnicos	Subsector 1 (Río Ocoa – Base Apiay) Calzada nueva	Subsector 1 (Río Ocoa – Base Apiay) Calzada Existente	Subsector 2 (Sin Intervención)	Subsector 3 (Broche La Balsa)
(Flexible – Rígido)		Rígido		Rígido
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	80	80	50	50
Radio mínimo (m)	230	230	73	73
Pendiente máxima (%)	6	6	7	7
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	N.A.	N.A	N.A.	N.A
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.	N.A	N.A.	N.A.
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.	N.A	N.A.	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	3	3	N.A.	N.A.
Iluminación	N.A.	N.A.	N.A.	Puente Río Negro
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	20 metros a cada costado medidos desde el eje de cada calzada.	N.A Se mantiene el corredor actual	N.A Se mantiene el corredor actual	30 m después del eje de la calzada existente

**Tabla 43– UF6: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Subsector	Intersección	Cruce Vial	Ruta	Ubicación en Coordenadas
1	Retorno doble K3+400	Doble calzada Río Ocoa - Acceso Base Aérea Apiay	40	1'053.959.14 E, 945.239.71 N
1	Retorno doble K6+420	Doble calzada Río Ocoa - Acceso Base Aérea Aplay	40	1'056.483.62 E, 943.726.26 N
1	Retorno doble K7+800	Doble calzada Río Ocoa - Acceso Base Aérea Apiay	40	1'057.858.79 E, 943.534.58 N.

**Tabla 44 – UF6: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 45– UF7: Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 7**

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF 7	Puerto López - Puerto Gaitán	Puerto López - El Toro (1)	K0+000*	K60+000*	60.00	Intervención Prioritaria	Intervención prioritaria del corredor

*Handwritten signature/initials*

**Tabla 46 –UF7 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 7**  
Ampliación del peaje de Case'Tabla pasando a dos carriles por sentido para su operación.

**Tabla 47 – UF7. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1
Longitud de Referencia (Km)	60.0
Número de calzadas mínimo (un)	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Bidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.50
Ancho de Calzada mínimo (m)	7.0
Ancho de berma mínimo (m)	(no hay berma en todo el corredor)
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	No
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	50
Radio mínimo (m)	73
Pendiente máxima (%)	8
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.
Iluminación	N.A.
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	N.A. No aplica se mantiene el corredor actual

**Tabla 48– UF7: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**  
No Aplica

**Tabla 49 – UF7: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 50– UF8: Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 8**

22  
W

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF 8	Puerto López - Puerto Gaitán	El Toro - Puerto Gaitán (1)	K60+000*	K109+619*	49.62	Intervención Prioritaria	Intervención prioritaria del corredor / Construcción de un puente nuevo sobre el río Yucao con dos carriles (uno por sentido de operación)

**Tabla 51 –UF8 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 8**

Subsector	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra	Condiciones mínimas obligatorias	Longitud mínima (km) o número mínimo (Puentes, peajes, obras, etc)	Ubicación en Coordenadas
1	K96+790	Puente	Construcción de nuevo puente sobre el Río Yucao	1	1°213.172.28 E, 972.025.71 N
1	K95+070	Peaje	Ampliación del peaje Yucao pasado a dos carriles por sentido para su operación	1	1°211.862.00 E, 973.183.91 N

**Tabla 52 – UF8. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a ciclo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1
Longitud de Referencia (Km)	49.62
Número de calzadas mínimo (un)	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Bidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.50
Ancho de Calzada mínimo (m)	7.0
Ancho de berma mínimo (m)	N.A (no hay berma en todo el corredor)
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	No
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	50
Radio mínimo (m)	73
Pendiente máxima (%)	8
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km)	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.

YL  
se

Requisitos Técnicos	Subsector 1
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.
Iluminación	N.A.
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	N.A. No aplica se mantiene el corredor actual

En el sector donde se realizará la construcción del nuevo puente sobre el Río Yucao, se deberá proyectar el tramo de vía (variante y/o accesos) con ancho de carril de 3.65m y bermas de 1.80m.

**Tabla 53– UF8: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 54 – UF8: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 55– UF9: Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 9**

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF 9	Puerto Gaitán - Puente Arimena	Puerto Gaitán - Puente Arimena (1)	K0+000*	K23+000*	23.00	Construcción nuevo puente Río Manacaclás / Mejoramiento del carreteable existente	Construcción de un puente nuevo con dos carriles debido a las fallas que presenta la estructura actual. Mejoramiento de la vía actual
	Anillo Vial de Villavicencio	Conexión vía nueva con Vía Antigua a Bogotá (2)	K0+000*	K1+721*	1.72	Construcción intersección Buenavista / Construcción de la conexión entre la vía nueva y la antigua vía a Bogotá principalmente mediante viaductos	Viaducto Vía Nueva - Vía antigua / Intersección Buenavista

**Tabla 56 –UF9 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 9**

Subsector	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra	Condiciones mínimas obligatorias	Longitud mínima (km) o número mínimo (Puentes, peajes, obras, etc)	Ubicación en Coordenadas
1	K107+640	Puente	Construcción de nuevo puente sobre el Río Manacaclás	1	1°22'22.156.46 E, 968.866.58 N
2	K0+040	Viaducto	Construcción del viaducto entre la vía nueva y la vía existente a Bogotá	1	1°04'46.509.29 E, 949.745.81 N

**Tabla 57 – UF9. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.**

82  
46

Requisitos Técnicos	Subsector 1	Subsector 2
Longitud de Referencia (Km)	23.0	1.72
Número de calzadas mínimo (un)	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Bidireccional	Bidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.65	3.65
Ancho de Calzada mínimo (m)	10.9	11.0
Ancho de berma externa mínimo (m)	1.8	0.5 Izq / 1.80 Der
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	Si	NO
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible -- Rígido)	Flexible / Rígido	Flexible / Rígido
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	80	80
Radio mínimo (m)	230	230
Pendiente máxima (%)	6	6
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km)	N.A.	12%
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.	12%
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.	N.A.
Iluminación	N.A.	Si
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	30 m hacia ambos costados desde el eje de la calzada	30 m hacia ambos costados desde el eje de la calzada

**Tabla 58– UF9: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 59 – UF9: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 60– UF10: Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 12**

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF 10	Puerto Gaitán - Puente Arimena	Puerto Gaitán - Puente Arimena (1)	K23+000*	K46+000*	23.00	Mejoramiento del carretable existente	Mejoramiento de la vía actual que se encuentra a nivel de terraplen en malas condiciones

**Tabla 61 –UF10 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional**

10

No aplica.

**Tabla 62 – UF10. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a ciclo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1
Longitud de Referencia (Km)	23.0
Número de calzadas mínimo (un)	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Bidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.65
Ancho de Calzada mínimo (m)	10.9
Ancho de berma externa mínimo (m)	1.8
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	Si
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible / Rígido
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	80
Radio mínimo (m)	230
Pendiente máxima (%)	6
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.
Iluminación	N.A.
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	30 m hacia ambos costados desde el eje de la calzada

**Tabla 63– UF10: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 64 – UF10: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

**Tabla 65– UF11: Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 11**

*Handwritten signature or initials.*

UF	Tramo	Subsector	Origen (PR)	Destino (PR)	Longitud Aproximada (km)	Intervención Prevista	Obras principales a ejecutar
UF 11	Puerto Gaitán - Puente Arimena	Puerto Gaitán - Puente Arimena (1)	K46+000*	K67+594* 944.056.52 E, 1'000.353.06 N	21.59	Mejoramiento del carreteable existente	Mejoramiento de la vía actual que se encuentra a nivel de terraplen en malas condiciones

Tabla 66 –UF11 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 11

No aplica.

Tabla 67 – UF11. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.

Requisitos Técnicos	Subsector 1
Longitud de Referencia (Km)	21.59
Número de calzadas mínimo (un)	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	Bidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.65
Ancho de Calzada mínimo (m)	10.9
Ancho de berma externa mínimo (m)	1.8
Cumplimiento de Ley 105 de 1993 (s/n)	Si
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible / Rígido
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	80
Radio mínimo (m)	230
Pendiente máxima (%)	6
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	N.A.
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A.
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A.
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.
Iluminación	N.A.
Ancho Mínimo (m) de Corredor del Proyecto	30 m hacia ambos costados desde el eje de la calzada

Tabla 68– UF11: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario

No Aplica

**Tabla 69 – UF11: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica



**CAPÍTULO III      Instalaciones en el Corredor del Proyecto**

Sin perjuicio de la obligación del Concesionario de proveer todas las instalaciones, recursos e insumos necesarios para el cumplimiento de cada una de las obligaciones del Contrato y, en especial, sus Especificaciones Técnicas, a continuación se establecen las características mínimas de algunas instalaciones que el Concesionario deberá construir, operar y mantener en el Corredor del Proyecto.

**3.1 Centro de Control de Operación**

- (a) El Concesionario deberá construir, mantener, operar o adaptar como mínimo un (1) Centro de Control de Operación –CCO- en los términos del Apéndice Técnico 2. La ubicación y distribución del área de este Centro de Control de Operación formará parte de los Estudios de Detalle del Concesionario quien será responsable de su ubicación y Operación. Sin perjuicio de lo anterior, además de lo establecido en el Apéndice Técnico 2, todo Centro de Control de Operación deberá contar con una superficie mínima de 300 trescientos metros cuadrados y deberá cumplir con los siguientes requisitos mínimos:
- (i) Sala de comunicaciones dotada de equipo de comunicaciones de última tecnología con operador 24 horas diarias con un área mínima de doce (12) m<sup>2</sup>.
  - (ii) Oficina para el uso de la Policía de Carreteras con un área de mínima de catorce (14) m<sup>2</sup>.
  - (iii) Oficina de administración y atención a la comunidad con un área mínima de ciento ochenta (180) m<sup>2</sup>.
  - (iv) Oficina para la Interventoría y los representantes de la ANI con un área mínima de cincuenta (50) m<sup>2</sup> en la cual se instale una terminal para dar acceso a la información en línea que el Concesionario registrada por el CCO.



- (v) Oficina de sistemas con el equipamiento para actuar como terminal de todas las Estaciones de Peaje y Estaciones de Pesaje, con un área mínima de catorce (14) m<sup>2</sup>.
  - (vi) Depósito con un área mínima de sesenta (60) m<sup>2</sup>.
  - (vii) Garaje con capacidad para 15 automóviles.
  - (viii) Zonas de parqueo para visitantes con capacidad para 4 automóviles.
  - (ix) Una cafetería pública con un área mínima de cuarenta (40) m<sup>2</sup>.
  - (x) Una sala de recibos y circulaciones con un área mínima de treinta (30) m<sup>2</sup>.
  - (xi) Servicios sanitarios: seis (6) unidades.
- (b) En todo caso, las instalaciones del CCO deberán proveer el espacio suficiente para albergar las personas y equipos necesarios para el cumplimiento de sus funciones de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 2.

### 3.2 Estaciones de Pesaje

- (a) El Concesionario deberá construir, operar y mantener como mínimo, tres (3) Estaciones de Pesaje fijas en el Corredor del Proyecto. Dichas Estaciones deberán contar, además de lo previsto en el Apéndice Técnico 2, con las siguientes características mínimas:
- (i) Una oficina de administración con un área mínima de quince (15) m<sup>2</sup>.
  - (ii) Servicios sanitarios.
  - (iii) Zona de parqueo de vehículos de carga con capacidad para cuatro (4) vehículos.
  - (iv) Básculas fijas con un ancho que permita el paso de camiones de 6 ejes y una pendiente máxima de las rampas de acceso y salida de 5.5 por ciento (5.5%).
  - (v) Una zona de revisión de por lo menos cien (100) metros de largo y diez (10) metros de ancho.
- (b) Cada una de las Estaciones de Pesaje deberá disponer de carriles de aceleración y desaceleración para el ingreso y salida de las mismas.
- (c) Si al Concesionario le fueren entregadas Estaciones de Pesaje existentes, este deberá adaptarlas para que cumplan con lo exigido por las Secciones anteriores y el Apéndice Técnico 2.

### 3.3 Áreas de Servicio

- (a) De acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 2, el Concesionario deberá construir, operar y mantener Áreas de Servicio dentro del Proyecto a las cuales podrá acceder cualquier vehículo que circule en la vía, sin que exista un cargo por el acceso a éstas.

- (b) Dichas áreas deberán contar con todas las instalaciones y elementos necesarios para la prestación de los servicios al usuario descritos en el Apéndice Técnico 2. Sin perjuicio de lo anterior, cada Área de Servicio deberá contar con las siguientes características mínimas:
- (i) Área de estacionamientos: 120 m<sup>2</sup>.
  - (ii) Zonas de alimentación: 52 m<sup>2</sup>.
  - (iii) Batería de sanitarios: 8 unidades.
  - (iv) Teléfonos Celulares: 1unidad.
  - (v) Oficina de administración: 8 m<sup>2</sup>.
  - (vi) Zonas de recibo y circulaciones: 30 m<sup>2</sup>.
  - (vii) Oficina dotada de servicios públicos domiciliarios de electricidad y agua potable la cual se destinará –sin costo alguno - para el uso de entidades nacionales o regionales de turismo: siete (7) m<sup>2</sup>.
- (c) El Concesionario deberá instalar, recibir y/o adecuar como mínimo tres (3) Áreas de Servicio en el Corredor del Proyecto. La ubicación de las áreas de servicio nuevas considerará entre otras, la disponibilidad de predios, redes de servicios públicos y funcionalidad misma.
- (d) Si al Concesionario le fueren entregadas Áreas de Servicio existentes, este deberá adaptarlas para que cumplan con lo exigido por las Secciones anteriores y el Apéndice Técnico 2.

#### 3.4 Sistemas de comunicación y postes SOS

- (a) Como se establece en el Apéndice Técnico 2, el Concesionario deberá proveer al sistema de comunicación de todos los elementos y equipos necesarios para el cumplimiento adecuado de sus funciones. Estos deben incluir entre otros, estaciones de telecomunicaciones, postes SOS, telefonía operacional, radiocomunicación, interconexión de equipos de computación y conexión directa con la ANI. Como principios básicos del sistema de comunicación se contempla que el Concesionario(i) tenga capacidad de intercomunicarse de forma inmediata y permanente dentro del Proyecto, esto es entre el(los) Centro(s) de Control de Operación, Áreas de Servicio, las Estaciones de Peaje, y demás instalaciones destinadas a la Operación del Proyecto que así lo requieran, (ii) tenga comunicación eficiente y adecuada con los usuarios que además le permita garantizar que se les da un servicio adecuado para cumplir con el Contrato y (iii) tenga la capacidad de transmitir información a la ANI de forma adecuada como se establece en el dicho Apéndice.
- (b) El sistema de telefonía por postes SOS permitirá la comunicación gratuita con el Centro de Control de Operación más cercano, a lo largo de todo el Corredor del Proyecto. El sistema debe garantizar la comunicación de varios usuarios a la vez, a través de los postes y la ubicación de los sitios desde los cuales se están realizando las llamadas. Estos postes estarán ubicados a una distancia máxima de acuerdo a los requerimientos que se establezcan, tomando en consideración la cercanía a centros poblados entre otros aspectos. El sistema debe tener capacidad para atender de forma inmediata y simultánea a todos los usuarios que lo precisen.

IL  
W

- (c) Los postes SOS deberán instalarse alternadamente sobre las bermas externas, y simultáneamente a las obras de construcción de la vía. Para facilitar el estacionamiento y garantizar así la seguridad del usuario, para la ubicación de estos se deberá disponer de un sobre ancho de un (1) metro adicional a la berma en la vía nueva y como mínimo, con longitud de diez (10) metros.
- (d) El sistema de comunicaciones deberá ser proyectado de forma que pueda servir de interconexión de equipos y sistemas diversos con señales de voz, datos y video. El sistema SOS tendrá una central específica la cual podrá gestionar también las llamadas desde celular si así lo estima conveniente el Concesionario. Este servicio será instalado y comenzará a operar de forma gradual pero paralelamente con el progreso de las obras.
- (e) La selección de medios de transmisión más adecuados para interconectar los puntos previstos en la estructuración de los sistemas de supervisión, control y comunicación deberá considerar:
  - (i) Medios ya disponibles.
  - (ii) Distribución geográfica de los puntos a interconectarse, adecuaciones en cada Unidad Funcional en función de las distancias definidas, capacidad de canalización e interconectividad.
  - (iii) Modulación.
  - (iv) Tipología de redes, seguridad de información y confidencialidad.
  - (v) Disponibilidad y pagos de radiofrecuencias y espectro electromagnético.
  - (vi) Licencias de empleo de software.

### 3.5 Puentes peatonales

42  
OK

No	Paso urbano	Ubicación
1	Villaviencio - Ciudad Porfía	k1+330
2	Villaviencio - Ciudad Porfía	k1+730
3	Villaviencio - Ciudad Porfía	K1+520
4	Villaviencio - Ciudad Porfía	K1+850
5	Villaviencio - Ciudad Porfía	k2+740
6	Villaviencio - Ciudad Porfía	k3+870
7	Villaviencio - Ciudad Porfía	k4+800
8	Intersección fundadores	K0+560
9	Intersección fundadores	K0+420
10	Intersección fundadores	K0+550
11	Conectante Fundadores - Séptima Brigada	K0+142
12	Conectante Fundadores - Séptima Brigada	K1+515
13	Conectante Fundadores - Séptima Brigada	K2+030
14	Conectante Fundadores - Séptima Brigada	K2+660
15	Conectante Séptima Brigada - Terminal	K3+300
16	Vía Séptima Brigada - Terminal	K4+005
17	Conectante Terminal - Catama	K5+640
18	Conexión Catama Puerto Amarillo Alternativa 1	K7+962
19	Doble Calzada Séptima Brigada - Aplay	K0+385
20	Doble Calzada Séptima Brigada - Aplay	K1+330
21	Doble Calzada Séptima Brigada - Aplay	K2+500
22	Doble Calzada Séptima Brigada - Aplay	K6+050
23	Doble Calzada Séptima Brigada - Aplay	K6+760
24	Doble Calzada Séptima Brigada - Aplay	K7+340
25	Villaviencio - Grandada	K5+680
26	Villaviencio - Grandada	K6+710
27	Villaviencio - Grandada	K7+910
28	Villaviencio - Grandada	K8+660
29	Villaviencio - Grandada	K9+830
30	Villaviencio - Grandada	K11+730
31	Villaviencio - Grandada	K14+210
32	Villaviencio - Grandada	K17+640
33	Villaviencio - Grandada	K21+177
34	Villaviencio - Grandada	K22+650
35	Villaviencio - Grandada	K24+260

El Concesionario deberá instalar como mínimo los mencionados pasos peatonales, que deben cumplir con especificaciones que garanticen el cruce adecuado de peatones,- incluyendo acceso para minusválidos, sin interferir con el diseño vial propuesto para el desarrollo del proyecto. Para estos efectos, el Concesionario realizará una propuesta de tipo y ubicación considerando las necesidades de movilidad de cada población y del resultado de una interacción con las autoridades locales. La evaluación por parte del Concesionario estará sustentada en elementos técnicos y de movilidad social.

### 3.6 Estaciones de Peaje nuevas

A continuación se indican las Estaciones de Peaje que el Concesionario deberá instalar durante la Fase de Construcción de acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 2.

**Tabla 70 Estaciones de Peaje nuevas**

*Handwritten initials: JZ, WR*

Nombre	Ubicación	Sentido de Cobro
El Calro (Río Guatiquía)	Doble calzada Catama - Puente Amarillo	Ambos
Puntos de control Peaje El calro (Río Guatiquía)*		
Fundadores	Carriles expresos Anillo Vial	Fundadores - Catama
Séptima Brigada	Carriles expresos Anillo Vial	Puerto López - Catama
Villavicencio - Anillo Vial	Carriles expresos Anillo Vial	Villavicencio - Fundadores
Catama - Anillo Vial	Carriles expresos Anillo Vial	Villavicencio - Catama - 7ª Brigada
*El Usuario paga una sola vez en su ocurrir por el peaje el calro (Río Guatiquía) y sus diferentes puntos de control		

Esta estación de peaje iniciará su operación una vez se termine la construcción de la Unidad Funcional 5, donde se prevé la construcción de la doble calzada conectante Catama – Puente Amarillo \*.\*

### 3.7 Paneles LED (Avisos electrónicos inteligentes)

- (a) De acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 2, el Concesionario tiene la obligación e instalar en el Corredor del Proyecto pantallas de información dinámica y señalización de tecnología tipo LED para la presentación de la información a los usuarios del Proyecto y la asistencia en la adopción de medidas para la seguridad en la conducción.

El Concesionario deberá instalar como mínimo 12 PMV ubicados a lo largo y ancho del proyecto. La localización y descripción de estos elementos se encuentra detallada en el capítulo de ITS y su ubicación definitiva será susceptible de ajuste en fase III.

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*

## CAPÍTULO IV      Obligaciones durante la Etapa Preoperativa

Durante la Etapa Preoperativa, el Concesionario deberá adelantar todas las Intervenciones y actividades necesarias para el cumplimiento de lo establecido en las secciones 2.4, 2.5 y el Capítulo III del presente Apéndice Técnico, en el Apéndice Técnico 4 y demás Especificaciones Técnicas.

### 4.1 Intervención

En general, se entiende como Intervención toda Obra de Construcción, Rehabilitación y/o Mejoramiento necesaria para el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario. Así también, se entenderá como Intervención la provisión e instalación de equipos y señalización en el Proyecto.

### 4.2 Alcance de las Intervenciones

- (a) Las Intervenciones mencionadas en la Sección anterior tendrán el alcance que se indica a continuación.
- (i) **Obras de Construcción:** Son las Intervenciones en las cuales, el Concesionario deberá ejecutar un sector de vía donde no existe un carreteable definido, bien sea por necesidad de construir una variante a un centro poblado, ampliar la capacidad de la vía existente desdoblándola a segunda calzada (formando un sistema de par vial o doble calzada) o generando un nuevo corredor alternativo para garantizar una nueva conexión entre el origen y destino. Para este tipo de intervención, se debe cumplir con lo establecido en el manual de Diseño Geométrico del INVIAS y lo relacionado en el Apéndice 3 y en los requerimientos de la Ley 105 de 1993, a menos que en los requerimientos solicitados en este documento, se establezcan diferentes características. La construcción comprende la ejecución como mínimo de las siguientes actividades: Desmonte y limpieza, explanaciones, puentes, túneles, obras de drenaje, de protección y estabilización, afirmados, subbase, base, carpetas de rodadura, señalización, sistemas inteligentes de transporte.
  - (ii) **Mejoramiento:** Son las Intervenciones en las cuales, el Concesionario deberá mejorar las condiciones de una vía existente con el objetivo de llevarla a unas características técnicas determinadas y de mayor estándar que los que presenta la vía, de tal manera que mejoren la capacidad o el nivel de servicio, bien sea, mediante la ejecución de actividades que mínimo logren: aumentar la velocidad de diseño, rectificar o mejorar alineamientos horizontales o verticales puntuales o continuos, ampliar las secciones geométricas de las vías, ampliación de calzadas existentes o nuevos carriles, minimizar los impactos de sitios críticos o vulnerables, pavimentar incluyendo la estructura del pavimento, construir entre otros.
  - (iii) **Rehabilitación:** Son las Intervenciones en las cuales, el Concesionario deberá ejecutar un conjunto de obras tendientes a llevar la vía a sus condiciones iniciales de construcción, con el propósito que se cumplan las especificaciones técnicas para las que se diseñó. La rehabilitación comprende la ejecución de una o más de las siguientes actividades:
    - (1) Construcción de obras de drenaje, reparaciones de estructuras de pavimento o capa de rodadura, obras de estabilización, otras obras

que permitan restituir las condiciones de diseño original del proyecto, etc.

- (2) Para la intervención de rehabilitación, se garantizará que el Concesionario deberá realizar actividades de mejoramiento en los sitios críticos identificados en este documento, bien sea por accidentalidad, geometría o cambio climático, por lo que dichos sitios críticos deberán ser mejorados para ofrecer un nivel de servicio homogéneo, de calidad y seguro en la vía.

(iv) Intervenciones Prioritarias: En las vías que se le entreguen al concesionario se deben realizar intervenciones prioritarias, las cuales deben ser realizadas durante los primeros [6] meses a partir de la Fecha de Inicio, para rehabilitar y mantener la(s) vía(s) concesionada(s) en un estado de conservación aceptable y unas condiciones de operación seguras para el tráfico y hasta llevar a cabo las obras de duplicación o de rehabilitación y mejoramiento descritas en el presente Apéndice Técnico. La intervención prioritaria comprende como mínimo las siguientes actividades:

- (1) Parcheo y/o Bacheo
- (2) Señalización Vertical
- (3) Señalización Horizontal
- (4) Remoción de Derrumbes
- (5) Limpieza de Márgenes, separadores y Corredor del proyecto
- (6) Limpieza de Obras de Drenaje

Para los sectores de vía que se encuentren a nivel de afirmado se deben realizar como mínimo las siguientes actividades:

- (1) Conformación de la calzada existente
- (2) Señalización Vertical
- (3) Remoción de Derrumbes
- (4) Limpieza de Márgenes, separadores y Corredor del proyecto
- (5) Limpieza de Obras de Drenaje

- (b) Las intervenciones de Mejoramiento, Rehabilitación e Intervenciones prioritarias deberán garantizar que no se suspenderá totalmente el flujo vehicular. En caso de que no sea posible el cierre parcial de la vía y sea inevitable cerrarla temporalmente en su totalidad, el Concesionario deberá presentar a la Interventoría, con una antelación mínima de un mes, el plan de desvíos programado, el dispositivo de señalización temporal de la obra a implementar y el plan por medio del cual el Concesionario informará a las Autoridades Gubernamentales de los municipios afectados, a los operadores de transporte y en general a la comunidad afectada por el cierre. Lo anterior, con el fin de tramitar el permiso de cierre temporal de la vía ante el Ministerio de Transporte y/u otras entidades competentes.
- (c) Adicionalmente, cuando el Contrato se refiera a actividades de Mantenimiento y Operación se deberá entender que este se refiere a la realización de las actividades necesarias para permitir el tráfico en el Proyecto en las condiciones señaladas en las Especificaciones Técnicas, así como la provisión de los servicios asociados a estas. Lo anterior, de conformidad con lo establecido en el Contrato y Apéndice Técnico 2.
- (d) En todo caso, el Concesionario deberá ejecutar todas las actividades necesarias para el cumplimiento de sus obligaciones de acuerdo con las Especificaciones Técnicas, aun

cuando estas no se encuentren comprendidas dentro de los conceptos descritos anteriormente.

#### 4.3 Alcance de las obligaciones en la Etapa Pre-operativa

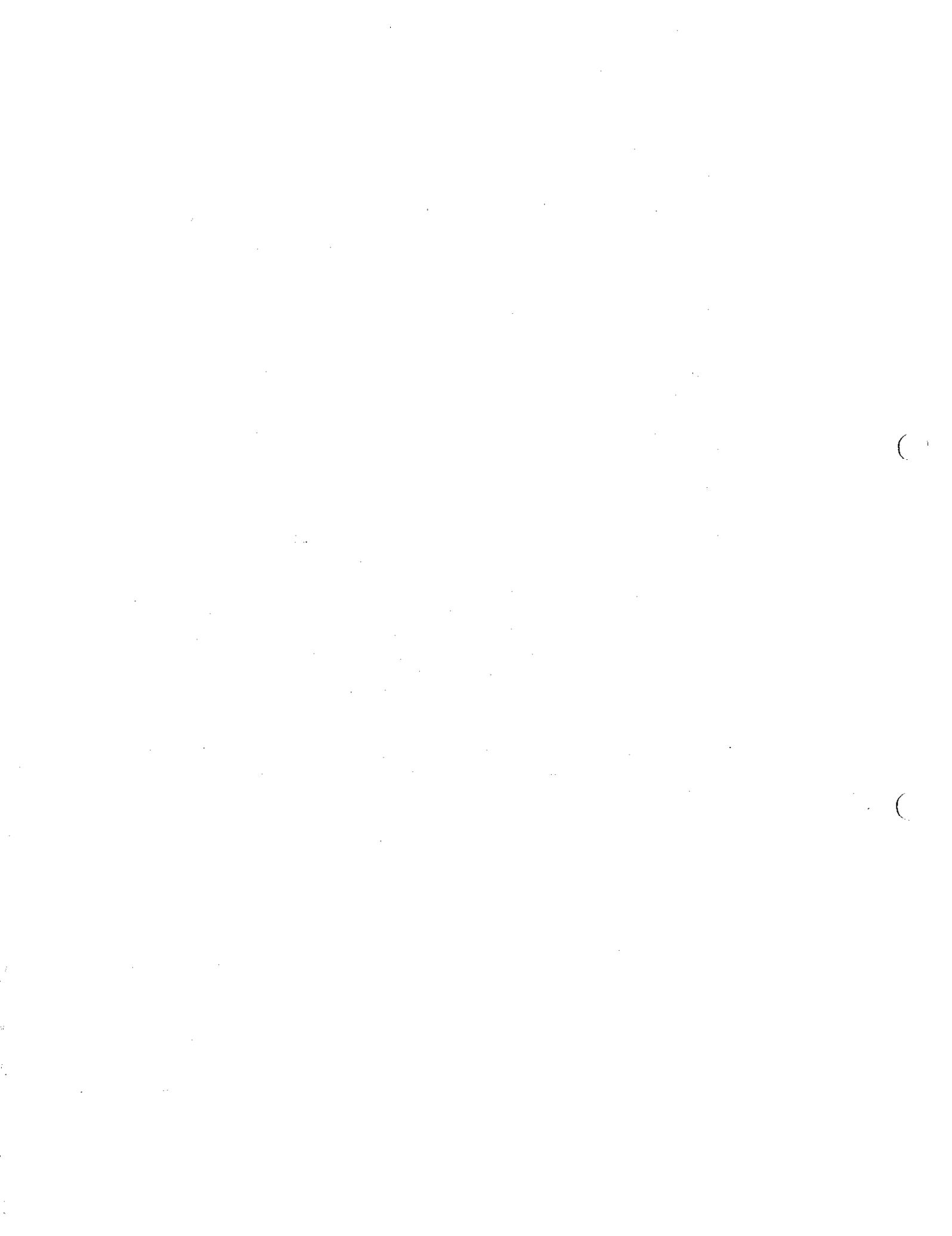
- (a) Sin perjuicio de lo establecido en la Parte General del Contrato y en las Especificaciones Técnicas, así como de la obligación del Concesionario de adelantar todas las actividades requeridas por la Ley Aplicable para el desarrollo de sus obligaciones, durante la Fase de Construcción el Concesionario deberá llevar a cabo las siguientes actividades:
- (i) Movimiento de tierras para todos los tramos que incluyen la realización de cortes, terraplenes, excavaciones, rellenos, adecuación de botaderos, explotación de fuentes de materiales, remoción de derrumbes, gestión, adquisición y manejo de botaderos, y demás relacionadas.
  - (ii) Realización de todas las actividades necesarias para el depósito de todos los materiales provenientes de la excavación y de los movimientos de tierra de las vías a cielo abierto y obras especiales como túneles. Estas actividades incluyen el adelantamiento de la Gestión Predial y Gestión Social y Ambiental requeridos para la realización de estas actividades, así como, la realización de diseños, solicitud de permisos ambientales, compra de predios, servidumbres, vías de acceso, drenajes, obras de estabilización y compactación. La adquisición de los predios requeridos para las obras aquí mencionadas no se realizará con los recursos previstos en la Subcuenta Predios, y los mismos no revertirán a la Agencia.
  - (iii) Realización de todas las actividades necesarias para la explotación de materiales pétreos bien sea en minas, a cielo abierto o en la explotación de material de río. Estas actividades incluyen el adelantamiento de la Gestión Predial y Gestión Social y Ambiental requeridos para la realización de estas actividades, así como, la realización de diseños, solicitud de permisos ambientales, compra de predios, servidumbres, vías de acceso, drenajes, obras de estabilización y compactación. La adquisición de los predios requeridos para las obras aquí mencionadas no se realizará con los recursos previstos en la Subcuenta Predios, y los mismos no revertirán a la Agencia.
  - (iv) La construcción de las diversas actividades complementarias necesarias para el cumplimiento de este Apéndice como son: las vías de acceso, plataformas, campamentos, puestos de control, botaderos, equipos electromecánicos, almacenes y demás instalaciones, infraestructuras o equipamientos necesarios, tanto durante el proceso constructivo, como durante la operación y mantenimiento del Proyecto para garantizar su correcto funcionamiento. Incluye entre otras actividades los diseños, compra de predios, permisos ambientales, Gestión Predial y gestión Social y Ambiental.
  - (v) La realización de los Estudios y Diseños definitivos, así como la construcción rehabilitación, repotenciación o mantenimiento de las obras de estabilización, revegetalización y mantenimiento de taludes y muros de contención que comprenda, en general, toda la infraestructura necesaria para garantizar la estabilidad de la obra. Debe garantizarse la estabilidad geotécnica de todos los taludes y cortes durante la construcción, operación y mantenimiento. Dentro de

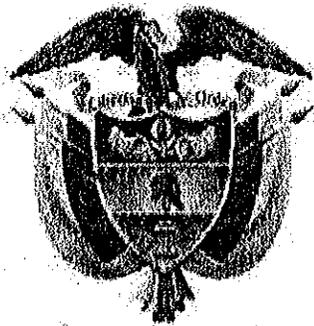
todas las Intervenciones se incluyen para todo el Proyecto, todas las soluciones en ingeniería que se deban implementar para el tratamiento y estabilización geotécnica y geológica de taludes

- (vi) Estudios y Diseños definitivos y construcción, rehabilitación, repotenciación o mantenimiento de las obras hidráulicas que se requieran de acuerdo con los estudios hidráulicos, hidrológicos y de socavación y de puentes y pontones necesarios para el correcto funcionamiento de cada Unidad Funcional.
- (vii) Suministro e instalación de los dispositivos de seguridad vial, demarcación horizontal y señalización vertical retroreflectiva con tecnología prismática tipo VII o superior, de acuerdo con las especificaciones indicadas en el Apéndice Técnico 3.
- (viii) El suministro e instalación de la señalización de todas las calzadas incluidas en el Proyecto.
- (ix) Deberá ejecutar todas las actividades necesarias para el cumplimiento del Apéndice Técnico 5.
- (x) Suministro e instalación de las vallas necesarias para la información del Proyecto.
- (xi) El desarrollo de programas de capacitación especializada sobre emergencias y seguridad vial a las entidades de rescate, hospitales, defensa civil y cuerpos de bomberos de los municipios del área de influencia del Proyecto.
- (xii) El Concesionario es el responsable de los métodos, la forma y programación en que adelante los procedimientos para intervenir la vía, pero siempre se debe cumplir como mínimo las Especificaciones Técnicas, de acuerdo con las normas vigentes y que le permitan obtener los resultados previstos en este Apéndice Técnico, el Apéndice Técnico 4 y demás Especificaciones Técnicas. Igualmente el Concesionario en sus distintas intervenciones debe dar cumplimiento a las obligaciones impuestas por las Licencias y Permisos.
- (xiii) El Concesionario deberá ejecutar dando cumplimiento a los plazos y condiciones señalados en el Contrato de Concesión, las obras de Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento y/o Obras de Mantenimiento, en las condiciones establecidas en las Especificaciones Técnicas.

Aprobó Aspectos Técnicos: Camilo Andrés Jaramillo Berrocal – Vicepresidente Estructuración (E).

Revisó Aspectos Técnicos: Felipe Castro Arenas– Experto GIT Gerencia Proyectos Carreteros – Vicepresidencia de Estructuración. 





**Libertad y Orden**

**CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP**

**Nº 4 DEL 5 DE MAYO DE 2015**

Entre:

Concedente:

**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**

Concesionario:

**CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

**APÉNDICE TÉCNICO 2**

**CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO**

## **1 INTRODUCCIÓN**

De conformidad con lo previsto en la Sección 9.2 de la Parte General del Contrato, el presente Apéndice contiene las obligaciones del Concesionario en materia de Operación y Mantenimiento.

De conformidad con lo anterior, en el presente Apéndice se encuentra: (i) el alcance de los servicios a prestar por el Concesionario durante la Etapa Preoperativa y la Etapa de Operación y Mantenimiento y su clasificación como Servicios Obligatorios y Servicios Adicionales (ii) los principios base que rigen la Operación y (iii) las Especificaciones Técnicas que deben cumplirse en la ejecución del Mantenimiento del Proyecto.

La aplicación de este Apéndice deberá ser efectuada en concordancia con lo establecido en la Parte General y en la Parte Especial del Contrato. En todo caso, de presentarse alguna contradicción entre lo previsto en este Apéndice y los demás documentos contractuales, se atenderá a lo previsto en el numeral 19.14 de la Parte General.

## **2 SERVICIOS A CARGO DEL CONCESIONARIO**

Los servicios a cargo del Concesionario se dividen en dos (2) categorías:

a) Aquellos de carácter obligatorio, por los cuales no puede cobrar en ningún caso cargo alguno a los usuarios del servicio diferente del peaje establecido en la Resolución [•]. Estos servicios serán prestados a costo y riesgo del Concesionario y serán remunerados enteramente mediante la Retribución prevista en el Contrato, sin considerar Ingresos Comerciales.

b) Los Servicios Adicionales, los cuales no son de carácter obligatorio y que pueden ser cobrados a los usuarios del servicio, generando Ingresos Comerciales que formarán parte de la Retribución del Concesionario. Forman parte de los Servicios Adicionales, entre otros, la venta de publicidad, la explotación comercial de las Áreas de Servicio mediante actividades tales como la venta de combustibles, alimentos, restauración, hostelería o mediante la celebración de contratos con terceros para la explotación de dichas áreas.

### **2.1 Servicios de Carácter Obligatorio**

A continuación se relacionan los servicios que de manera obligatoria deberán ser prestados por el Concesionario en los términos señalados en el literal b) del numeral 2 de este Apéndice.

a) Mantenimiento rutinario y periódico de los pavimentos de la(s) vía(s) objeto de la concesión;

b) Mantenimiento de la zona de vía, libre de obstáculos, ramas, troncos, arbustos, piedras, animales muertos y demás objetos que impiden la visibilidad, tránsito y drenaje de la vía.

- c) Atención de emergencias como derrumbes o inundaciones que afecten la normal circulación por las vías.
- d) Mantenimiento de obras hidráulicas, puentes, pontones y obras de contención,
- e) Mantenimiento señalización.
- f) Mantenimiento de obras de infraestructuras construidas para la operación de la concesión (peajes, áreas de servicio, estación de pesaje, etc).
- g) Operación de las Estaciones de Peaje;
- h) Cercado de los predios que se encuentran en el corredor del proyecto.
- i) Operación, seguimiento y control del tránsito;
- j) Atención de accidentes.
- k) Primeros auxilios a personas;
- l) Auxilio mecánico básico a vehículos;
- m) Manejo y control ambiental;
- n) Áreas de Servicio. Será obligatoria la existencia de un número de Áreas de Servicio según se define en el Apéndice Técnico 1, a las cuales podrá acceder cualquier vehículo que circulen en la vía, sin que exista un cargo por el acceso a éstas. Lo anterior, sin perjuicio del derecho que le asiste al Concesionario de explotar comercialmente dichas Áreas de Servicio mediante la prestación de Servicios Adicionales;
- o) Pago de Peaje con tarjeta o telepeaje, sin perjuicio de lo previsto en la Sección 3.3.4.3 de este mismo Apéndice.
- p) Control del peso de vehículos de carga (Estaciones de Pesaje);
- q) Vigilancia de las instalaciones de las Estaciones de Peaje;
- r) Comunicaciones con el Centro de Control de Operación;
- s) Paraderos para el servicio de transporte público;
- t) Grúas;
- u) Carro-talleres;
- v) Postes SOS;

w) Sistema de información al usuario a cerca de los trabajos que se presentan en la vía, accidentes o incidentes que afecten la normal circulación de vehículos dentro de la concesión, tarifas de cada estación de peaje, mapa con el corredor vial donde se indique la ubicación de los peajes y sitios de interés como hospitales, estaciones de servicio y sitios turísticos.

x) Cualquier otro servicio que, por su naturaleza, sea necesario para el desarrollo de los servicios obligatorios anteriormente mencionados, o de las obligaciones especiales de Operación a que hace referencia el numeral 3.3 de este Apéndice.

## 2.2 Servicios Adicionales

En adición a los servicios señalados en el numeral 2.1 anterior, y siempre que éstos no constituyan una obligación expresamente señalada en el Contrato de Concesión y sus Apéndices, el Concesionario podrá prestar cualquier otro Servicio Adicional a los usuarios de la vía.

El Concesionario prestará los Servicios Adicionales a los usuarios de la vía, cumpliendo con las normas aplicables a los mismos y particularmente, con las normas relativas a la protección de la competencia y al consumidor.

El Concesionario podrá cobrar a los usuarios de la vía por la prestación de estos servicios. Dichos cobros constituirán Ingresos Comerciales que formarán parte de la Retribución del Concesionario, tal como se describe en la Sección 3.1 (b)(ii) de la Parte General del Contrato de Concesión.

## 3 OPERACIÓN DEL PROYECTO

En este apartado se definen las obligaciones del Concesionario en relación con la Operación del Proyecto, desde el momento de la suscripción del Acta de Entrega de Infraestructura y hasta la reversión total del Proyecto.

### 3.1 Principios de la Operación del Proyecto

La Operación de la(s) vía(s) se regirá por los principios de continuidad, regularidad, calidad del servicio técnico y de la atención al usuario, tecnología avanzada, cobertura, seguridad vial e integridad de la(s) vía(s). Sin perjuicio de la descripción que a continuación se hace respecto de cada uno de estos principios, la interpretación de este Apéndice y la aplicación de estos principios deberá ser efectuada en concordancia con lo señalado en el Contrato de Concesión y, especialmente, atendiendo a la jerarquía entre los diferentes documentos que lo componen, conforme se señala en el numeral 19.14 de la Parte General.

#### 3.1.1 Continuidad del Servicio

Se entiende por continuidad del servicio la obligación que tiene el Concesionario de garantizar la disponibilidad de la(s) vía(s) al tránsito en forma permanente.

Sin perjuicio de los descuentos, las sanciones y penalidades que procedan conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá limitar la disponibilidad de la(s) vía(s) sólo cuando se presenten situaciones que revistan especial gravedad, siempre que sean impredecibles e irresistibles para el Concesionario, tales como:

- a) Condiciones climáticas materialmente adversas, que recomienden la interrupción del tránsito para garantizar la seguridad de las personas, siempre y cuando la inseguridad no se deba a condiciones técnicas de la(s) vía(s) una vez terminadas las Intervenciones..
- b) Accidentes o incidentes de gran proporción (protestas, bloqueos, derrumbes, animales, etc.), fuera del control del Concesionario y que impliquen un alto riesgo para el usuario al momento de transitar por la(s) vía(s).
- c) Otros eventos que puedan afectar la circulación de vehículos en la vía y que puedan ser considerados como Eventos Eximentes de Responsabilidad conforme se señala en la Sección 14.2 (b) de la Parte General del Contrato.

Así mismo, podrá limitarse la disponibilidad de la vía sin que ello implique descuentos o sanciones, cuando sea necesario desplegar obras o tareas necesarias para el mantenimiento y el correcto funcionamiento del Proyecto tales como:

- a) Obras de Mantenimiento programadas según lo dispuesto en el Contrato. En estos casos, el Concesionario deberá garantizar que no se suspenderá totalmente el flujo vehicular, para los cual se deberán tener en cuenta las condiciones del tráfico, asegurando el nivel mínimo de servicio especificado en este Apéndice Técnico durante todo el tiempo que dure la ejecución de esas obras.
- b) En caso de que no sea posible el cierre parcial de la vía y sea inevitable cerrarla temporalmente en su totalidad, el Concesionario deberá presentar a la Interventoría, con una antelación mínima de un mes, el plan de desvíos programado, el dispositivo de señalización temporal de la obra a implementar y el plan por medio del cual el Concesionario informará a las Autoridades Gubernamentales de los municipios afectados, a los operadores de transporte y en general a la comunidad afectada por el cierre. Lo anterior, con el fin de tramitar el permiso de cierre temporal de la vía ante el Ministerio de Transporte y/u otras entidades competentes.

### *3.1.2 Regularidad*

Es obligación del Concesionario operar la vía en forma permanente. Esta obligación será exigible respecto de cada uno de los servicios que debe prestar el Concesionario y serán evaluados en términos de los Indicadores a que hace referencia el Apéndice Técnico 4.

### *3.1.3 Calidad del Servicio Técnico y de la Atención al Usuario*

Es la obligación que tiene el Concesionario de asegurar un resultado óptimo en la Operación de la(s) vía(s) en cualquiera de las Etapas y Fases del Contrato. Estos resultados serán exigibles para cada uno de los servicios que debe prestar el Concesionario y serán evaluados en términos de los Indicadores a que hace referencia el Apéndice Técnico 4.

De conformidad con lo anterior, cada vez que en este Apéndice se incluyan listados de equipamiento, ellos deberán ser considerados como un mínimo exigible al Concesionario, sin perjuicio de su obligación de disponer de todos y cualquier otro material, equipo, recurso humano, técnico o informático para cumplir con los Indicadores previstos en el Apéndice 4.

#### *3.1.4 Cobertura*

Esta obligación a cargo del Concesionario consiste en asegurar que la Operación estará disponible para todos los usuarios sin distinción alguna, y podrá limitarse o condicionarse única y exclusivamente, para asegurar el cumplimiento de la Ley Aplicable.

#### *3.1.5 Seguridad Vial*

Se trata de la obligación que asume el Concesionario para realizar todas las acciones necesarias para reducir los índices de accidentalidad de la(s) vía(s), tanto en número como en gravedad. Esta obligación deberá cumplirse durante toda la vigencia del Contrato de Concesión a través de actuaciones preventivas que permitan mejorar la seguridad de la(s) vía(s), para lo cual el Concesionario actuará sobre su estado de conservación, sobre su geometría sin llegar a modificarla y su señalización, así como en la promoción de actitudes de manejo preventivo y seguro, teniendo en cuenta la relación de la vía con las comunidades aledañas a los pasos urbanos y demás asentamientos poblacionales, de acuerdo con lo que se defina en el SGSV (Sistema de Gestión de Seguridad Vial)

#### *3.1.6 Integridad del Corredor del Proyecto*

El Concesionario deberá mantener la integridad de la(s) vía(s) como unidad ofreciendo un servicio integral en todos sus componentes. Los elementos que constituyen la(s) vía(s) son, entre otros, alineamiento horizontal, vertical, sección transversal (corona, carriles, bermas, cunetas, hombros de terraplén, taludes) desde las zanjas de coronación y los descoles, las estructuras de ponteaderos y puentes con sus respectivas zonas de influencia, los botaderos de materiales de desechos, Corredor del Proyecto, la señalización, las Estaciones de Peaje y Pesaje y los servicios propios y de atención a los Usuarios (grúas, ambulancias, carros taller, centros de control operacional, áreas de servicio, etc.). La integridad de la(s) vía(s) incluye su vinculación consistente con la Ley Aplicable.

#### *3.1.7 Información Permanente*

El Concesionario deberá mantener permanentemente disponible, usable y alcanzable la infraestructura de tecnología de información (hardware, software, sistemas de información, aplicaciones y portales web, interfases, redes locales de datos y voz, redes de telecomunicación, y en general todos los elementos constitutivos de teleinformática), con el

fin de contar con información permanentemente actualizada del estado de todos los aspectos relacionados con la(s) vía(s). Esta información deberá estar siempre disponible para el Interventor, la ANI, la Policía de Carreteras, los Usuarios y la comunidad en general. En particular, el Concesionario deberá establecer la interfase de información y telecomunicación con la ANI para que ésta disponga en línea de la información del estado del Proyecto, las Obras de Mantenimiento y la Operación, de acuerdo a lo indicado en el Apéndice Técnico 4.

La infraestructura de tecnología de información debe cubrir también, entre otros, todas las Estaciones de Peaje, Estaciones de Pesaje, Áreas de Servicio y Centro de Control de Operación.

### *3.1.8 Supervisión de las Obras*

El Interventor supervisará de manera constante el cumplimiento de los Indicadores por parte del Concesionario, para asegurar que la(s) vía(s) se conserve en todos sus tramos con un nivel óptimo de servicio acorde a los requisitos exigidos en el Contrato y sus Apéndices, particularmente lo indicado en el Apéndice Técnico 4.

Sin perjuicio de las obligaciones de la Interventoría en materia de supervisión, el Concesionario deberá evaluar de manera permanente el cumplimiento de los Indicadores contenidos en el Contrato, para lo cual efectuará sus propias verificaciones y mediciones y cumplirá con las obligaciones de autoevaluación a las que se refiere el Apéndice Técnico 4.

Las comunicaciones que efectúe el Interventor o la ANI, a través de Supervisor de la Obra, en la Etapa de Operación y Mantenimiento se realizarán a través del Sistema Informático de Contabilización y Control (SICC) descrito en el Capítulo 4 del Apéndice Técnico 4.

### *3.2 Obligaciones Generales*

Las actividades de Operación comenzarán a partir de la fecha de entrega de la(s) vía(s) en Concesión y terminarán en la fecha de suscripción del Acta de Recibo Final (ambas inclusive).

#### *3.2.1 Manual de Operación*

El Concesionario deberá presentar a la Interventoría un Manual de Operación que describa el modelo de Operación del sistema vial y que contenga y especifique los protocolos e instrucciones de acción, tanto para las operaciones rutinarias (integración del sistema de coordinación operacional, comunicaciones, monitoreo, mediciones, pesajes, recaudación de peajes y asistencia a los Usuarios), como para aquellas necesarias ante cualquier eventual emergencia, incidencia, accidente o situación extraordinaria.

El Manual de Operación y Mantenimiento deberá considerar estrategias y acciones para cumplir los siguientes objetivos:

- Gestionar la seguridad, el tráfico y el estado del proyecto, garantizando un nivel de seguridad vial homogéneo.

- Asegurar unas condiciones óptimas de conservación de instalaciones, equipamiento y servicios.
- Optimización de costos de operación.
- Garantizar la seguridad vial durante las 24 horas del día y de los 365 días del año.
- Mantenimiento y conservación de la estructura física, la calzada y las instalaciones de los diferentes sistemas.
- Control de circulación y mercancías peligrosas.
- Plan de Aseguramiento de la Calidad y Control, y de la Disponibilidad de la(s) vía(s) concesionada, asegurando el correcto desempeño de los servicios prestados y el cumplimiento de las exigencias de Indicadores.
- Servicios Generales: relacionados con gestión de personal, compras, y en general, la administración del proyecto.

El Manual de Operación y Mantenimiento deberá contener por lo menos los siguientes elementos:

- Plan general de operación.
- Plan de operaciones normales.
- Plan de manejo de transportes especiales
- Plan de contingencias
- Plan de mantenimiento.
- Plan de implantación y seguimiento.
- Plan de simulacros programados.
- Plan de gestión integral

El procedimiento para la entrega del Manual de Operación y su correspondiente revisión por parte de la Interventoría, será el establecido en la sección 9.5 de la Parte General del Contrato

Cada veinticuatro (24) meses el Concesionario deberá presentar una actualización de este Manual, incorporando mejoras al mismo basado en las situaciones que hayan acontecido en el Contrato de Concesión y las recomendaciones proporcionadas por la Interventoría.

El procedimiento de presentación de las actualizaciones será el mismo previsto en este numeral para el Manual de Operación.

### *3.2.2 Obligaciones Generales de Operación*

Sin perjuicio de la descripción de las obligaciones de Operación que aparecen en los numerales siguientes de este mismo Apéndice, de manera general, se consideran obligaciones de Operación del Concesionario las siguientes:

- a) Operar la infraestructura del Proyecto de conformidad con los principios que se establecen en el presente Apéndice y en cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato.
- b) Cumplir con los Indicadores que en materia de Operación se establecen en el Apéndice Técnico 4.

c) Presentar el Manual de Operación en los términos y plazos señalados en el numeral 3.2.1 de este Apéndice.

d) Prestar a los usuarios de la vía los servicios de carácter obligatorio a que se refiere este Apéndice, en las condiciones de calidad señaladas en cada caso.

e) Prestar los Servicios Adicionales en condiciones de eficiencia y competencia.

### 3.3 Obligaciones Particulares de Operación

#### 3.3.1 Operación de la Vía durante la Etapa Preoperativa

Desde el momento de la suscripción del Acta de Inicio y hasta la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional de cada una de las divisiones del proyecto, el Concesionario tendrá la obligación de operar las vías que le fueron entregadas de acuerdo con los principios establecidos en el presente Apéndice.

Será obligación del Concesionario cumplir con los niveles de servicio mínimo para la Etapa Preoperativa que se establecen en la siguiente tabla a partir del vencimiento del tercer mes contado a partir de la suscripción del Acta de Inicio. Para los sectores de vía que se encuentran a nivel de afirmado o sub rasante no se realizará la medición del Nivel de Servicio E6.

*A*

*ni*

Tabla 1 - Niveles de Servicio para Etapa Preoperativa - Generales

Nombre del Nivel de Servicio	Identificador	Concepto de Mención	Normatividad Específica Aplicable	Frecuencia Máxima de Medición	Unidad de Medición	Método de Medida	Nivel de Servicio Esperado	Periodo de Cura
Baches	E6	Baches. Inspección Visual	Manual para la inspección visual de pavimentos flexibles- INVIAS	Mensual	Km	Se tendrán en cuenta como afectación todos los baches de superficie mayor de 0,05 m <sup>2</sup> y de profundidad mayor a 25 mm (severidad media y alta). Se inspeccionará la calzada completa midiendo el área del bache. Los resultados de la auscultación se presentarán siguiendo el manual para la inspección de pavimentos flexibles del INVIAS.	Para la verificación del Nivel de Servicio Esperado, se dividirá la Unidad Funcional en segmentos de un kilómetro, siendo el primer segmento el comprendido entre el punto de inicio de la Unidad Funcional y el kilómetro 1, mientras que el último segmento tendrá una longitud mayor o igual a 1 Km y menor de 2 Km.  Cada segmento debe cumplir con la siguiente condición:  Valor puntual: Área afectada igual o inferior al 4% del área de la calzada.  El incumplimiento del valor puntual generará la multa del segmento prevista en la Sección 6.1(K) de la Parte Especial.	1 semana
Estado de márgenes, separador central, Área de servicio y Corredor del Proyecto	E8	Altura de la vegetación y limpieza general		Mensual	Km	La medición se realizará mediante inspección visual y toma de medidas en una franja de 4 m a partir de los bordes de berna exterior y en todo el separador central, si lo hubiera.  Para cada kilómetro, se efectuarán medidas en por lo menos dos (2) sectores no continuos de 50 m de longitud. Se tomarán cinco (5) medidas en cada sector.  El sector objeto de medición será seleccionado a criterio del Interventor y en todo caso se efectuarán mediciones en aquellos sectores en los que, de acuerdo con la inspección visual, la altura de la vegetación puede ser superior al valor mínimo de aceptación.  Se efectuará la inspección visual a lo largo	Para la verificación del Valor de Aceptación, se dividirá la Unidad Funcional en segmentos de un kilómetro, siendo el primer segmento el comprendido entre el punto de inicio de la Unidad Funcional y el kilómetro 1. El último segmento tendrá una longitud mayor o igual a 1 Km y menor de 2 Km.  Cada segmento debe cumplir con la siguientes condiciones:  Ninguna de las medidas a la vegetación resulta superior a 40 cm de altura.  No existe vegetación que afecte a la seguridad vial por disminución de distancia de seguridad u ocultación de señales.  Se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el numeral 6.3.6 del Apéndice Técnico 2	1 Semana

Nombre del Nivel de Servicio	Identificador	Concepto de Medición	Normatividad Específica Aplicable	Frecuencia Máxima de Medición	Unidad de Medición	Método de Medida	Nivel de Servicio Esperado	Periodo de Cuent
						de toda la vía, y se dejará registro de la existencia de vegetación que afecte la seguridad por disminución de la distancia de seguridad u ocultamiento de señales.	Condiciones para la Operación y Mantenimiento- El incumplimiento de uno o más valores puntuales en un mismo segmento generará la multa del segmento prevista en la Sección 6.1(k) de la Parte Especial Para la verificación del Valor de Aceptación, se dividirá la Unidad Funcional en segmentos de un kilómetro, siendo el primer segmento el comprendido entre el punto de inicio de la Unidad Funcional y el kilómetro 1. El último segmento tendrá una longitud mayor o igual a 1 Km y menor de 2 Km. Cada segmento debe cumplir con la siguiente condición: Sección hidráulica de cada obra de drenaje obstruida menor o igual al 25 % del total de la sección. El incumplimiento de uno o más valores puntuales en un mismo segmento generará la multa prevista en la Sección 6.1(k) de la Parte Especial.	2 semanas
Drenajes Superficiales, longitudinal y trasversal	E10	Capacidad Hidráulica y estado de cunetas, zanjas, alcantarillas, canales encoles, descoles y otras obras de drenaje existentes. (Obstrucción)		Mensual	Km	Se medirá mensualmente la sección hidráulica de la obra de drenaje con ayuda de una cinta métrica o similar. Se tomarán mediciones puntuales en los lugares indicados por la Interventoría. Se incluye el drenaje de Puentes y pasos superiores. Se inspeccionará semanalmente las obstrucciones graves de las obras de drenaje transversal y colmatación de las obras de drenaje longitudinal.		
Señalización Vertical	E11	Posición, legibilidad de la señal.		Mensual	Cada Señal	Se medirá la retroreflectividad (o luminancia retroreflejada) a través del coeficiente de retroreflexión R1. • Mensualmente: Se inspeccionará visualmente el estado de la posición y legibilidad de la señal (sin daños, pintadas, ni con obstáculos). Se medirá la Retroreflectividad a un número no inferior a 5 señales por kilómetro indicadas por la Interventoría. • Semestralmente se medirá la Retroreflectividad a todas las señales. Estas inspecciones deberán realizarse también en horas nocturnas.	Para la verificación del Valor de Aceptación, se dividirá la Unidad Funcional en segmentos de un kilómetro, siendo el primer segmento el comprendido entre el punto de inicio de la Unidad Funcional y el kilómetro 1. El último segmento tendrá una longitud entre 1-2km Cada segmento debe cumplir con las siguientes condiciones: La señal cumple con definido en la NTC correspondiente. La señal está presente en la posición definida en el Proyecto y cumple con las dimensiones, colores, rotulado. La señal es inequívocamente legible por un conductor que se desplace a la velocidad	1 semana para las señales que incumplan la retroreflectividad y 48 horas para las señales ilegibles y/o dañadas

47.  
44

Nombre del Nivel de Servicio	Identificador	Concepto de Medición	Normatividad Especifica Aplicable	Frecuencia Máxima de Medición	Unidad de Medición	Método de Medida	Nivel de Servicio Esperado	Periodo de Cura
							<p>máxima permitida y cumple con lo contenido en el manual de señalización descrito en el Apéndice 3.</p> <p>Retroreflectividad <math>\geq 80</math> % del valor tomado de la instalación.</p> <p>En caso de que existan dos o más señales que incumplan alguna de estas condiciones en un mismo segmento, se generará un incumplimiento del segmento.</p> <p>Cuando se tenga doble calzada, se evaluará cada una de manera independiente, por lo que la longitud total de la unidad funcional será la suma de la longitud de cada calzada</p> <p>El incumplimiento de cualquiera de estos tiempos se generará la multa prevista en la Sección 6.1(k) de la Parte Especial.</p>	
<p>Tiempo de atención de incidentes</p> <p>O4</p>		<p>Tiempo de atención a incidentes: tiempos de señalización y despeje del evento.</p>		<p>Evento Ocurrido</p> <p>Eventos atendidos</p>		<p>El Concesionario y/o la Interventoría cronometrarán y registrarán en el SICC, el tiempo transcurrido desde el momento de conocer el evento hasta el momento en que se presente todo el equipo personal y vehicular necesario para atender dicho evento.</p> <p>Incidente: Suceso repentino no deseado que ocurre por las mismas causas que se presentan los accidentes, sólo que por cuestiones del azar no desencadena en accidente. Este hecho da como resultado una condición de inseguridad vial y/o podría desencadenar un accidente.</p> <p>Para cualquier tipo de incidente deberán presentarse en el lugar del incidente personal de la concesionaria en un vehículo de la concesionaria que tenga luces de emergencia superiores y todo el material necesario para señalizar el incidente y cumplir con el tiempo de despeje.</p> <p>Para la atención de derrumbes u obstáculos en la vía, el Concesionario deberá utilizar</p>	<p>En todos los casos deben cumplirse los tiempos máximos establecidos para llegada al sitio del incidente, señalización y despeje.</p> <p>El incumplimiento de cualquiera de estos tiempos se generará la multa prevista en la Sección 6.1(k) de la Parte Especial.</p> <p>n/a</p>	

Nombre del Nivel de Servicio	Identificador	Concepto de Medición	Normatividad Especifica Aplicable	Frecuencia Máxima de Medición	Unidad de Medición	Método de Medida	Nivel de Servicio Esperado	Periodo de Cura
						<p>tantos medios como sea necesario para cumplir con los tiempos de Señalización y Despeje. Tiempo de respuesta de Señalización: 1 hora. Tiempo de Despeje (&lt;200 m3): 4 horas (en calzada); 24 horas (en bermas).            Tiempo de despeje. Volumen de Material ( 200 – 2000 m3) 24 horas ( en calzada); 24 Horas (en bermas)            Tiempo de despeje en volúmenes de Material (&gt; 2000 m3) Condición especial (Disposición de nuevos dispositivos de contención (1 semana); Si se considera mayores dificultades (1 mes), lo que el Concesionario deberá someter fundadamente a calificación de la ANI.            Para las vías que se encuentran en afirmado los tiempos se deberán multiplicar por 3.</p>		
<p>Tiempo de atención de accidentes y emergencias</p>	<p>OS</p>	<p>Tiempo de atención a accidentes: tiempos de señalización y tiempo de despeje del evento.</p>		<p>Evento Ocurrido</p>	<p>Eventos atendidos</p>	<p>El Concesionario y/o la Interventoría cronometrarán y registrarán en el SICCC, el tiempo transcurrido desde el momento de conocer el evento hasta el momento en que se presentan todo el equipo personal y vehicular necesario para atender dicho evento.             Accidente: Acontecimiento no deseado ni planeado que trae como consecuencia un daño a las personas (lesión, invalidez o muerte), equipos o instalaciones.             En caso de accidente deberá presentarse en el lugar del incidente personal del Concesionario en un vehículo de la concesionaria que tenga luces de emergencia superiores y todo el material necesario para señalizar el incidente y cumplir con el tiempo de despeje.             Tiempo de respuesta de Señalización: 30 minutos             Además, al menos una ambulancia con material de primeros auxilios adecuado al suceso. Si el accidente implica varios heridos</p>	<p>En todos los casos deben cumplirse los tiempos máximos establecidos para llegada al sitio del accidente, señalización, despeje y llegada de ambulancia.             El incumplimiento de cualquiera de estos tiempos generará la multa prevista en la Sección 6.1(k) de la Parte Especial.</p>	<p>n/a</p>

fr

22

Nombre del Nivel de Servicio	Identificador	Concepto de Medición	Normatividad Específica Aplicable	Frecuencia Máxima de Medición	Unidad de Medición	Método de Medida	Nivel de Servicio Esperado	Período de Cera
						<p>o nivel de gravedad que no pueden atenderse en una sola ambulancia deberán presentarse tantos vehículos de auxilio como se requieran tanto por la gravedad o número de heridos como para cumplir con el tiempo de despeje.</p> <p>Tiempo de respuesta de ambulancia: 30 minutos</p> <p>Tiempo de llegada de grúa y demás equipo: 1 hora.</p> <p>Para la vía que está en afirmado los tiempos se multiplican por 2.</p>		

Tabla 2 Niveles de Servicio para Etapa Preoperatoria – Túneles

NA

La Interventoría efectuará las mediciones de los niveles de servicio a que hace referencia la tabla anterior, en la frecuencia allí señalada.

En el evento en que el Concesionario no obtuviese el nivel de servicio señalado, se iniciará el proceso de imposición de multas al que se refieren las secciones 10.2 y 10.3 de la Parte General del Contrato, siendo el Periodo de Cura en cada caso el señalado en la tabla para cada nivel. En este caso, la multa causada será la dispuesta en el numeral 6.1(k) de la Parte Especial.

No habrá lugar a la aplicación de multas cuando el nivel de servicio requerido no sea alcanzado por la realización de Intervenciones en la vía o por razones no imputables al Concesionario que constituyan Evento Eximente de Responsabilidad.

Cuando a lo largo de este documento se haga referencia a las obligaciones de resultado del Concesionario contenidas en el Apéndice Técnico 4, debe entenderse que tales obligaciones son aplicables para cada Unidad Funcional con posterioridad a la suscripción de la correspondiente Acta de Terminación de Unidad Funcional. Como consecuencia de lo anterior, las obligaciones de resultado en materia de Operación y Nivel de servicio que le son exigibles al Concesionario durante la Etapa Preoperativa serán las indicadas en la Tabla 1 - Niveles de Servicio para Etapa Preoperativa, y por lo tanto, las referencias al Anexo 4 debe entenderse efectuadas a la Tabla 1 de este Apéndice para la Etapa Preoperativa.

### 3.3.2 Seguridad

El Concesionario deberá disponer los equipos y elementos necesarios para la Policía de Carreteras (según se define más adelante) que opera a lo largo de la(s) vía(s), mediante la firma del convenio de dotación, acompañamiento y soporte, con el fin de garantizar el apoyo de la seguridad en la(s) vía(s).

### 3.3.3 Atención a Usuarios

Sin perjuicio de su obligación de cumplir con los Indicadores en materia de atención al usuario, el Concesionario deberá establecer, como mínimo:

- a) Sistema de Atención de Incidentes, Accidentes y Emergencias
- b) Sistema de información a los Usuarios
- c) Sistema de Gestión Integral
- d) Áreas de Servicio

Estos servicios deberán operar 24 horas al Día, todos los Días del año, con personal responsable en las Bases de Operación, con altos niveles de calidad y de modernidad, con todos sus equipos y personal necesarios.

#### 3.3.3.1 Sistema de Atención de Incidentes, Accidentes y Emergencias

El Concesionario será responsable de cumplir con las obligaciones que en materia de atención de incidentes, accidentes y emergencias se establecen en la presente sección, así como respecto de los equipos y sistemas mínimos para tales efectos, sin perjuicio de su obligación de cumplir con los Indicadores que para la atención de accidentes, incidentes y emergencias se definen en el Apéndice 4.

Tabla 2 - Indicadores Aplicables al Sistema de Atención de Accidentes, Incidentes y Emergencias

Identificador	Indicador
O4	Tiempo de atención de incidentes
O5	Tiempo de atención de accidentes y emergencias

### 3.3.3.1.1 Bases de Operación

Para efectuar el monitoreo de la vía y disponer la atención de incidentes, accidentes y emergencias, el Concesionario dispondrá de mínimo dos Bases de Operaciones. Cada una de estas Bases de Operaciones que deberá estar dotada, como mínimo, de los siguientes elementos:

- a) 1 vehículo de vigilancia que recorrerá toda la longitud de la(s) vía(s) de forma ininterrumpida 24 horas al Día, 365 Días al año.
- b) 1 Carro-talleres
- c) 1 Grúa para movilizar vehículos Grandes
- d) 1 Grúa para movilizar vehículos pequeños
- e) 1 ambulancia
- f) Personal capacitado en atención de emergencias y primeros auxilios.
- g) Adicionalmente, el Concesionario deberá contar con una) Cama baja para todo el Proyecto, la cual podrá ubicar en cualquiera de las Bases de Operaciones.

### 3.3.3.1.2 Equipos de Rescate y Atención de Incidentes

Adicionalmente, en cada una de las Bases de Operación, el Concesionario deberá contar con los siguientes equipos para la realización de rescates y la atención de incidentes:

Tabla 3: Elementos Mínimos de Rescate Frente a Accidentes

ELEMENTO	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	
FUENTE DE PODER	MOTOR	A gasolina, 4 tiempos, superior o igual a 2.5 HP.
	No DE SALIDAS	2 salidas para operar 2 herramientas simultáneas sin pérdida de presión
	PRESIÓN MÁXIMA DE TRABAJO	Superior o igual a 630 bar
	PESO	Entre 12 kg / 36 kg

Handwritten signature or initials.

ELEMENTO	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	
	NORMA NFPA 1936 y/o EN 13204	Que SI cumpla Norma NFPA 1936 y/o EN 13204
HERRAMIENTA COMBINADA	DISTANCIA DE SEPARACIÓN	Entre 14" / 18"
	FUERZA MÁXIMA DE SEPARACIÓN	Entre 16000 / 75000 lbs
	FUERZA MÁXIMA DE CORTE	Entre 67000 / 165000 lbs
	FUERZA DE TRACCIÓN	Superior o igual a 10000 lbs
	PRESIÓN DE OPERACIÓN	Superior o igual a 630 bar
	NORMA NFPA 1936 y/o EN 13204	Que SI cumpla Norma NFPA 1936 y/o EN 13204
	PESO	Entre 30 lbs / 36 lbs
	CORTE ACERO REDONDO	Superior o igual a 25 mm
RAM	NUMERO DE ÉMBOLOS	Entre 1 y 2 émbolos
	LONGITUD RETRAÍDO	Entre 380 mm / 650 mm
	LONGITUD ELEVACIÓN 1er EMBOLO	Entre 240 mm / 350 mm
	LONGITUD ELEVACIÓN 2do EMBOLO	Entre 240 mm / 350 mm
	CARRERA DE EMBOLO O LONGITUD TOTAL DE ELEVACIÓN	Entre 480 mm / 600 mm
	LONGITUD EXTENDIDA	Entre 750 mm / 1510 mm
	CUMPLE NORMA NFPA 1936 y/o EN 13204	Que SI cumpla Norma NFPA 1936 y/o EN 13204
	FUERZA MÍNIMA DE ELEVACIÓN EN EL PRIMER EMBOLO	Superior o igual a 29.900 lbs
	FUERZA MÍNIMA DE ELEVACIÓN EN EL SEGUNDO EMBOLO	Superior o igual a 60.000 lbs
	PRESIÓN DE TRABAJO	Superior o igual a 630 bar
	PESO	Inferior o igual a 21kg

*Handwritten signature or initials*

ELEMENTO	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	
CORTAPEDALES O MINI CUTTER	FUERZA DE CORTE	Entre 30.000 lbs / 55000 lbs
	PESO	Entre 7 lbs / 11lbs
CARRETE CON MANGUERA HIDRÁULICA	LONGITUD	Superior o igual a 15 mts
	PESO	Inferior o igual a 41 kg
	CANTIDAD	Uno (1) por salida
	ACOPLES	Uno (1) por salida
CADENAS	MATERIAL	ACERO TEMPLADO
	LONGITUD	Superior o igual a 1,5 mts
	PESO	Entre 8 kg / 13 kg
	OBSERVACIONES	Con ganchos de agarre y acoples / puntas

Estos equipos deberán ser reemplazados cada diez años, o antes, cuando sea necesario por las condiciones propias del uso.

El Concesionario deberá contar con el personal calificado y capacitado para el adecuado manejo de estos equipos cuando se requiera su uso. La Interventoría verificará la presencia de los equipos, el personal y su idoneidad.

El servicio mecánico llevará en remolque los vehículos averiados del lugar del accidente o incidente al puesto de servicio más cercano y el Concesionario se encargará también de la eliminación de los restos del accidente de las vías.

Los equipos y el personal deberán estar disponibles 24 horas todos los Días Calendario del año, sin perjuicio de la obligación del Concesionario de cumplir con los tiempos de atención previstos en los Indicadores.

#### 3.3.3.1.3 Equipo para Auxilio Mecánico

Para proporcionar el servicio de atención mecánica de emergencia, el Concesionario deberá disponer de servicio de grúa para vehículos pesados y livianos propio o subcontratado, el cual se desplazará al lugar del suceso para retirar el vehículo y trasladarlo a la población más cercana o Área de Servicio más cercana o a algún taller mecánico ubicado en alguna población en la zona atendida por la carretera. En esa ubicación, el Concesionario deberá disponer de un taller propio o subcontratado con capacidad para arreglar averías básicas según el diagnóstico del mecánico. Este servicio estará disponible las 24 horas de todos los Días del año y los costos de reparación de las averías a que hubiera lugar serán asumidos por el propietario del vehículo

Los vehículos de auxilio mecánico deberán estar equipados con un operario con conocimientos mecánicos y todas las herramientas, materiales auxiliares, materiales de señalización y equipos necesarios para la prestación del servicio. Debe tratarse de vehículos modernos, acordes con el estado del arte y estar en buenas condiciones de funcionamiento.

Los equipos y el personal deberán estar disponibles 24 horas todos los Días Calendario del año, sin perjuicio de la obligación del Concesionario de cumplir con los tiempos de atención previstos en los Indicadores.

#### 3.3.3.1.4 Personal y Equipo de Atención Médica

Para proporcionar los servicios de atención médica, el Concesionario dispondrá de ambulancias propias o subcontratadas, en la cantidad y ubicación señalada en el numeral 3.3.3.1.1 de este Apéndice, que deberán contar con los medios para atender heridos del máximo nivel de gravedad y trasladarlos al centro de salud más próximo en el que se le pueda atender dada su gravedad.

Los servicios de atención médica deberán trasladar a los heridos al centro de salud más próximo que cuente con servicios adecuados para reponer los signos vitales del herido y que pueda monitorearlos. Todas las ambulancias deberán contar con los medios para prestar servicios de Traslado Asistencial Medicalizado (TAM) para atender a heridos cuyo estado potencial y/o real sea de riesgo y requiera equipamiento, material y personal médico durante la atención y el transporte.

La prestación del servicio deberá incluir atención de urgencia en ambulancias de soporte avanzado y la participación de equipos móviles y personal especializado de atención, debidamente entrenado y uniformado, conformado en cada ambulancia por las siguientes personas:

- Un (1) médico general con entrenamiento certificado en soporte vital avanzado de mínimo 48 horas.
- Un (1) auxiliar de enfermería o de urgencias médicas o tecnólogo o técnico en atención prehospitalaria con entrenamiento en soporte vital básico de mínimo 20 horas.
- Un (1) conductor con mínimo 40 horas de capacitación en primeros auxilios.

Los vehículos de auxilio médico deberán contar con todos los equipos requeridos para prestar el TAM, así como con todos los elementos auxiliares e insumos necesarios para proporcionar el servicio de auxilio médico. Estos equipos e insumos deben ser modernos, acordes con el estado del arte, y estar en buen estado de funcionamiento.

La Dotación de los vehículos debe estar basada según la norma del Ministerio de Salud y de Protección Social.

Los equipos mínimos con que debe contar cada ambulancia son los siguientes:

#### DOTACION

Camilla principal con sistema de anclaje.

MR  
UP

Camilla secundaria para inmovilización espinal.

Barra Pasamanos.

Silla de ruedas portátil

EQUIPO DE HERRAMIENTAS

Dos Extintores de polvo ABC de 5 lbs

Una llave inglesa de 11/2"

Dos chalecos fluorescentes

Una rueda de repuesto

Una llave de pernos

Tres destornilladores de pala y tres de estrella

Un juego de señales reflectivas de emergencia

Un alicate de mano aislado

Un gato y equipo para sustitución de ruedas

Una palanca pata de cabra

Dos tacos de madera para bloqueo

Un martillo de madera

Una tijera corta todo

Un juego de cables para iniciación

Una lámpara con cable

Una linterna con pilas

La dotación de equipos médicos para ambulancias de traslado asistencial Medicalizado (TAM) es:

SISTEMA DE OXIGENO COMPUESTO POR:

Sistema de oxígeno con capacidad total mínima de almacenamiento de seis (6) metros cúbicos. Parte del sistema debe ser portátil para poder desplazarlo a las camillas y mantener el suministro de oxígeno al paciente.

Un cilindro de oxígeno portátil de 1 metro cúbico.

KR  
SR

Un regulador de oxígeno precalibrado

Un dosificador para oxígeno graduado de 0 a 15 LPM

Un toma de pared para oxígeno

Tres cánulas orofaríngeas de diferentes tamaños.

Una máscara de no reinhalación con reservorio para adulto.

Una máscara de no reinhalación con reservorio pediátrica.

Un dispositivo de bolsa válvula máscara con reservorio de oxígeno para adultos.

Un dispositivo de bolsa válvula máscara con reservorio de oxígeno pediátrico.

Un nebulizador.

#### EQUIPO

Atril portasuero de dos ganchos.

Un tensiómetro para adultos.

Un tensiómetro pediátrico.

Un fonendoscopio para adultos.

Un fonendoscopio pediátrico.

Pinzas de Magill.

Tijeras de material.

Un termómetro clínico.

Una perilla de succión.

Una riñonera.

Un pato para mujeres.

Un pato para hombres. Una manta térmica.

Aspirador de secreciones. Un combitubo o máscara laríngea.

Un sistema venturi adulto.

Un sistema venturi pediátrico.

Conjunto para inmovilización que debe contener collares cervicales graduables, inmovilizadores laterales de cabeza, férulas neumáticas, de cartón o de plástico para el brazo, cuello, antebrazo, pierna y pie; vendas de algodón, vendas de gasa, vendas triangulares.

Un monitor portátil de electrocardiografía con desfibrilador.

Equipo de órganos de los sentidos.

Una bomba de infusión.

Un cortador de anillos.

Un medidor de glicemia ó dextrometer.

Un oxímetro de pulso.

Respirador o ventilador de transporte.

Un laringoscopio para adultos con tres valvas de diferentes tamaños.

Un laringoscopio pediátrico con tres valvas de diferentes tamaños.

Máscaras laríngeas de diferentes tamaños.

Un dispositivo para ventilación transtraqueal percutánea.

Tubos endotraqueales sin manguito y con manguito de diferentes tamaños.

Un equipo de toracostomía

Una guía de intubación.

Lámpara manual

Juego de camilla de tijera radio transparente (3 tipos de tabla, lona y rodachines)

Tijera corta todo

### INSUMOS MÍNIMOS

Guantes desechables.

Apósitos de gasa y apósitos de algodón.

Ganchos de cordón umbilical.

Sondas nasogástricas de diferentes tamaños.

Sondas de Nelatón de diferentes tamaños.

Toallas sanitarias.

Cinta de esparadrapo y cinta de microporo.

Sábanas para la camilla.

Tapabocas.

Papel higiénico.

Toalla para manos.

Jabón de manos.

Un delantal plástico.

Cuenta con recipientes debidamente rotulados para almacenamiento de residuos peligrosos biosanitarios y cortopunzantes de acuerdo con las normas vigentes.

Cuenta con gafas de bioprotección, elementos de desinfección y aseo.

Cuenta con soluciones cristaloides: (solución salina, hartman y dextrosa).

Catéteres venosos de diferentes tamaños.

Agujas para infusión intraósea.

Equipos de microgoteo y de macrogoteo.

Un torniquete.

Jeringas desechables de diferentes tamaños

Frascos con jabón quirúrgico, solución yodada y alcohol

Además, deberán contar con medicamentos e insumos de uso médico para administración vía parenteral del tipo: analgésicos, antiácidos, cristaloides, carbón activado, anestésicos locales, antihistamínicos, anticonvulsivantes, cardiovasculares, diuréticos, digestivos, electrolitos, broncodilatadores, corticoides y relajantes musculares.

Adicionalmente, cada vehículo empleado como ambulancia en el que se ofrezca el TAM debe cumplir con especificaciones mínimas en carrocería, luces exteriores, sistemas de comunicación y sistema eléctrico.

El servicio deberá ser prestado las 24 horas del Día durante todo el año, de acuerdo a las normas de atención médica del Ministerio de Salud, y las demás regulaciones vigentes.

Los equipos y el personal deberán estar disponibles 24 horas todos los Días Calendario del año, sin perjuicio de la obligación del Concesionario de cumplir con los tiempos de atención previstos en los Indicadores.

#### 3.3.3.1.5 Procedimiento frente a la Ocurrencia de Eventos

El Concesionario deberá atender incidentes y accidentes según los tiempos de respuesta establecidos en el Apéndice Técnico 4 – Indicadores para Disponibilidad, Calidad y Nivel de Servicio.

Tan pronto como se presente un evento observado por el Concesionario o informado por terceros (Usuarios, Interventoría, etc.) el equipo de vigilancia del Concesionario ejecutará las siguientes acciones:

- a) Registrar los eventos en la bitácora de control y en el SICC de manera inmediata y cumplir los procedimientos de atención del Manual de Operación.
- b) Informar de inmediato a las autoridades competentes, la entidad o sus representantes u otras entidades relacionadas, con objeto de que se tomen las acciones pertinentes relacionadas con cada evento o situación.
- c) El Concesionario deberá mantener a través del SICC registros de las llamadas de emergencia con detalles de horario y tipo de ocurrencia, personal de atención y acciones adoptadas. Así mismo deberá informar de manera inmediata a las autoridades competentes.

#### 3.3.3.1.6 Derrumbes

En caso de derrumbes, el Concesionario deberá remover el material producto de ellos, los obstáculos y escombros y transportarlos a lugares autorizados como botaderos y depositarlos en ellos mediante los procedimientos establecidos en los Planes de Manejo Ambiental o en los estudios ambientales.

El retiro de obstáculos, material de derrumbes, deslizamientos y escombros deberá iniciarse a partir del momento en que se adviertan, debiéndose registrar en el SICC, para lo cual el Concesionario deberá disponer del personal, la maquinaria y los equipos necesarios para su pronta remoción. El Concesionario estará permanentemente disponible durante este período, informará al Interventor de la ocurrencia de derrumbes secundarios y los evacuará sin límite de cuantía en volumen del derrumbe o deslizamiento ni de su acarreo.

En caso de gran volumen de material desprendido, el Concesionario deberá garantizar la transitabilidad en forma gradual, iniciando con el despeje para el paso de vehículos hasta finalizar con el despeje total de la vía, considerando en todo caso que no deberá autorizarse el tránsito de vehículos hasta tanto las condiciones de seguridad sean las adecuadas para ello. En todo caso la Interventoría deberá verificar la transitabilidad gradual teniendo en cuenta la integridad de los usuarios de la vía.

El Concesionario dispondrá de un plazo máximo para iniciar la remoción y de otro para liberar completamente la zona afectada de la vía (ambos especificados también por el Indicador O4), y entregará la(s) corona(s) al tránsito debidamente lavada(s) con agua a presión.

12  
42

Sin perjuicio de la obligación del Concesionario de cumplir con sus obligaciones de resultado, algunas de las tareas a ser desarrolladas por el Concesionario en el evento de ocurrencia de un derrumbe se encuentran en la siguiente tabla:

Tabla 4 – Actividades de Mantenimiento en Caso de Derrumbe – Documento INVIAS

Código	Actividad	Descripción
625	Despeje de derrumbes	Despeje de derrumbes (incluye maquinaria y señalización temporal).

En todo momento, el Concesionario dispondrá de la totalidad de materiales, equipos de cargue, transportes y mano de obra necesarias para la ejecución adecuada del trabajo, así como para registrar las modificaciones y /o cambios en la infraestructura derivadas de la ejecución de estas actividades, y para ello podrá contratar personal y disponer del programa de mantenimiento vial a cargo de microempresas o cooperativas.

### 3.3.3.2 Sistemas de Información a los Usuarios

El Concesionario será responsable de operar los siguientes sistemas, contando con el equipamiento mínimo que se establece a continuación.

#### 3.3.3.2.1 Página Web

El Concesionario deberá crear una página web, disponible para todos los Usuarios, en la que divulgue los aspectos importantes de la Concesión: trazado de la(s) vía(s), valores de las tarifas de peaje, normatividad, pesos máximos permitidos, ubicación de Áreas de Servicio y Áreas de Peaje, mapas de localización de Áreas de Servicios, noticias sobre avance de obras en marcha y sitios de interés cultural, entre otros. La página web deberá estar disponible dentro de los primeros dos meses posteriores a la Fecha de Inicio.

Como parte del diseño y la operación de la página web, el Concesionario deberá incluir un módulo informativo al usuario en el cual se indiquen, entre otros: Los tiempos de viaje, sectores con trabajos, interrupciones de tráfico, situaciones a considerar en pasos urbanos y poblaciones vecinas que puedan afectar las condiciones de operación y seguridad de la vía y otras situaciones que puedan afectar la transitabilidad de la vía, servicio que deberá estar disponible las 24 horas del día.

La página también deberá ofrecer información acerca de todas las posibles formas de comunicación entre los Usuarios y el Concesionario, la ANI y la Policía de Carreteras, así como ofrecer un espacio para que los Usuarios manifiesten cualquier asunto de su interés. La página web será un componente del Programa Comunicar descrito con mayor detalle en el Apéndice de Gestión Social y Predial.

El Concesionario deberá actualizar la información de la página web permanentemente, de tal manera que la información disponible se encuentre actualizada y sea relevante y oportuna para los usuarios.

#### 3.3.3.2.3 Páneles LED

*il.*  
*me*

El Concesionario deberá contar con pantallas de información y señalización e información dinámica de tipo LED mínimo 12 paneles 5800mm x1920 mm (Avisos Electrónicos Inteligentes) para presentar información en la vía a los diferentes usuarios, conductores y demás viajeros, que también ofrecen asistencia de seguridad en la conducción. La ubicación de estos paneles LED se realizará de acuerdo a los estudios técnicos. Estos paneles son adicionales a los requeridos por la Policía de Carreteras en la Sección 3.3.9.2.

#### 3.3.3.2.4 Información Adicional

El Concesionario deberá facilitar a los usuarios de la vía la siguiente información, mediante los canales de comunicación anteriormente especificados:

- Información de contacto del sistema de Atención al Usuario.
- Información confiable sobre situaciones meteorológicas.
- Información del Estado de Operación. Actuaciones en cada carril por kilómetro con la anticipación debida.
- Información de contacto del Concesionario, de la ANI, de la Policía de Carreteras, de la Interventoría y de cualquier otra entidad relevante para el control, la operación y la seguridad del sistema vial.

#### 3.3.3.3 Sistema de Gestión Integral: Calidad, Medio Ambiente y Seguridad Industrial

El Concesionario deberá implantar un Plan de Gestión Integral que deberá ser presentado al Interventor como parte del Manual de Operación. El Plan de Gestión Integral debe detallar los procesos para la medición de la calidad del servicio antes definido, el cumplimiento de las obligaciones medio ambientales, de seguridad industrial, y la descripción de los sistemas y/o herramientas que implantará para asegurar la gestión integral de sus actividades durante todas las etapas del Contrato. Dicho plan podrá actualizarse en función de cambios en las condiciones iniciales, incorporando también las variables medio ambientales y de seguridad industrial. El Plan de Gestión Integral deberá contener como mínimo:

- Los procesos de medición de la calidad del servicio deberán incluir, entre otros, encuestas semestrales que revelen el grado de satisfacción del Usuario de la carretera. Las encuestas deberán basarse en muestras representativas de los Usuarios de la vía, conforme al registro del pago de Peaje respectivo y deberán llevarse a cabo a diferentes horas del Día.
  - Dichas encuestas deberán ser realizadas en coordinación con la Interventoría y tendrán por objetivo servir como retroalimentación para mejorar el servicio a los usuarios.
- Los procesos para la obtención de certificaciones de calidad.
- Plan o planes de Gestión Integral a aplicar en la redacción de los Estudios de Detalle, ejecución de las Intervenciones y actividades de la Etapa de Operación y Mantenimiento.
- Matriz de macroprocesos de gestión relevantes en el ámbito de los sistemas de gestión de calidad a implantar por el Concesionario.
- Organización dedicada al control de calidad en cada Fase y Etapa del Contrato.
- Controles de calidad propuestos. Criterios de muestreo técnico y de aceptación y rechazo.
- Auditorías internas y externas a ser implementadas en la ejecución del Contrato.

- En particular, el documento deberá describir la manera en la que el Concesionario articulará y coordinará el Sistema de Gestión Integral durante la Fases de Preconstrucción y Construcción entre sí, y con el Sistema de Gestión Integral de la Etapa de Operación y Mantenimiento.

Para la elaboración del Plan de Gestión Integral, el Concesionario deberá tomar en cuenta, como mínimo, lo establecido en los siguientes documentos:

- ISO 9001: 2000.
- ISO 14001:2004.
- OSHAS 18001:1999.
- Lo dispuesto en la Sección 19.16 de la Parte General

El Concesionario deberá implementar un "Sistema de Atención al Cliente" que permita recibir reclamos y sugerencias por varios canales de comunicación. Este sistema será uno de los componentes del programa de atención al usuario del Plan Social Básico descrito en el Apéndice Técnico 8 - Gestión Social y Predial. Estos canales deberán ser puestos a disposición de los usuarios a partir del inicio de la Concesión y serán al menos los siguientes:

- Cartas, emails o faxes entregados directamente al Concesionario en los que se divulgue la dirección y número de contacto por medio de distribución de folletos.
- Cartas, emails o faxes entregados a la ANI y posteriormente al Concesionario.
- Libros de registro de reclamaciones y sugerencias que deben ser colocados a disposición de los Usuarios en el Centro de Control de Operación.
- Servicio telefónico gratuito.

El Sistema de Atención al Cliente debe incluir también el análisis de la información recibida, la emisión eficiente de respuestas, y la toma de medidas correctivas oportunas en el ámbito de la reclamación o sugerencia.

El Sistema de Atención al Cliente debe incluir de manera particular e independiente de la atención de los demás usuarios de la vía, un sistema para la atención de los usuarios que hagan uso del sistema de telepeaje. Este sistema de atención debe estar integrado a la página web del concesionario, y debe permitir a los usuarios el desarrollo de trámites básicos ante el Concesionario incluyendo la formulación de peticiones, quejas o reclamos respecto del cobro semiautomático y automático de peaje. Adicionalmente, debe permitirse el contacto telefónico y por escrito para estos mismos efectos.

Los libros de registro deberán estar disponibles permanentemente en el Centro de Control de Operación

#### 3.3.3.4 Áreas de Servicio

Cuando menos, las Áreas de Servicio proporcionarán los siguientes servicios complementarios de atención al Usuario:

- Suministro de bienes para operación de vehículos (taller mecánico).

- Servicios sanitarios
- Servicios de venta de alimentos y comidas (servicio de restaurante).
- Cuando mínimo servicio de telefonía celular ofrecido por uno o más operadores de telecomunicaciones o servicio de telefonía convencional por línea terrestre o radio cuando por la localización del proyecto no entre la señal de la telefonía celular.
- Servicio de restaurante o cafetería.

El Concesionario podrá contratar la Operación de todos los servicios con empresas especializadas y podrá arrendar los locales a terceros. Todas las Áreas de Servicio deberán estar en condiciones de operar cuando empiece la Etapa de Operación y Mantenimiento.

Sin perjuicio de los acuerdos a que el Concesionario llegue con terceros, el Concesionario deberá garantizar la adecuada y continua prestación de los siguientes servicios:

- Servicios públicos domiciliarios
- Recolección de basura y limpieza de áreas comunes
- Iluminación exterior

En ningún caso la ANI será responsable por el pago de servicios públicos de las Áreas de Servicio.

El Concesionario deberá garantizar que los locales comerciales se encuentren en óptimas condiciones durante toda la vigencia de la Concesión, efectuando –directamente o a través de subcontratistas– las reparaciones que sean necesarias para la obtención de un adecuado nivel de servicio.

### 3.3.4 Recaudo de Peajes

El Concesionario será responsable de cumplir con las obligaciones que en materia de recaudo de Peaje y equipos y sistemas relacionados se establecen en la presente sección, sin perjuicio de su obligación de cumplir con los Indicadores que para el recaudo de Peaje se definen en el Apéndice 4.

Serán Indicadores aplicables al recaudo de Peajes:

Tabla 5 - Indicadores Aplicables al recaudo de Peajes

Identificador	Indicador
Señalización Vertical	E11
Cola de Peaje	O3

Las Estaciones de Peaje serán entregadas al Concesionario mediante el Acta de Entrega de Infraestructura, salvo las correspondientes a los Peajes bajo el Contrato 250 – 2011 suscrito por el INVIAS, las cuales se entregarán una vez dicho contrato haya terminado. Lo anterior, sin perjuicio de la cesión del recaudo de Peaje de tales estaciones, neto de la remuneración del concesionario de peaje del Contrato 250-2011, tal como se señala en la sección 3.6(a) de la Parte Especial.

Adicionalmente, el Concesionario deberá construir las Estaciones de Peaje que no existan al momento de la suscripción del Acta de Entrega de Infraestructura, para lo cual tendrá en cuenta lo señalado en el Apéndice Técnico 1.

El Concesionario deberá realizar las actividades de Operación necesarias para cumplir con lo estipulado en esta Sección, sin perjuicio de su obligación de cumplir con los Indicadores asociados a la Operación de peajes, de conformidad con lo previsto en el Apéndice Técnico 4.

#### 3.3.4.1 Equipamiento Básico

El Concesionario estará obligado a construir, sustituir y/o adecuar la infraestructura de las Estaciones de Peaje que se le entreguen, que a título indicativo más no limitativo incluirá las casetas, carriles, zonas de transición, cubiertas, iluminación, arborización, redes y edificaciones de soporte que conforman cada Estación de Peaje, con el objeto de poner a disposición de los Usuarios una Estación de Peaje que ofrezca las condiciones de nivel de servicio establecidas en este Apéndice Técnico y cumpla con los indicadores establecidos en el Apéndice Técnico 4.

Las Estaciones de Peaje deberán contar con toda la infraestructura básica y las edificaciones que permitan ofrecer condiciones adecuadas de confort y seguridad a los usuarios, incluyendo señalización indicativa e iluminación de un tramo mínimo de la vía de 300 metros en cada sentido. Las acometidas de servicios de todas las instalaciones necesarias para la Operación de la vía serán administradas por el Concesionario, incluyendo las estaciones de peaje, pesajes, y centros de control, pero sin limitarse a ellas.

Además del equipamiento de cobro y control, el Concesionario deberá dotar a la Estación de Peaje con el equipamiento y los servicios públicos suficientes para sustentar su Operación, incluyendo la construcción de edificaciones de apoyo para servicios sanitarios y de descanso para el personal que trabaja en la Estación de Peaje, estacionamientos para los vehículos del Concesionario, oficinas, área para el manejo seguro de dinero y, espacios para la ubicación de equipos de computación que permitan el almacenaje y transmisión de datos, pero sin limitarse a ellos. La Estación de Peaje también debe contar con equipos para la Operación del peaje en condiciones de falla de la energía eléctrica.

El Concesionario estará obligado al pago del consumo de los servicios públicos en la Estación de Peaje, tales como agua, energía, alcantarillado, gas, teléfono, Internet y otros. Cuando proceda, también estará obligado al pago del suministro de combustible para el funcionamiento de la planta eléctrica de emergencia.

El Concesionario realizará la demarcación de piso de los resaltos y del carril en la zona de recaudo y la zona de transición de la Estación de Peaje, y dispondrá la fabricación e instalación de la señalización vertical informativa y de aproximación a la Estación de Peaje, conforme lo estipula el Manual de Señalización del Ministerio de Transporte, resolución 1050 del 2004, o las normas que la modifiquen o sustituyan.

La adecuación de la infraestructura y puesta en Operación de cada Estación de Peaje deberá culminar antes de la terminación de las Intervenciones de cada Unidad Funcional, según el Plan de Obras del Contrato. Por lo tanto, las obras de adecuación de las áreas de Peaje serán requisito para la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional correspondiente.

#### 3.3.4.2 Dimensionamiento del Peaje. Niveles de Servicio.

El Concesionario será responsable del dimensionamiento inicial del número de cabinas de recaudo y de los equipos de cobro, inclusive semiautomáticos o mixtos, con el objeto de proveer un nivel de servicio satisfactorio que cumpla con los Indicadores.

Igualmente corresponde al Concesionario la adecuación del número de casetas de las Estaciones de Peaje según el crecimiento de tráfico durante el plazo del Contrato, conforme al monitoreo que se efectúe de su Operación. El Concesionario también deberá adecuar la operación de las cabinas a la variación del flujo en horas pico y días de mayor demanda, cuidando siempre de observar el estricto cumplimiento de los Indicadores establecidos en el Apéndice Técnico 4 – Indicadores para Disponibilidad, Calidad y Nivel de Servicio.

Las Estaciones de Peaje deben operar durante las 24 horas del Día todos los Días del año.

El Concesionario podrá abrir y cerrar carriles de cobro de las distintas tecnologías de acuerdo con el tráfico que circule, siempre y cuando se mantengan los niveles de servicio especificados en el Apéndice 4.

El Concesionario podrá utilizar carriles reversibles para mantener o mejorar el nivel de servicio, siempre y cuando en el sentido de menor tráfico se mantenga un nivel de servicio mejor o igual al exigido. Bajo cualquier circunstancia, en el sentido de menor tráfico deberá mantener al menos un carril abierto y disponer de la señalización preventiva suficiente para garantizar la seguridad de los vehículos y peatones que circulen por el área de la Estación de Peaje.

El Concesionario deberá destinar un carril para que las bicicletas y las motocicletas circulen segregadas del resto de los vehículos. En el caso en que se instale el cobro a motocicletas y/o bicicletas mediante Resolución expedida por el Ministerio de Transporte, la ANI o la entidad competente, el Concesionario deberá instalar los sistemas de cobro y control adecuados para tal Operación. Así mismo, el Concesionario deberá garantizar el paso seguro de peatones por la Estación de Peaje mediante la instalación de infraestructura especialmente diseñada y construida para tal circulación.

El diseño y la construcción de los sistemas de cobro y dimensionamiento del carril serán responsabilidad del Concesionario, quien asumirá todos los costos asociados, incluyendo los ajustes a la infraestructura que fuesen necesarios en las Estaciones de Peaje, entre otros.

#### 3.3.4.3 Tecnología de Cobro y Control del Tráfico

Para los peajes a su cargo, el Concesionario es el único responsable del control de los recaudos por cabina, por turno de trabajo y por agente recaudador, de la seguridad de la circulación de valores y su transferencia y del control y vigilancia sobre los equipos, personal y propiedades.

El Concesionario deberá registrar todos los vehículos que transiten por cada Estación de Peaje, conforme a la clasificación por categorías establecida por la resolución de Tarifas correspondiente.

En la Operación se consideran tres modalidades de cobro básicas: manual, semiautomática o mediante tarjeta de aproximación y cobro automático o telepeaje. Cuando se establezcan cobros de Tarifas diferenciales, el Concesionario deberá instrumentar un mecanismo para el cobro y registro de las transacciones correspondientes que utilice alguna de las tecnologías disponibles. Asimismo, deberá implantar procedimientos para adelantar el registro de los vehículos exentos de pago de acuerdo con la Ley 787 de 2002, o la vigente que regule la materia.

El Concesionario será responsable de definir el número de carriles de cada tecnología que resulten necesarios en cada Estación de Peaje para garantizar el nivel de servicio solicitado. Los carriles de cobro automático o telepeaje podrán ser de uso exclusivo para los vehículos portadores de esa tecnología.

Las casetas de peaje automáticas deberán permitir el cobro del peaje a la cuenta de débito del Usuario con el Concesionario, así como permitir el pago mediante las tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país mediante lectura de un dispositivo electrónico por un sistema de radar o las tecnologías que adopte el Ministerio de Transporte. Se debe tener en cuenta que el pago del peaje por medio de tarjeta de crédito o débito demorara la atención al usuario y estos tiempos no dependen del concesionario si no de la red bancaria.

Los carriles de cobro semiautomático podrán ser de uso exclusivo o mixto con los carriles manuales. Las casetas de peaje semiautomáticas deberán permitir el cobro del peaje por tarjetas de aproximación y por las tarjetas de crédito y débito generalmente aceptadas en el país. Se debe tener en cuenta que el pago del peaje por medio de tarjeta de crédito o débito demorara la atención al usuario y estos tiempos no dependen del concesionario si no de la red bancaria.

Bajo los anteriores principios de funcionalidad de las casetas de peaje automáticas y semiautomáticas, el Concesionario deberá proponer una tecnología que permita la interoperabilidad de sus Estaciones de Peaje con las de vías administradas por la ANI y el INVIAS, sujeto a verificación de la Interventoría.

**Cobro manual:** Se desarrolla mediante las siguientes funciones:

Clasificación de los vehículos de acuerdo con las categorías vigentes en la consola de Operación;

Información automática acerca del monto a pagar;

Recepción del pago en efectivo;

Entrega del cambio y del comprobante de pago correspondiente;

Autorización de levantar la barrera de salida.

**Cobro semiautomático:** Se desarrolla mediante las siguientes funciones:

Clasificación de los vehículos de acuerdo con las categorías vigentes;

- Información automática acerca del monto a pagar;
- Autorización del pago y del débito de la tarjeta por el monto correspondiente;
- Entrega del comprobante de pago correspondiente si el Usuario lo solicita
- Información del monto o número de peajes restantes en la tarjeta de prepago;
- Autorización del levantamiento de la barrera de salida.

Los sistemas que permitan la Operación de al menos un (1) carril por sentido de cobro semiautomático deberán estar en servicio al momento de la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional en la que se encuentra la correspondiente Estación de Peaje.

*Handwritten signature*

Durante la fase de Preconstrucción, el Concesionario deberá presentar, junto con otros estudios, una propuesta de la tecnología que empleará para desarrollar la modalidad de pago de cobro automático, incluyendo la posibilidad de aceptar tarjetas de débito y/o crédito del sistema bancario.

Cobro automático: Se desarrolla mediante el débito automático del monto del peaje sin necesidad de que el vehículo que circula por el carril del peaje se detenga. Esta Operación se desarrolla a partir de las siguientes funciones básicas:

- Clasificación de los vehículos de acuerdo con las categorías vigentes;
- Información automática acerca del monto a pagar;
- Autorización del pago y débito automático de la cuenta correspondiente al dispositivo del vehículo;
- Registro de la placa del vehículo que realizó el pago.

Los carriles de cobro automático deberán contar con una barrera que impida que vehículos que no cuenten con el sistema de pago automático utilicen este carril.

En el caso del cobro automático, el Concesionario podrá incorporar un cargo inicial al usuario como contraprestación por la entrega de los equipos o dispositivos necesarios para la interacción del sistema y/o por el alta en el mismo. En todo caso, el Concesionario deberá presentar a la ANI el valor de este cargo inicial y la justificación del mismo, al momento de presentar su propuesta tecnológica.

En el evento en que la ANI y/o INVIAS establezca una tecnología o estándar para el recaudo automático de peajes para todo el país, el Concesionario deberá participar de dicho estándar y adoptar la tecnología instalada en las Estaciones de Peaje de la(s) vía(s) objeto de la concesión a la normatividad que para el efecto se establezca, de conformidad con lo establecido en el numeral 8.3 de la Parte General del Contrato.

El Concesionario deberá presentar a la Interventoría la velocidad de circulación de los vehículos como parte del estudio de Áreas de Peajes y del Manual de Operación.

La instalación de al menos un carril de cobro semiautomático por sentido deberá ocurrir a más tardar antes de la suscripción del Acta de Terminación de Unidad Funcional en la que se encuentra ubicada la correspondiente Estación de Peaje. La instalación de los carriles de telepeaje deberá hacerse en todas las Estaciones de Peaje de la(s) vía(s) de manera que se pueda hacer un recorrido completo utilizando este sistema de pago. Si el Concesionario decide instalarlo antes de esa fecha podrá hacerlo tras presentar la tecnología a implantar a la Interventoría y la ANI y obtener su autorización.

La comercialización de los dispositivos electrónicos para los vehículos podrá estar directamente a cargo del Concesionario o ser efectuada a través de terceros.

#### 3.3.4.4 Operación de Cobro, Recaudo y Manejo de Dinero.

La verificación y el control del cobro de las Tarifas a los Usuarios y el control de tráfico de los vehículos se deben realizar a través del control financiero y contable de los valores recaudados.

Todos los empleados que participen en labores que tengan cualquier tipo de contacto con los Usuarios deberán trabajar uniformados e identificados, y deberán haber sido entrenados en formas de atención al Usuario y en las actividades técnicas operativas y de mantenimiento de equipos e instalaciones.

47  
62

La Operación del cobro comprende las actividades necesarias para la recolección del dinero que los Usuarios pagan por concepto del peaje, así como la utilización de los equipos de control automatizado, la protección y el transporte del dinero recaudado de las Estaciones de Peaje a los sitios de depósito del dinero. También incluye el registro, almacenaje y transmisión de datos para auditar el recaudo contra el tráfico que efectivamente haya circulado por la Estación de Peaje.

El Concesionario estará obligado a realizar todas las actividades necesarias para la recolección y vigilancia del dinero que pagan los Usuarios de la(s) vía(s) por concepto de peajes, así como la protección y el transporte de los dineros recaudados de las Estaciones de Peaje a los sitios de depósito del dinero.

El Concesionario deberá garantizar la disponibilidad de moneda fraccionaria para dar cambio a los Usuarios en todo momento de la operación del peaje.

El Concesionario deberá contar con un equipo de personal suficiente y entrenado para operar la Estación de Peaje de acuerdo con los Niveles de Servicio establecidos en este documento. Deberá cumplir con la Ley Aplicable, en particular la legislación laboral, la normatividad y los reglamentos que disponga la ANI. El Concesionario deberá elaborar y mantener vigente un reglamento interno de trabajo que cumpla con los requerimientos de la legislación aplicable.

El Concesionario deberá garantizar la correcta Operación de los equipos de control de tránsito con objeto de elaborar las comparaciones diarias de recaudo conjuntamente con el Interventor.

El Concesionario deberá mantener partes y repuestos que permitan reparar o cambiar los equipos de forma oportuna teniendo en cuenta los niveles de servicio establecidos, si se sobrepasa de estos niveles se le debe informar al interventor y a la ANI del tiempo requerido. .

Los tiempos de apagado de los equipos por conceptos de mantenimientos programados no se tendrán en cuenta para el cálculo del indicador respectivo.

#### 3.3.4.5 Control

El Concesionario operará la(s) caseta(s) de cobro empleando equipos de conteo y clasificación de vehículos que permitan que tanto él como la ANI y el Interventor lleven un control permanente y exacto del volumen y tipo de vehículos que hacen uso de la(s) vía(s). En caso de utilizar boletos (boletería preimpresa), el Concesionario debe expedirlos con un texto previamente acordado con la ANI.

Los equipos de conteo y clasificación de vehículos deben estar instalados y en Operación en la fecha en que dé inicio el cobro de la Tarifa por parte del Concesionario.

En el caso de las Estaciones de Peaje existentes y entregadas al Concesionario mediante el Acta de Entrega de Infraestructura, el Concesionario utilizará los equipos de conteo y clasificación de vehículos disponibles hasta tanto se disponga de su reposición conforme al Plan de Obra. En todo caso, el Plan de Obra considerará el estado de los equipos existentes para determinar el momento de su reposición, que ocurrirá antes de expirada la vida útil del equipo conforme a las especificaciones del fabricante o las buenas prácticas en la operación de estos equipos y en todo caso antes de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional correspondiente.

Todos los equipos que se utilicen en las Estaciones de Peaje deberán contar con la capacidad y la tecnología suficientes para almacenar y enviar la información directa e inmediatamente bajo condiciones normales del servicio prestado por el proveedor del canal a las centrales de los Centros de Control de Operación y a la ANI; en caso de que se interrumpa el envío de la información, el Concesionario deberá asegurar su almacenamiento y su posterior envío a la ANI lo más pronto posible, pero en cualquier caso no después de tres (3) Días

El sistema de control también deberá permitir la comparación de las transacciones realizadas con el tráfico que efectivamente circule por la Estación de Peaje, conforme a las categorías de vehículos en las que se haga el cobro.

En cada Estación de Peaje, el Concesionario deberá instalar, antes de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional correspondiente, al menos tres (3) sistemas de control como los siguientes, aunque no necesariamente limitados a ellos:

- Cámaras
- Sensores ópticos
- Sensores inductivos
- Peanas

El Interventor podrá revisar la confiabilidad de los equipos de control sin previo aviso. Previamente informaran al concesionario la metodología que se utilizara para este cálculo.

Si el Concesionario estima conveniente cambiar alguno de los equipos de control de tránsito instalados y en Operación en las Estaciones de Peaje que la ANI le entregará como parte de la Concesión lo podrá hacer, a su costo. En todo caso, una vez recibidas las Estaciones de Peaje, el Concesionario deberá contar en todo momento con equipos de control en funcionamiento que cumplan con las especificaciones mínimas establecidas en el presente Apéndice Técnico y con los Indicadores. . El procedimiento de cambio así como su cronograma será acordado previamente con la ANI y la interventoría, teniendo en cuenta los tiempos de modernización y/o cambio de los equipos, tiempo en el cual se trabajará en forma manual.

Independientemente del sistema de recaudos que adopte el Concesionario, éste deberá implantar un sistema de identificación de violaciones que registrará la imagen de los vehículos infractores. La imagen deberá permitir identificar, la naturaleza de la infracción en forma inequívoca, así como también los datos del vehículo infractor.

#### 3.3.4.6 Información y Auditoría

Como mínimo, el sistema de Operación de la Estación de Peaje deberá generar los siguientes reportes de tráfico y recaudo por categoría de vehículos:

- Reporte horario total Día Calendario por carril.
- Reporte horario por turno.
- Reporte horario total Día Calendario por sentido.
- Reporte horario total Día Calendario total estación.
- Reporte diario por carril.
- Reporte diario por sentido. • Reporte diario total estación.

- Reporte por turno por carril
- Reporte total por turno.
- Reporte de discrepancias entre lo detectado por los sensores de paso y lo registrado por el recaudador en la consola de Operación, ya sea por clasificación del vehículo o por forma de pago. En este reporte sólo aparecerán los casos con inconsistencias, indicando la hora en la cual se presentó.
- Reporte de reversibilidad, en el cual aparecerán todos los vehículos que transiten en sentido contrario al de flujo normal, tanto lo reportado por los sensores de paso como por lo digitado por los recaudadores en las consolas de Operación, e indicando la hora del contraflujo.
- Reporte de totales en el período que determine la ANI y/o la Interventoría.

Los datos relativos a las transacciones efectuadas, serán archivados durante al menos 3 (tres) meses. El Sistema de Comunicación vinculado con el envío de reportes y otra información se describe más adelante en este Apéndice Técnico.

### 3.3.5 Operación y Seguimiento del Tránsito

El Concesionario deberá presentar al Interventor el Plan de Manejo de Tráfico y Señalización específico de cada Unidad Funcional. Dicho plan será parte del Estudio de Señalización que el Concesionario habrá de presentar junto con los Estudios y Diseños de Detalle.

A partir del momento en que la(s) vía(s) se entregue(n) al Concesionario, éste deberá realizar, durante las 24 horas del día inspecciones rutinarias de la(s) vía(s) para detectar problemas y vigilar la condición de todos sus elementos (señalización, drenaje, iluminación, estado de limpieza y vegetación, etc.) en aspectos físicos y de tránsito, y evitar el deterioro de la seguridad, la fluidez y el confort en la circulación.

La inspección del funcionamiento de la(s) vía(s) debe estar a cargo de tantos inspectores y vehículos dotados de equipo de comunicación como sea necesario, quienes asimismo deberán informar al Centro de Control de Operación acerca de los incidentes ocurridos (infraestructura, tránsito, accidentes, novedades, registros) para cumplir con los Indicadores.

El Concesionario deberá llevar un registro de todas las incidencias que se presenten, resumiendo el número de situaciones atendidas y los tiempos de atención, para entrega de informes mensuales a la Interventoría.

#### 3.3.5.1 Sistema de Control de Tráfico

El Concesionario deberá implantar un Sistema de Control de Tráfico con el objetivo de controlar y monitorear el tránsito de vehículos en el sistema vial.

En cada Estación de Peaje, el Sistema de Control de Tráfico deberá contar al menos con los siguientes equipos: equipos de detección y sensores de pista (o carril), paneles de mensajes variables (al menos dos por cada área de peaje), equipos de monitoreo meteorológico, (este será requerido en dos locaciones a lo largo del Proyecto), vehículos de inspección de tráfico, circuito cerrado de TV (CCTV), cámara panorámica, detectores de altura, y sistemas de control de velocidad.

Para el control del flujo vehicular, el Concesionario se obliga a instalar al menos una cámara panorámica en cada Estación de Peaje que funcione como parte del sistema de CCTV y que permita tener una visión global de todos los flujos vehiculares en ambos sentidos en la Estación de Peaje y en toda el área de la plataforma. Sus imágenes serán transmitidas, junto con el resto de información solicitada por la ANI. Además de las Estaciones de Peaje, deberán instalarse CCTV en las Áreas de Servicio y en las zonas que la Policía de

Carreteras considere necesarias por cuestiones de seguridad y/o accidentalidad de común acuerdo con el Concesionario.

Los equipos de control de tráfico deberán ser instalados en todas las Estaciones de Peaje y en otros puntos donde se requiera monitorear el tráfico, los cuales serán definidos conjuntamente por el Concesionario y la Interventoría. Las características técnicas de cada uno de los componentes del Sistema de Control deberán ser consistentes con los objetivos del control y las obligaciones de suministro de información a la ANI. Los paneles de mensajería variable deberán ser alfanuméricos y gráficos. El Concesionario deberá definir los Sistemas de Control de Tráfico dentro del Manual de Operación, que será verificado por la Interventoría.

Los detectores de altura podrán ser de tecnología láser y se requerirá colocarlos antes de la entrada de las Estaciones de Peaje en ambos sentidos de la(s) vía(s), en todos los puentes con restricciones de altura, túneles y en todas las intersecciones a desnivel. El Interventor podrá exigir la instalación de detectores adicionales si lo considera técnicamente necesario.

Además del equipo de control de velocidad que se entregará a la Policía de Carreteras, el Concesionario debe realizar actividades de monitoreo de velocidad que le permita evaluar, para fines informativos propios y de la ANI, velocidades promedio del tránsito de la(s) vía(s). Esta información deberá ser entregada a la ANI cuando la requiera y como parte de los informes mensuales, y servirá como base para evaluar, de forma conjunta, la necesidad de instalar señalización adicional por parte del Concesionario o de movilizar a la Policía de Carreteras a zonas donde el riesgo de accidentes esté aumentando o de realizar algún tipo de intervención destinada a disuadir a los usuarios con respecto al exceso de velocidad.

La actualización de los sistemas de control de tráfico seguirá el mismo esquema que el resto de infraestructuras e instalaciones del Sector: Operación preliminar de los equipos existentes mientras se desarrolla el estudio correspondiente; instalación y obras durante la Fase de Construcción e inicio de operación tras la suscripción de la respectiva Acta de Terminación Unidad Funcional. Si el cumplimiento de los objetivos del Sistema de Control lo requiere, se habilitará un Centro de Control de Operaciones temporal.

Las informaciones captadas por el Sistema de Control de Tráfico deberán ser transmitidas inmediatamente bajo condiciones normales del servicio prestado por el proveedor del canal por el Centro de Control de Operaciones. Todas las informaciones deberán ser recolectadas, y las acciones adoptadas en respuesta deberán ser registradas de forma inviolable e integral en la base de datos de los sistemas de monitoreo de los procesos gerenciales y de coordinación operacional. Esa información servirá como insumo básico para los trabajos de planeación estratégica y control operacional. La ANI o sus representantes podrán tener acceso a ella en cualquier momento.

La información a ser recopilada deberá cumplir con los requerimientos de la Policía de Carreteras y de la ANI, y será compatible con los instrumentos metodológicos de captura de información que las entidades tienen implementadas para el efecto (como por ejemplo el SIINCO, entre otros). El manejo de esta información deberá ser coordinado con la Interventoría.

La disponibilidad de todos los equipos de control de tráfico deberá ser cuando menos del 99%, anual.

Los equipos del sistema de Operación y Seguimiento del tránsito adicional y no cuantificado en el Apéndice Técnico, deberán definirse en el Estudio de Detalle que elaborará el Concesionario y verificará el Interventor.

### 3.3.5.2 Operación del Tráfico en Áreas de Peaje

El Concesionario también será responsable de la Operación del tráfico en las áreas de las Estaciones de Peaje, y deberá:

- a) Mantener señalización indicativa del monto de las Tarifas en puntos adecuados próximos a las Estaciones de Peaje.
- b) Señalizar las pistas o carriles.
- c) Controlar la apertura o cierre de pistas (o carriles) y cabinas.
- d) Elaborar diagramas estadísticos de tráfico y recaudos.
- e) Registrar las ocurrencias principales significativas.
- f) Prestar atención al Usuario.
- g) Garantizar el cumplimiento de las normas de Operación requeridas por la ANI.

A partir del momento de la entrega de la(s) vía(s), y en el caso de Estaciones de Peaje que requieran carriles adicionales, a partir de la entrega de los predios para realizar las obras de adecuación y ampliación, y hasta que se suscriba el acta de verificación de la adecuación de la Estación de Peaje, el Concesionario por ningún motivo podrá restringir el tránsito vehicular por las Estaciones de Peaje y estará en la obligación de señalar y mantener toda la señalización preventiva de acuerdo con el Manual de Señalización del Ministerio de Transporte, resolución 1050 del 2004 y de conformidad con las especificaciones vigentes sobre la materia.

En un término máximo de veinte (20) Días Calendario contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio, el Concesionario instalará vallas informativas que contengan la información básica de las obras de ampliación que se realizarán, el plazo y la firma que las ejecuta, de acuerdo con la Resolución No. 000090 del 26 de enero de 2004 expedida por el Ministerio de Transporte, según se modifique o adicione de tiempo en tiempo. En la definición del número y localización de las vallas a lo largo del período de concesión, el Concesionario considerará las recomendaciones de la Interventoría.

### 3.3.6 Transportes Especiales (Cargas sobredimensionadas y/o peligrosas)

Como parte del Manual de Operación, el Concesionario deberá establecer un procedimiento para el control de transporte de cargas extradimensionadas y/o extrapesadas y/o peligrosas, que cumpla con los requisitos y exigencias establecidos en la normativa aplicable y que considere, entre otros, los siguientes elementos:

- a) Procedimiento para el paso de cargas con dimensiones extraordinarias, sobrepesos y/o de naturaleza peligrosa.
- b) Registro de la descripción detallada de todos los eventos de transporte de cargas de este tipo que se presenten en la vía.
- c) Archivo y registro de las actas emitidas por autoridades relacionadas con el proceso de control.

Los registros diarios deberán ser presentados a la Interventoría en informes mensuales y deberá ponerse a disposición de la Interventoría para cuando ésta lo requiera.

El transporte de cargas con dimensiones extraordinarias, sobrepesos o de naturaleza peligrosa será autorizado por el Ministerio de Transporte, previo acuerdo con el Concesionario.

El transportador interesado se dirigirá al Ministerio de Transporte con los datos referentes al transporte que desee realizar. El Ministerio de Transporte solicitará al Concesionario el análisis técnico pertinente para establecer las condiciones bajo las cuales se deberá realizar el transporte y la tarifa que se cobrará. El Concesionario presentará su concepto al Ministerio de Transporte para su aprobación, a más tardar dentro de los tres (3) Días siguientes a la fecha en que haya recibido la correspondiente solicitud de parte del Ministerio de Transporte. Una vez aprobada la solicitud, se oficializará el permiso de tránsito, debiendo el Concesionario garantizar el apoyo material, humano y logístico necesario para acompañar la Operación.

El costo asociado con el transporte de esas cargas será asumido conforme lo establezca la normatividad vigente. La revisión del cumplimiento de las normas y del Manual por parte del transportador de la carga será responsabilidad del Concesionario, quien asumirá el costo de dicha verificación.

El Concesionario deberá incorporar también en el Manual de Operación un plan de contingencias para la atención de accidentes de vehículos que transporten cargas peligrosas, y su contenido mínimo deberá incluir:

- Señalización
- Controles
- Precauciones y contraindicaciones de la carga
- Protección ambiental
- Medidas a tomar en caso de derrame y/o explosión
- Registro de novedades

### 3.3.7 Seguridad Vial

El Concesionario será responsable de procurar por la mejora en las condiciones de seguridad vial, sin perjuicio de su obligación de cumplir con los Indicadores que para la seguridad vial se definen en el Apéndice 4.

Serán Indicadores aplicables a la seguridad vial:

Tabla 6 - Indicadores Aplicables a la Seguridad Vial

Identificador	Indicador
Índice de Mortalidad	O1

El Concesionario deberá realizar las actividades de Operación necesarias para cumplir con lo estipulado en esta Sección y la normativa vigente.

Será obligación del Concesionario realizar las acciones necesarias para reducir los índices de accidentalidad de la(s) vía(s) y gestionar el riesgo evidenciando aquellos peligros que podrían convertirse en generadores de accidentes al activarse algún detonante dentro de la infraestructura o por el comportamiento de los usuarios, para lo cual incorporará un análisis de seguridad vial al momento de desarrollar sus Estudios de Detalle, de tal manera que los Estudios de Detalle incorporen mejoras en la vía orientadas al incremento de la seguridad vial. La ejecución de estas mejoras será parte de las Intervenciones, y por lo tanto, será ejecutada a entero costo y riesgo del Concesionario.

Handwritten signature or initials.

En todo caso, El Concesionario propenderá permanentemente por mejorar la seguridad vial, para lo cual dará cumplimiento a las obligaciones contenidas en el Contrato y en las Especificaciones Técnicas.

El Concesionario deberá identificar los sectores de la vía donde se presenta la circulación de peatones y ciclistas y disponer de la señalización preventiva que permitan el tránsito seguro de esos usuarios ya sea para atravesar la vía o transitar en forma paralela a la misma, así como la ubicación de escuelas, centros de salud u otras entidades que atraigan flujos peatonales con el objeto que se dispongan carriles de incorporación y salida.

.Para esto el Concesionario debe poner en práctica el sistema de gestión de seguridad vial y aplicar las técnicas proactivas para adelantarse a los sucesos y prevenir la ocurrencia de accidentes o las estrategias reactivas en la eventualidad que éstos ocurran.

El Concesionario deberá realizar estudios anuales de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) y de seguridad vial con propuestas de actuaciones y seguimiento anual de su eficacia. Estas propuestas deberán ser comunicadas a la ANI, cuyos posibles comentarios no eximen al Concesionario en ningún caso de cumplir con lo especificado en los Indicadores correspondientes.

Como parte de esta obligación, el Concesionario deberá prestar su máxima colaboración a las autoridades viales respectivas para la coordinación y ejecución de controles aleatorios sobre los Usuarios de la(s) vía(s). El Concesionario estará obligado igualmente a realizar campañas de información e inducción al público, de conformidad con lo que al respecto se establece en el Apéndice Técnico 8.

Este principio constituye el objetivo fundamental del servicio desde las Etapas Preoperativa y de Operación y Mantenimiento. Por ello, el Concesionario debe apoyar a las autoridades de tránsito e implementar en lo posible las metodologías de seguimiento de los tramos de concentración de accidentes identificados en los planes nacionales de reducción de accidentes, para prevenir accidentes y contribuir a reducir los índices de accidentalidad tanto en número como en gravedad:

### 3.3.8 Sistemas de Pesaje

Como parte del Manual de Operación, el Concesionario deberá presentar a la ANI los procedimientos de operación de las Estaciones de Pesaje, incluyendo instrucciones para casos rutinarios y especiales que comprendan entre otros temas, señalización, controles, fiscalización, elaboración de mapas estadísticos con el porcentaje de camiones controlados y el número de horas de control realizado por semana, registro de novedades, localización de equipos de trabajo, control y vigilancia de equipos e instalaciones, atención al Usuario y Sistema de Control para el cumplimiento de estas normas.

El Concesionario elaborará un estudio de localización e implantación de las Estaciones de Pesaje como parte de los estudios a presentar a la Interventoría durante la Fase de Preconstrucción, para lo cual tendrá en cuenta lo previsto en el Apéndice 1 en cuanto a reposición e instalación de Estaciones de Pesaje. Dado que el control del pesaje es de especial interés para el Concesionario para cumplir con los Indicadores contractuales, podrá proponer cuantas estaciones fijas o móviles considere necesarias, siempre y cuando minimice el impacto en el tráfico y garantice que como mínimo se contará con estaciones fijas en las ubicaciones actuales. A pesar de lo anterior, el Concesionario podrá proponer a la Interventoría la reubicación de las Estaciones de Pesaje actuales si considera que este cambio le permite mejorar el control de los pesos. Durante la Etapa de Operación y Mantenimiento, el Concesionario podrá implantar nuevas básculas de pesaje, siempre que informe a la Interventoría al menos un mes antes de empezar a construirlas.

Una Estación de Pesaje debe poder realizar los controles de pesaje en los dos sentidos de circulación del tránsito. Los nuevos sistemas de pesaje incluirán sistemas combinados dinámicos y estáticos y buscarán reducir el número de camiones que deba detenerse. La estación fija debe contar con un área de administración, una zona de estacionamiento para los infractores, un área de servicio de la Operación y un sistema de básculas dinámicas para detectar y clasificar previamente los vehículos sobrecargados y verificar el peso por eje y el total de los vehículos con sobrepeso en la báscula estática.

Todos los trabajadores involucrados en los servicios de pesaje deberán ser capacitados y estar debidamente uniformados. En cada área de pesaje deberá existir un equipo permanente de vigilancia.

El Concesionario deberá registrar toda la información de los operativos de pesaje con equipos de control automatizados, que permitan elaborar reportes de novedades, análisis técnicos (factor camión, daños, peso bruto vehicular, establecer los ejes equivalentes para el diseño de refuerzos de la estructura de pavimentos y envoltentes de cargas para los diseños de refuerzos de los puentes), económicos (origen y destino para estudios de demanda de transporte), programación de operativos de control de las sobrecargas (de acuerdo a la metodología de la ANI) e incluir esta información en los informes mensuales a la ANI o cuando el Ministerio de Transporte lo requiera. El listado de vehículos sancionados deberá registrar con rigor las sobrecargas de los vehículos conforme a la reglamentación vigente y las empresas a las que pertenecen, así como los comparendos que imponga la autoridad vial.

La integración del sistema de pesaje con el Centro de Control de Operación deberá permitir el acceso en línea de los datos recolectados en los puestos móviles y fijos, agrupados en informes de acompañamiento de sus actividades rutinarias.

Los registros del peso deberán servir para emitir sanciones a los Usuarios y por lo tanto deben estar a disposición de la Policía de Carreteras y de la ANI. La aplicación de infracciones detectadas a través del sistema de pesaje es responsabilidad única de la Policía de Carreteras. Cuando los vehículos superen el peso máximo autorizado por el Ministerio de Transporte, será obligación del Concesionario reportarlo a la Policía de forma inmediata, para que ésta proceda de acuerdo con las normas y la reglamentación vigentes.

Todas las básculas utilizadas deben tener una capacidad de 100 toneladas. Las básculas fijas deberán tener una precisión de alrededor del 1%, mientras que las dinámicas y las móviles podrán tener una precisión menor al 1%. Todas las básculas fijas deberán contar con un sistema automático de impresión del peso, identificando el vehículo y la compañía de transporte. La Interventoría verificará que se cumplan estas disposiciones.

El Concesionario será responsable de que todas las básculas fijas y móviles se calibren con periodicidad máxima de un año, así como de asegurar que todos los elementos y personal deberán atender su función con elevados parámetros de calidad y eficiencia.

El área de las básculas debe contar con señalización especial para ordenamiento y seguridad de la Operación.

El Concesionario debe garantizar que la infraestructura esté disponible las 24 horas diarias, los 365 Días del año. A pesar de lo anterior, el Concesionario podrá proponer horarios de Operación de las Estaciones de Pesaje de acuerdo con el volumen y los horarios del tráfico que transite por las estaciones, de forma que sea posible (i) realizar verificaciones aleatorias y (ii) cubrir un volumen mensual mínimo representativo del volumen de vehículos pesados que circulen por las Estaciones de Pesaje. El Concesionario deberá proponer

20

lo anterior en la sección de control de pesos del Manual de Operación y será verificado por la Interventoría, sin compromiso de aceptar la propuesta del Concesionario.

### 1.3.9 Policía de Carreteras

#### 1.3.9.1 Protocolo de Coordinación con la Policía de Carreteras

El Concesionario establecerá un protocolo de coordinación con la Policía de Carreteras, con objeto de que ésta pueda desempeñar sus funciones conforme a la Ley Aplicable y a los convenios que tenga suscritos o suscriba en un futuro con la ANI.

El Protocolo a ser suscrito entre la Policía de Carreteras y el Concesionario deberá contemplar y desarrollar las siguientes actividades, para que se desarrollen de manera coordinada.

- Realización eficiente de actividades y operativos de control para garantizar las condiciones de movilidad y seguridad vial, en toda la(s) vía(s) concesionada, efectuando reuniones de coordinación periódicas con la Policía de Carreteras para instrumentar los operativos de control del tránsito, velocidad y embriaguez y desarrollar los programas y campañas tendientes a la implementación y ejecución del programa de cultura vial.
- Coordinación en la atención de cualquier novedad o evento que ocurra en la vía, tales como accidentes, deslizamientos, desbordamientos de aguas, derrame de sustancias peligrosas, y en general cualquier hecho que pueda afectar el funcionamiento normal y adecuado de la vía. Se preparará un registro escrito de cada uno de estos eventos para efectos de antecedentes y/o consulta.
- Suministro a la Policía de Carreteras, o a quien ésta delegue, la información necesaria y oportuna para el desarrollo de los operativos de control y seguimiento del tránsito, control del peso de vehículos de carga, evasión de peaje, control de embriaguez y prevención de accidentalidad.
- Suministro del servicio de carro taller y, ambulancia para atender los requerimientos del usuario y de los funcionarios de la Policía de Carreteras, en las condiciones previstas en este Contrato.
- Suministro del servicio de cama baja y grúa de alta capacidad para trasladar vehículos involucrados en accidentes, inmovilizados por infracciones de tránsito y transporte, por requerimiento judicial y/o por cualquier situación que considere la Policía de Carreteras, en las condiciones previstas en este Contrato.
- Realización de las visitas necesarias para el seguimiento, la inspección y/o supervisión de los bienes entregados a la Policía de Carreteras.
- Garantizar a la Policía de Carreteras, en el momento en que lo requiera, el acceso a los sistemas de comunicación y plataformas informáticas instaladas por el Concesionario relacionadas con el control y seguimiento del tránsito y la seguridad vial.

*xl  
wi*

- Coordinación con la Policía de Carreteras para el manejo de la información de los mensajes variables a ser transmitidos en los paneles que administrará el Concesionario, con objeto de dar prelación a la información relacionada con el control y seguimiento del tránsito y la seguridad vial de la(s) vía(s) concesionada.
- Asumir los costos de las pólizas de los equipos y bienes sujetos de cobertura, así como los costos de mantenimiento de los equipos y elementos que se entreguen a la Policía de Carreteras. Igualmente asumirá el costo del combustible necesario para el funcionamiento de dichos equipos, lo cual podrá ser supervisado por el Concesionario de acuerdo con la distribución de patrullas y motos en la(s) vía(s), para lo cual se requerirá coordinación con la Policía de Carreteras.

El Concesionario deberá asegurar que los equipos y elementos para el control y seguimiento del tránsito que él instale y que sean adicionales a los entregados a la Policía de Carreteras sean compatibles con estos últimos, de tal manera que la Policía de Carreteras pueda hacer uso de ellos en caso necesario.

El protocolo definirá el apoyo logístico que la Policía de Carreteras brindará para la realización de operativos de control, principalmente de velocidad en concordancia con las señales de tránsito, de embriaguez y de la aplicación de las metodologías de prevención de accidentes. Estos operativos se deberán llevar a cabo como mínimo durante algunas horas del Día de semana y en los fines de semana y en especial los festivos a lo largo del Día. Los operativos de medición de niveles de alcohol deberán coordinarse con la Policía de Carreteras.

El Concesionario deberá contar con personal en el Centro de Control de Operación, de acuerdo con lo definido en el protocolo.

En el evento en que, pasados treinta Días desde la suscripción del Acta de Inicio no hubiere sido factible la suscripción del Protocolo, ANI se incorporará en el proceso de diálogo para establecer las condiciones definitivas del Protocolo.

#### 1.3.9.2 Entrega de Bienes a la Policía de Carreteras

El Concesionario estará obligado a entregar a la Policía de Carreteras los bienes, insumos y recursos que se especifican a continuación: La entrega de los bienes, equipos e insumos necesarios para que la Policía de Carreteras pueda desempeñar sus funciones en las vías que fueron entregadas al Concesionario deben ser a más tardar 3 meses después de la suscripción del Acta de Inicio. Para vías nuevas esta entrega se hará con el Acta de Terminación de la Unidad Funcional.

Tabla 7 Equipo mínimo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras

07.  
OK

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD ETAPA PREOPERATIVA	CANTIDAD ETAPA OPERATIVA	VALORES APROXIMADOS DE ACUERDO A COTIZACIONES	VIDA UTIL PROMEDIO (AÑOS)
			VALOR UNITARIO	
<b>VEHÍCULOS</b>				
Patrulla Tipo Panel GPS	0	0		0
Camioneta doble cabina Con Baliza Alto Parlante 4 x 2)	8	14		6
Motocicletas 650 c.c. Enduro y/o Pistera con Sirena STROVER y GPS	16	28		4
<b>TIC - TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES</b>				
Radios de Comunicación Institucionales base	8	14		5
Radios de Comunicación Institucionales handy	16	30		2
Sistemas de Perifoneo	1	2		3
Computadores de Mesa	0	0		0
Computadores Portátiles con Internet	2	5		5
Impresoras Multifuncionales	1	1		5
Planta Eléctrica de 3KVA	1	4		5
Comparenderas Electrónicas (CAT) con Servicio de Datos y Voz Según Ficha Técnica	16	28		1
<b>COMPONENTE INVESTIGACION CRIMINAL</b>				
Kit's de Criminalística	1	1		1
Impresoras Laser Multifuncional	1	1		3
Videgrabadora Digital	1	1		3
<b>SEÑALIZACIÓN VIAL</b>				
Kit Puesto de Control según ficha técnica	2	4		1
Paleta Pare-Siga	15	31		1
Bastones Luminosos Linternas	15	31		1
Carpas 4x4 mts.	1	2		1
<b>EQUIPOS Y ELEMENTOS DE OFICINA</b>				
Escritorios	3	2		3
Silla Ergonómicas	1	5		3
Silla Asistenciales	2	10		3
Archivador	1	3		3
Papelería y Suministros	MENSUAL	MENSUAL		MENSUAL
<b>SISTEMAS DE CONTROL DE TRÁFICO</b>				
Tableros Luminosos de Mensajes (móviles) 3.2 mt x 2mt	1	3		5
ITS-Tableros de Información sistema de información de tráfico fijo 6 m x 2.5 m	2	4		5
Cámara Panorámica de Seguridad y Accidentalidad	5	10		3
Alcohosensores (de acuerdo a especificaciones	2	5		5

22.00

DITRA)				
Radars con Cámara Lectora de Velocidad- Impresora	1	5		3
<b>DOTACION LOGISTICA POLICIAL</b>				
Elementos de Protección Personal (coderas, rodilleras, guantes, canilleras)	16	28		1
Impermeables	24	58		1
Chalecos Reflectivos	16	58		1
Brazaletes	16	58		1
Guantes de Regulación	24	58		1
Guantes de Conducción de Motocicleta	16	58		1
Chaquetas Reflectivas	24	58		1
Gafas	16	58		1
Cascos Abatibles	16	28		1
<b>ELEMENTOS DE CAPACITACION Y PREVENCIÓN</b>				
Televisores LED 47"	1	2		5
Reproductor de DVD Blu Ray	1	2		5
Difusión, Publicaciones e Impresos	1	1		ANUAL
Mesas Plásticas	2	4		3
Sillas Plásticas	15	30		3
<p>* Los Valores Unitarios proporcionados son únicamente de referencia. Es responsabilidad del concesionario suministrar el equipo según la ficha técnica sin importar su valor.</p> <p>* La vida útil corresponde a un promedio, sin embargo la reposición obedecerá a obsolescencia o daño del equipo.</p>				

Además de lo anterior, el Concesionario deberá proveer:

- Viáticos o auxilios para el personal de la Policía de Carreteras por treinta (30) Días al mes para cada unidad de personal en servicio en la(s) vía(s), según tabla de valores establecida en el Decreto No. 1017 del 21 de mayo de 2013 "Por el cual se fijan los sueldos básicos para el personal de Oficiales y Suboficiales de las Fuerzas Militares; Oficiales, Suboficiales, Agentes y Personal del Nivel Ejecutivo de la Policía Nacional", (y/u otro aplicable) según se modifique, adicione o reemplace de tiempo en tiempo, incrementados conforme a la proporción del crecimiento del salario mínimo a la fecha de causación. En la etapa pre operativa esta obligación estará limitada a un cuerpo de efectivos policiales necesario para cubrir los tres turnos del día, conformado como máximo por cuarenta y cuatro (44) personas, discriminadas así: un (1) Teniente, un (1) Intendente Jefe, dos (2) Intendentes, cuatro (4) Subintendente y treinta y seis (36) Patrulleros. En la etapa operativa esta obligación estará limitada a un cuerpo de efectivos policiales necesario para cubrir los tres turnos del día, conformado como máximo por sesenta y dos (62) personas, discriminadas así: dos (2) Subteniente, dos (2) Intendente Jefe, cuatro (4) Intendentes, nueve (9) Subintendentes y cuarenta y cinco (45) Patrulleros.
- Los equipos para el control de la velocidad deben contar con cámaras y sistemas de impresión, y los equipos para el control del consumo de alcohol deben contar con impresoras para la expedición de las boletas de infracción. En el caso de control al consumo de alcohol, se deberá tener en cuenta que los policías deberán estar capacitados y certificados en el uso de equipos y procedimientos para realizar las pruebas correspondientes, de acuerdo con el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF).

42.  
W

En caso de que el Concesionario tenga dificultad para prestar los servicios que corresponden a la Policía de Carreteras, lo comunicará inmediatamente a la ANI para que ésta le preste su apoyo y acuerde lo necesario para que el Concesionario pueda cumplir con estas obligaciones.

### 3.3.10 Centro de Control de Operaciones y Sistemas de Comunicación

#### 3.3.10.1 Centro de Control Operacional (CCO)

Desde el inicio de la concesión, el Concesionario deberá ejercer funciones de control, contabilización y entrega de información de tráfico (volúmenes, accidentes, etc.) y peaje a la ANI a través de un Centro de operación que deberá estar operativo a más tardar dentro de los primeros seis meses de la Fase de Construcción.

Las imágenes captadas por los circuitos cerrados de TV, tanto en las Estaciones de Peaje como en los carriles, deberán ser visualizadas permanentemente y grabadas a diario en bases de datos que se conservarán por un plazo no inferior a una semana.

Junto a los operadores, deberán ser provistas instalaciones completas para la Policía de Carreteras, y con posibilidad de comunicación con los puestos de control bien como control de tráfico o bien como policía de seguridad en el Sector.

El Concesionario deberá enviar mensajes periódicos a los Usuarios por medio de paneles de mensajes variables o de servicios de radiodifusión. A través de estos mensajes informará a los Usuarios sobre condiciones de tráfico, velocidad máxima permitida, avisos de atención y otra información especificada en el apartado de control del tráfico. En situaciones anormales de tráfico, la información del Centro de Control de Operaciones servirá para implantar las acciones preventivas o correctivas que se requieran para la seguridad de los Usuarios, indicando por ejemplo desvíos de tráfico.

El Centro de Control de Operaciones deberá coordinar el sistema de información georreferenciado (SIG) provisto para el monitoreo del sistema vial, así como el sistema de información a través de la página web de la Concesión para acceso de los Usuarios, la comunidad y otras Entidades relacionadas. El SIG deberá estar en operación a más tardar cuando se inicie la Etapa de Operación y Mantenimiento.

En el Centro de Control de Operaciones se recibirán además los avisos emitidos desde las estaciones de emergencia distribuidas a lo largo del trazado, y en él se dispondrán los equipos para el control y gestión de este sistema.

El encendido y apagado de la instalación de iluminación de los tramos alumbrados de la(s) vía(s) podrá también ser controlado desde el Centro de Control, independientemente de que cuente con programadores locales que permitan establecer un horario de encendido. Para ello, los centros de mando de alumbrado (o armarios de alimentación eléctrica), deberán disponer de conexión a la red de comunicaciones, a través de la cual comunicarán su estado y recibirán señales del Centro de Control de Operaciones. Esto permite, junto con los contadores de consumo eléctrico, una gestión energética óptima, al tiempo que permite detectar fallos de funcionamiento del sistema.

El nivel de disponibilidad de los equipos del Centro de Control de Operaciones será del noventa y nueve por ciento (99%) del tiempo anual. El Concesionario deberá realizar las actividades de Operación necesarias para que el funcionamiento de los sistemas de comunicación cumpla con lo estipulado en esta Sección.

Con objeto de instalar todos los sistemas operacionales dentro de los plazos previstos para ello, el Concesionario deberá implantar un sistema de comunicaciones que cubra las exigencias de este Contrato. Para ello, a todo lo largo de la(s) vía(s) deberá implantar un sistema que incluya fibra óptica, o microondas, o satélite a través del cual se integren todos los elementos de los sistemas de control de tráfico (ITS), y que podrá explotar parcialmente previo acuerdo de los términos y condiciones que lo regulen con la ANI. La operación de la fibra óptica, micro ondas o satélite se exigirá al comenzar la Etapa de Operación y Mantenimiento.

En la Etapa Preoperativa el Concesionario podrá emplear medios e infraestructura alternativa para cumplir con los requerimientos solicitados anteriormente.

Los sistemas de comunicación deberán utilizar tecnología de punta para disminuir la posibilidad de obsolescencia durante la vigencia del Contrato.

La disponibilidad mensual de los equipos de telecomunicaciones deberá ser mayor al noventa y nueve por ciento (99%) del tiempo.

### 3.3.10.2 Sistemas de Comunicación

El Concesionario será responsable de subir a Internet mediante uno o varios WEB SERVICES toda la información que recopila y concentra en el Centro de Control Operacional (CCO). El o los WEB SERVICES deberán ser configurables para que pueda ser accedido con o sin una combinación de usuario y contraseña, y garantizando la seguridad de los datos; cada uno de los WEB SERVICES deberán permitir al menos diez (10) usuarios concurrentes.

Adicionalmente, el Concesionario deberá generar información histórica consolidada con una periodicidad que como mínimo deberá ser mensual, generando tablas de datos planos de acceso público de cada uno de los indicadores de seguimiento de la Concesión, siguiendo las directrices de datos abiertos que el Ministerio de TIC ha impartido.

El Concesionario deberá transmitir la información de los conceptos que se definen más adelante bajo protocolos de seguridad adecuados y actualizados. Para tal efecto, el Concesionario implantará un sistema que incluya fibra óptica y sus canalizaciones, o micro ondas o satélite necesarias a todo lo largo de la(s) vía(s), el cual deberá enlazar con el Centro de Control Operacional (CCO) y los WEB SERVICES que suben la información a Internet.

Los datos subidos a Internet a través de WEB SERVICES deberán seguir los estándares del mercado para cada uno de los tipos de datos que se estén usando (los cuales se deberán acordar con la ANI previa a su instalación) y adicionar consolidados de la información en tablas de texto plano, de forma que siempre se garantice la compatibilidad de la comunicación y coordinación apropiadas.

La información que el Concesionario deberá suministrar a la ANI y a la Policía de Carreteras inmediatamente bajo condiciones normales del servicio prestado por el proveedor del canal mediante un WEB SERVICES a través de Internet será, como mínimo, la siguiente:

- Vehículos por categoría y por sentido en cada estación de peaje, con una periodicidad mínima de horas (24 datos al día) y un consolidado diario.
- Recaudo por categoría de vehículo por peaje y por sentido (únicamente a la ANI), con una periodicidad mínima de horas (24 datos al día) y un consolidado diario.
- Imágenes de todas las cámaras de video instaladas en las vías (entendiendo por tiempo real no menos de 10 cuadros por segundo en las tramas de video, con una resolución de mínimo 320 por 240 pixeles)
- Información de accidentes identificados o reportados en la(s) vía(s), dando una tipificación del accidente y el km donde se reporta el mismo, con una periodicidad mínima de horas (24 datos al día) y un consolidado diario.
- Información sobre las condiciones meteorológicas en la(s) vía(s), por Unidad Funcional, así como en las estaciones de peaje y el Centro de Control de Operaciones con una periodicidad mínima de horas (24 datos al día) y un consolidado diario.
- Mensajes desplegados en los paneles de información fijos, detallando el mensaje y la periodicidad con la que pasa.
- Información de cualquier circunstancia que afecte o interrumpa la Operación normal de la carretera con una periodicidad mínima de horas (24 datos al día) y un consolidado diario.
- Reportes mensuales de operación y mantenimiento detallando las variables que se definan en conjunto entre la ANI, la interventoría y el Concesionario.

Adicionalmente deberá implementar un WEB SERVICES para consultar la información geo- referenciada que como mínimo deberá incluir el eje de vía y los bordes de la misma de cada una de las calzadas existentes. Esta información se debe cargar en Internet a través de Web SERVICES cada que se entrega una unidad funcional y deberá mantenerse actualizada a lo largo de todo el tiempo de la Concesión.

Previo a la instalación de los servicios de comunicación, el Concesionario deberá acordar con la ANI toda la información que se enviará y los protocolos mediante los cuales será enviada, los acuerdos establecidos en este acuerdo deberán quedar consignados en un acta.

Los requerimientos de información deberán refrendarse en reuniones entre la ANI, el Interventor y el Concesionario, cada año para prever cambios tecnológicos, mejoras posibles y servicios adicionales que se puedan incluir para el adecuado monitoreo de la(s) vía(s). El resultado de estas reuniones deberá quedar consignados en un acta.

### 3.3.11 Sistemas de Guardia y Vigilancia. Explotación del Corredor del Proyecto

El Concesionario deberá realizar actividades de vigilancia durante las 24 horas, los 365 Días del año, compuesta por personal de la concesión, en vehículos de inspección de tráfico, con identificación de servicios, que vigilará las estructuras físicas y las áreas del Corredor del Proyecto del sistema vial, a fin de

82-  
W

garantizar la integridad de los activos entregados en concesión, sus mejoras y en general los activos del Concesionario y/o de la ANI que se encuentren en la(s) vía(s).

El sistema de vigilancia deberá atender sus funciones con elevados parámetros de calidad y de modernidad, y con todos los equipos, vehículos y personal necesarios, adecuados y uniformados, y deberá contar con personal suficiente para la vigilancia permanente de instalaciones, recaudos y su transporte, dotado del equipo indispensable para sus labores.

El Concesionario es responsable de vigilar y mantener el Corredor del Proyecto libre para la operación adecuada de la(s) vía(s). Mantener el Corredor del Proyecto libre implica vigilar y reaccionar rápidamente frente a posibles ocupaciones, solicitando el desalojo de los ocupantes sin uso de fuerza, y notificando a la Policía de Carreteras, Interventoría, autoridades municipales y ANI si existen ocupaciones que no pueda desalojar mediante el diálogo y sin uso de la fuerza. Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario estará obligado a notificar a las autoridades del correspondiente municipio acerca de cualquier violación a la zona del Corredor del Proyecto, tan pronto como tenga conocimiento de dicha violación.

El Concesionario deberá mantener un inventario de las perturbaciones de la vía que no haya podido controlar según lo arriba previsto, que será objeto de actualización mensual, donde se indicará el tipo de perturbación, su ubicación exacta, las acciones de control desplegadas por el mismo Concesionario y los avisos y comunicaciones que se hayan surtido en relación con las autoridades competentes para solucionar la perturbación respectiva. Con base en dicho inventario la ANI implementará las acciones de coordinación con las demás autoridades que sean del caso, para solucionar definitivamente las ocupaciones y demás perturbaciones.

La ANI verificará, a través del Interventor, que las instalaciones correspondientes a las actividades o servicios complementarios se ajusten a lo aquí establecido, quedando obligado el Concesionario a disponer lo necesario para subsanar las deficiencias que en su caso hubiere observado el representante de la ANI.

La construcción de edificios, colocación de postes, vallas informativas, cercas, anuncios u otras obras dentro de los predios de la zona de Corredor del Proyecto queda prohibida, a menos que la Ley Aplicable lo permita y siempre que se cuente con la autorización previa, expresa y por escrito de la ANI.

El concesionario deberá vigilar los derechos de vía, detectar invasiones y salvaguardar con la propiedad del estado, con el apoyo de las Policía Nacional y demás instituciones gubernamentales. Esta la labor será coordinada por el área social del concesionario. De todas maneras la obligación del concesionario es solamente la de informar oportunamente a la entidad competente, la ANI y la interventoría de la invasión que se está presentando para que se tomen las medidas pertinentes.

### 3.3.12 Especificaciones para la Operación de Túneles

NA

20/11

## 4 GESTIÓN GENERAL, PREPARACIÓN Y ENTREGA DE INFORMES

### 4.1 SISTEMA DE GESTIÓN

El Concesionario deberá realizar periódicamente tareas de inventario y evaluación de todos los elementos constitutivos de la(s) vía(s) para garantizar una toma de decisiones objetiva y racional que a su vez asegure la correcta gestión de la(s) vía(s).

El Concesionario estará obligado a llevar un registro de todas las operaciones ejecutadas durante cada una de las etapas del Contrato, el cual será entregado a la ANI según lo establecido en este Apéndice Técnico, a través del SICC especificado en el Apéndice Técnico 4.

El registro de actividades e inventario de elementos de la Concesión se gestionará a través de un software basado en tecnología de sistemas de información geográfica que deberá permitir:

- a) Georreferenciar cada elemento del inventario (viaductos, drenajes transversales, taludes, pavimento y señalización vertical como mínimo) en un modelo CAD de dos dimensiones.
- b) Realizar consultas sobre cualquiera de esos elementos (características del viaducto, tipología, dimensiones, etc.), verificar fechas de inspecciones, fotografías asociadas, etc.
- c) Realizar búsquedas específicas en el inventario (últimos elementos inventariados, viaductos de tipología específica, tramos de carreteras con un tipo de pavimento específico, etc.)

Las actualizaciones de este sistema tendrán en cuenta las sugerencias del Interventor y de la ANI.

El Concesionario deberá gestionar en todo momento el archivo de los diseños as-built de toda la(s) vía(s), estableciendo un procedimiento para actualizarlos cada vez que una actuación de mantenimiento los modifique.

### 4.2 PREPARACIÓN DE INFORMES

El Concesionario deberá elaborar y presentar informes, programas, planes y estudios, con frecuencias de elaboración, presentación y/o ajuste diverso, tal como se detalla más adelante.

Todos estos informes deben permitir que el Interventor obtenga un conocimiento profundo del acontecer diario de la Concesión, del estado de sus elementos y de las actualizaciones de Planes y Programas.

Una vez inicie la operación del SICC, los informes mencionados en esta sección se deben hacer mediante el SICC.

A continuación se presentan, agrupados según su periodicidad, los principales documentos relacionados con la Operación y el Mantenimiento que deben ser presentados al menos una vez a partir del inicio de la Operación. Los formatos y contenidos de estos documentos deberán ser acordados con la ANI y con el Interventor, de forma que satisfagan exactamente sus necesidades y requerimientos.

21.  
a

#### 4.2.1 INFORMES MENSUALES

A más tardar el Octavo (8º) Día calendario de cada mes, o el siguiente Día Hábil en el caso en que éste cayera en Día Inhábil, el Concesionario deberá presentar dos (2) copias (una a la ANI y otra a la Interventoría) del "Informe Gerencial Mensual", que contendrá como mínimo la siguiente información:

a) Información de los tráficos del mes, clasificados por Día y hora, Tramo, sentido de circulación y categoría de vehículo.

b) Información de accidentes, relacionando cada uno de ellos en una ficha que contendrá al menos los siguientes datos:

i. Localización del accidente (PR ajustado a las decenas de metros y lugar exacto de la calzada).

ii. Croquis de la situación final de los vehículos y descripción del motivo más probable del accidente, a juicio de la Policía de Carreteras. (Se enviarán los documentos que entregue la Policía Carreteras)

iii. Número de víctimas mortales y clasificación por edad y género.

iv. Número de heridos graves y clasificación por edad y género.

v. Número de heridos leves y clasificación por edad y género.

vi. Número de vehículos implicados y categoría, marca, tipo, clase y descripción de cada uno de ellos.

c) Registros de eventos o incidentes.

d) Actuaciones sobre los elementos físicos del sistema vial, con indicación de las características modificadas y códigos de inventario de los elementos cambiados, así como referencia de los diseños as-built, que deben entregarse por separado, aunque junto con el informe mensual. El conjunto de modificaciones al inventario deberá presentarse cada año como parte del documento de actualización de inventario.

e) Información contable del mes, con detalles de ingresos por peaje, Ingresos Comerciales, y costos operativos, de personal, generales, extraordinarios, etc.

f) Información de pesaje de vehículos con registros diarios del número de controles, hora, tipos de vehículos y demás requisitos requeridos en este documento, así como resúmenes estadísticos de las infracciones.

g) Información resumida de condiciones meteorológicas

h) Emisión de informes mensuales, a través del SICC, para la ANI y la Interventoría mostrando un listado completo de cada Indicador en el período informado, de los incumplimientos en algún indicador y el estado de las correcciones.

#### 4.2.2 INFORMES TRIMESTRALES

A más tardar el Octavo día (8) Día calendario de cada Trimestre, o el siguiente Día Hábil en el caso en que éste cayera en Día Inhábil, el Concesionario deberá presentar la información contable del Trimestre no auditada, con detalles de ingresos por Peaje, Ingresos Comerciales, y costos operativos, de personal, generales, extraordinarios, etc.

27  
11/11

## Informes Anuales

### 4.2.2.1 INFORME ANUAL DE OPERACIÓN

A más tardar el 31 de enero de cada año calendario, el Concesionario deberá presentar dos (2) copias (una a la ANI y otra a la Interventoría) de los siguientes documentos con los contenidos que se especifican:

- a) Resumen anual del Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) en cada Estación de Peaje, con estadísticas y clasificación mínima por tipo de vehículo con tarifa distinta.
- b) Resumen de datos de accidentes anuales, con datos estadísticos de localizaciones y gravedad, así como identificación de tramos de concentración de accidentes (TCAs)
- c) Resumen de pasos de transportes especiales por la(s) vía(s) y enumeración de posibles incidentes relacionados con ellos.

### 4.2.2.2 INFORME ANUAL DE MANTENIMIENTO:

En la misma fecha del Informe Anual de Operación al que hace referencia el numeral anterior, el Concesionario hará entrega del Informe Anual de Mantenimiento que detallará las condiciones de los elementos físicos del sistema vial. El mencionado informe contendrá además una relación de las inspecciones periódicas efectuadas (Indicadores de pavimento, estructuras, drenaje y señalización), con sus resultados y conclusiones correspondientes, indicando si se requieren inspecciones más detalladas (ensayos, toma de muestras, etc.) o labores de mantenimiento extraordinario, rehabilitación o reposición.

El informe contendrá además un recuento de las principales actuaciones realizadas en el año del que se informa.

### 4.2.2.3 OTROS INFORMES ANUALES

También serán entregados con una frecuencia anual los siguientes informes:

- a) Actualización integral del Manual de Operación para el nuevo año.
- b) Programa mensualizado de actividades de Operación y Obras de Mantenimiento para el nuevo año. Estas acciones deben basarse en los resultados del sistema de vigilancia de carreteras y consolidado en sus informes.
- c) Estados financieros de acuerdo a lo establecido en el Contrato.

### 4.2.2.4 DOCUMENTACIÓN DE EMISIÓN PUNTUAL

Durante la Fase de Preconstrucción, y según se indica en el Apéndice Técnico 3 "Especificaciones del Contrato", el Concesionario deberá entregar los siguientes documentos:

- a) Programa de Operación y Mantenimiento: El Programa de Operación y Mantenimiento se presentará a la ANI y al Interventor, tanto en su primera versión como en sus actualizaciones anuales.
- b) Manual de Operación: Este documento especificará protocolos e instrucciones tanto para las operaciones rutinarias como para aquellas que se requieran ante cualquier emergencia, incidencia,

accidente o situación extraordinaria. El Manual de Operación debe contener capítulos dedicados a las principales áreas de Operación:

i. Tráfico: Entre otros, debe decir qué mensajes poner en cada situación de tráfico y clima. También debe incluir los manuales de procedimientos técnicos para la implantación del sistema de control de tráfico.

ii. Peajes: Debe incluir el detalle de los procesos de Mantenimiento y Operación de la infraestructura física, la señalización e iluminación y el equipamiento básico; descripción de los procesos, funciones, equipo de trabajo, hardware y software necesarios para la realización del cobro, recaudo y manejo de dinero desde el momento del cobro hasta su depósito, incluyendo el transporte de valores y la transmisión de información; descripción de los procesos, funciones, equipo de trabajo, hardware y software necesarios para la Operación de control, incluyendo la transmisión de información; descripción de los procesos, funciones, equipos de trabajo y convenios que sean necesarios para garantizar la interoperabilidad de los medios automáticos y semiautomáticos de pago; descripción de los procesos, funciones, equipo de trabajo, hardware y software necesarios para garantizar el suministro de información y las labores de Interventoría dispuestos en el Contrato.

El Manual de Operación también debe incluir los protocolos de Operación del peaje con instrucciones para casos rutinarios y especiales, considerando, entre otras cosas, señalización, controles y fiscalización del recaudo, elaboración de estadísticos de tránsito, registro de novedades, atención al Usuario y el Sistema de Control para el cumplimiento de estas normas.

iii. Pesajes (Manual de Operación - Pesajes): Como parte del Manual de Operación, el Concesionario deberá presentar a la ANI el "Reglamento de Operación de las Estaciones de Pesaje" con instrucciones para casos rutinarios y especiales y que incluirá, entre otras cosas, señalización, controles, fiscalización, elaboración de mapas estadísticos con el porcentaje de camiones controlados y el número de horas de control realizado por semana, registro de novedades, localización de equipos de trabajo, control y vigilancia de equipos e instalaciones, atención al Usuario y Sistema de Control para el cumplimiento de estas normas.

c) Plan de Contingencias para paso de Transportes Especiales (Dimensiones Especiales o Carga Extraordinaria) por la(s) vía(s). El Concesionario deberá elaborar y presentar al Ministerio de Transporte, para su aprobación, un plan de contingencias para la atención de accidentes de vehículos que transporten cargas peligrosas, que deberá incluir como mínimo:

i. Señalización.

ii. Controles.

iii. Precauciones y contraindicaciones de la carga.

iv. Medidas a tomar en caso de derrame y/o explosión

d) Memoria Técnica de acuerdo con la Sección 4.18 de la Parte General del Contrato.

e) En cualquier momento durante la ejecución del contrato y siempre que se den las circunstancias que lo exijan conforme a este Apéndice Técnico o a la Ley Aplicable, el Concesionario presentará a la ANI:

i. Informe específico del plan de contingencias para el paso por la concesión de un cierto Transporte Especial en fecha conocida. El Informe deberá incluir como mínimo señalización propuesta, controles,

precauciones y contraindicaciones de la carga, así como medidas a tomar en caso de derrame y/o explosión.

ii. Informe y diseños as-built de elementos constitutivos de la concesión que hayan sido repuestos o modificados sustancialmente: nuevas carpetas de pavimento, reparaciones sustanciales en estructuras, reposición de obras de drenaje o señalización, nuevas instalaciones de tráfico, peaje o iluminación, etc. Esta documentación se entregará el Día 5 del mes siguiente al que se produzcan los cambios, junto con el informe mensual que corresponda.

iii. Plan de desvíos programados, el dispositivo de señalización temporal de la obra y el plan por medio del cual el Concesionario informará a las Autoridades Gubernamentales de los municipios afectados, a las terminales de transporte y en general a la comunidad afectada acerca del cierre del tramo o de la(s) vía(s). Lo anterior, con el fin de que la ANI trámite ante el INVIAS el permiso de cierre temporal.

## 5 REVERSIÓN

De acuerdo con la Sección 9.7 de la Parte General Contrato, cuando concluya la Etapa de Operación y Mantenimiento o cuando el Contrato se termine anticipadamente, todas las obras y bienes de la Concesión, incluyendo los predios de la zona del Corredor del Proyecto y las obras civiles (calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señales), las Estaciones de Peaje y sus equipos, las Estaciones de Pesaje y sus equipos, el Centro de Control de Operación y sus equipos, las Bases de Operación (uno o los que haya), las Áreas de Servicio, todos los automotores y equipos instalados para la Operación del Proyecto, incluyendo equipos y software de computación, equipos de telecomunicaciones, red de fibra óptica, los entregados a la Policía de Carreteras, los equipos de rescate, los elementos de Traslado Asistencial Médico (TAM) y cualquier otra obra y bien que forme parte de la concesión, deberán ser entregados a la ANI sin costo alguno y libre de todo gravamen.

El estado de las obras y bienes al momento de entregar la obra deberá ser el siguiente:

### 5.1 INDICADORES

Al momento de la Terminación del Contrato el Concesionario deberá cumplir con los Valores Mínimos de Aceptación de los Indicadores incluidos en el Apéndice Técnico 4.

Durante los primeros treinta (30) Días de la Etapa de Reversión, el Interventor y el Concesionario realizarán la medición final de los Indicadores.

De encontrarse eventos en los que la infraestructura o los equipos no superen los Valores Mínimos de Aceptación, el Concesionario contará con el Término Máximo de Corrección previsto para el indicador correspondiente para adecuar el estado de la infraestructura. Una vez efectuadas las intervenciones adicionales o vencidas el Término Máximo de Corrección, el Interventor procederá a efectuar una nueva medición y verificará el cumplimiento del indicador.

Si vencido el Término Máximo de Corrección no se ha obtenido una medición igual o superior al Valor Mínimo de Aceptación del indicador correspondiente, procederá la aplicación de multas en los términos señalados en el numeral 6.1(j) de la Parte Especial del Contrato, sin que en este caso aplique el periodo de cura.

42.  
62

## 5.2 PAVIMENTOS

Sin perjuicio del cumplimiento de los demás indicadores, al momento de la terminación del Contrato, los pavimentos deberán contar al menos con el índice de deflexión que se indica en el Apéndice Técnico 4 como valor mínimo de aceptación para el Indicador de Capacidad Estructural E16.

## 5.3 EQUIPOS

Todos los equipos entregados deberán operar por lo menos durante tres (3) años más sin necesidad de reposición, a excepción de los vehículos automotores que deberán tener una vida útil de tres (3) años como mínimo.

En caso de que el Concesionario contrate servicios de terceros (como ambulancias, auxilio mecánico, etc.) al final de la concesión está obligado a revertir a la ANI los vehículos necesarios para prestar estos servicios. Si no es propietario de este tipo de vehículos, en algún momento deberá adquirirlos para poder revertirlos a la ANI al final de la concesión.

Teniendo en cuenta lo anterior, si alguno(s) de los equipos, vehículos o cualquier otro activo que sea objeto de reversión está bajo la modalidad de leasing, cuando se llegue a la fecha de reversión el Concesionario deberá haber ejercido la opción de compra de tales bienes para efectuar su reversión a la ANI.

## 5.4 TÚNELES

No Aplica

# 6 MANTENIMIENTO

## 6.1 ALCANCE GENERAL DE LAS OBRAS DE MANTENIMIENTO

Las Obras de Mantenimiento se iniciarán a partir de la Fecha de Inicio y concluirán con la suscripción del Acta de Reversión, de acuerdo a lo establecido en la Sección 9.7 (f) de la Parte General del Contrato de Concesión.

Las Obras de Mantenimiento deberán adelantarse aun cuando no exista una categoría o procedimiento específico para éstas en este numeral, de manera que los elementos de la(s) vía(s) cumplan con los Indicadores previstos en el Apéndice Técnico 4 y cumplan su función de manera adecuada con la calidad de servicio establecida en el Contrato, en el presente Apéndice Técnico y en los demás documentos del Contrato. Por consiguiente, la descripción de las Obras de Mantenimiento y Operación no debe entenderse como exhaustiva, por lo que se entiende que el Concesionario deberá asumir la obligación de realizar todos los trabajos, obras y actividades necesarios para cumplir con los Indicadores establecidos en el Apéndice Técnico 4 – Indicadores para Disponibilidad, Calidad y Nivel de Servicio.

En cualquier caso, el Concesionario deberá corregir todos los deterioros o deficiencias detectados por la Interventoría o por él directamente en desarrollo de sus actividades de autoevaluación, y en especial aquellos que pudieran afectar a la transitabilidad de la(s) vía(s). Por consiguiente, el Concesionario será responsable de adoptar las medidas preventivas y/o correctivas necesarias para la conservación de la(s) vía(s) en las condiciones establecidas en el Contrato y en el Apéndice Técnico 4 – Indicadores para Disponibilidad, Calidad y Nivel de Servicio, así como en las que exija la Interventoría, siempre que se refieran al cumplimiento de temas obligatorios del Contrato y/o la Ley Aplicable.

Todas las Obras de Mantenimiento se realizarán siguiendo los planes o los procedimientos mencionados en el Manual de Operación y Mantenimiento.

Sin limitar la generalidad de lo anterior, antes del inicio de cualquier actividad o acción de conservación el Concesionario deberá instalar un sistema de señalización provisional de obra de acuerdo con un Plan de Manejo de Tráfico (PMT) previamente presentado a la interventoría, según lo contenido en el manual de señalización expedido por el Ministerio de Transporte e INVIAS, conforme a las normativa de control de tráfico, de modo que se propicie la total seguridad de Usuarios, trabajadores y población colindante.

Para el desarrollo y ejecución de las anteriores actividades, el Concesionario tomará en cuenta los convenios que la ANI haya establecido con otras empresas de servicios públicos para hacer uso del Corredor del Proyecto.

Todas las operaciones que restauren o mejoren las condiciones actuales de la(s) vía(s) deberán realizarse conforme a la normativa vigente y Ley Aplicable, en cuanto a la calidad de los materiales y los procedimientos de ejecución, salvo justificación expresa debidamente presentada y verificada por el Interventor. El Concesionario podrá elegir el tipo de actuación a emprender, dentro de los márgenes que otorguen la Ley Aplicable y la buena práctica del momento, y la deberá comunicar por escrito a la ANI y al Interventor. Si la actuación no resulta eficaz ni durable, la ANI y/o el Interventor solicitarán al Concesionario que adopte soluciones definitivas que resuelvan el problema existente.

Cuando las Obras de Mantenimiento incorporen cualquier elemento adicional a la(s) vía(s) por cuenta y riesgo del Concesionario, tales servicios deberán estar basados en sus correspondientes Estudios de Detalle, los cuales deberán contener el detalle de todas las soluciones propuestas, y deberán haber sido elaborados conforme a las normas constructivas y de servicios vigentes y presentados previamente al Interventor para su verificación.

Al término de los trabajos correspondientes a cada Obra de Mantenimiento, el Concesionario deberá presentar un informe detallado al Interventor y a la ANI. Este informe deberá contener registros fotográficos, descripciones de todas las Obras de Mantenimiento realizadas, incluyendo sus respectivas cantidades y memorias de cálculo, así como el diseño de la obra construida, en concordancia con lo establecido en Apéndice Técnico 4.

A continuación se presentan las prescripciones que, como mínimo y sin perjuicio de todas aquellas otras necesarias para cumplir con lo aquí previsto, la buena práctica internacional y la Ley Aplicable, debe cumplir el Concesionario.

## 6.2 TIPOS DE ACTUACIONES DE MANTENIMIENTO

Las Obras de Mantenimiento comprenden el conjunto de operaciones realizadas para preservar las características técnicas y físicas operacionales de la(s) vía(s), conforme a la Ley Aplicable y los Indicadores, e incluyen- pero sin limitarse- las siguientes actividades:

Actividades de Mantenimiento Ordinario (Rutinarias y Cíclicas): Incluyen actividades de corrección de defectos o inconformidades y actividades de mantenimiento para asegurar la continuidad del servicio de la(s) vía(s) y encaminadas a mantenerla en condiciones adecuadas. Estas actividades también incluyen las relacionadas con la gestión de la conservación y su componente administrativo referido a la continuidad del servicio. Por ello, el Concesionario deberá apoyar a las autoridades de tránsito en temas como la respuesta a accidentes, la vigilancia, etc. Por último, también se incluyen actividades de uso y defensa de la carretera,

*Handwritten signature or initials*

tales como las encaminadas a la protección del Corredor del Proyecto y a la limitación de la propiedad, a la regulación y limitación de accesos y al establecimiento de limitaciones a la circulación de vehículos.

**Actividades de Mantenimiento Extraordinario (Periódico):** Actividades preventivas periódicas de gran envergadura que deben ser planeadas en ciclos más largos que los de la conservación correctiva rutinaria, casi siempre próxima al fin de la vida útil del elemento o cuando el desempeño de un elemento o sistema pueda comprometer la seguridad o el confort de los Usuarios.

**Actividades de Mantenimiento de Emergencia:** Actividades destinadas a reparar, reconstruir o restaurar elementos obstruidos o dañados del sistema vial, corrigiendo defectos de surgimiento repentino provocados por circunstancias extraordinarias y/o emergencias relacionadas con eventos de ocurrencia imprevisible. La respuesta a estos eventos, tales como accidentes de tránsito o fenómenos naturales, debe estar a cargo del equipo de inspección de conservación o de la Operación de tráfico, los que deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los Usuarios o comunidades.

### 6.3 ACTIVIDADES PARTICULARES DEL MANTENIMIENTO

#### 6.3.1 PAVIMENTO Y BERMAS

El Concesionario deberá realizar a su propio riesgo todos los trabajos de conservación, mantenimiento, reparación, rehabilitación y reconstrucción que sean necesarios para el cumplimiento de los Indicadores de Estándares de Calidad en los términos establecidos en el Apéndice Técnico 4: Indicadores para Disponibilidad, Calidad y Nivel de Servicio, en el que se presentan los indicadores, valores mínimos de aceptación, métodos de medida y tiempos máximos de corrección.

Los Indicadores relacionados con el estado de Pavimentos y BERMAS se presentan a continuación.

Tabla 8 - Indicadores Aplicables a Pavimentos y BERMAS

IDENTIFICADOR	INDICADOR	Tipo de Pavimento
E1	IRI	Flexible - Rígido
E2	Ahuellamiento	Flexible
E3	Fisuras	Flexible
E4	Coefficiente de Fricción Transversal	Flexible - Rígido
E5	Textura	Flexible - Rígido
E6	Baches	Flexible
E7	Hundimientos	Flexible
E10	Drenajes Superficiales, longitudinal y trasversal	Flexible - Rígido
E16	Capacidad Estructural	Flexible
E17	Disponibilidad de la Vía	Flexible - Rígido

27  
M.

<b>E23</b>	<b>Grietas</b>	<b>Rígido</b>
<b>E22</b>	<b>Escalonamientos</b>	<b>Rígido</b>
<b>E26</b>	<b>Eficiencia en la Transferencia de Carga</b>	<b>Rígido</b>
<b>E25</b>	<b>Juntas</b>	<b>Rígido</b>
<b>E24</b>	<b>Desportillamiento de Juntas</b>	<b>Rígido</b>

Para cumplir con los Indicadores a que se refiere el Apéndice Técnico 4, el Concesionario deberá ejecutar las siguientes actividades, además de todas aquellas que de acuerdo con la técnica y las necesidades de la infraestructura, sean necesarias para cumplir con los mencionados Indicadores.-

#### 6.3.1.1 REPARACIÓN DE BACHES Y ASENTAMIENTOS

El Concesionario se obliga a mantener, en todo momento, la superficie de rodadura y las bermas libres de baches y deformaciones como ahuellamientos, hundimientos, desplazamientos de borde, afloramientos, etc., para lo cual efectuará las reparaciones de acuerdo con los procedimientos y especificaciones descritos en su Manual de Operación y Mantenimiento y en los plazos indicados en el Apéndice Técnico 4. Para ello deberá disponer de personal calificado que deberá realizar recorridos rutinarios con el propósito de detectar y clasificar los defectos, con la periodicidad mínima indicada en el Apéndice 4. Además, seleccionará y suministrará los materiales y equipos adecuados para cada una de las operaciones necesarias para la reparación de baches en afirmado y parcheo en pavimento en la corona.

Las tareas incluidas en estas actividades de mantenimiento se presentan en la Tabla 9 - Tareas Reparación de Baches y Asentamientos.

*Handwritten signature or initials*

*Handwritten signature or initials*

**Tabla 9: Tareas Reparación de Baches y Asentamientos**

Tareas ejecutadas en la estructura de la corona (calzada y bermas) de carreteras pavimentadas		
Código	Actividad	Descripción
229	Bacheo (carreteras pavimentadas):	Reparación localizada en la estructura de la calzada, tapando los huecos por medio de reconstrucción de capas inferiores con material granular compactado, sin incluir la capa de rodadura (ver especificaciones técnicas de INVIAS).
Tareas ejecutadas en la superficie de rodadura de la corona (calzada y bermas) de carreteras pavimentadas		
Código	Actividad	Descripción
257	Parcheo:	Arreglo localizado de la capa de rodadura mediante la colocación de mezcla asfáltica (concreto asfáltico, mezcla con asfalto líquido o mezcla con emulsión) incluyendo la compactación. (Ver especificaciones técnicas de INVIAS)

### 6.3.1.2 SELLADO DE FISURAS

El Concesionario se obliga a mantener la superficie de rodadura y las bermas libres de todo tipo de fallas (entre otras, ojos de pescado, fisuras longitudinales y transversales, agrietamientos, baches, descascaramientos, pérdida de la película ligante o de los agregados, ahuellamientos, hundimientos, desplazamientos de borde, afloramientos, etc.), para lo cual efectuará las reparaciones de acuerdo con los procedimientos y especificaciones descritas en las Especificaciones Técnicas y dispondrá del personal calificado que realizará recorridos rutinarios con el propósito de detectar y clasificar las fallas. Igualmente dispondrá del personal para el bacheo, parcheo y sello de fisuras en carreteras pavimentadas, de acuerdo con las especificaciones técnicas del INVIAS.

Las tareas incluidas en el sellado de fisuras se presentan en la Tabla 10

Tabla 10 - Tareas ejecutadas en la superficie de rodadura de la corona (calzada y bermas) de carreteras pavimentadas.

Código	Actividad	Descripción
63	Sello de fisuras abiertas (ancho mayor de 3 mm).	Relleno de fisuras abiertas (grietas) con una mezcla de emulsión y arena.
64	Sello de fisuras abiertas (ancho menor de 3 mm).	Relleno de fisuras abiertas (grietas) con emulsión asfáltica

### 6.3.1.3 REPARACIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO

El Concesionario se obliga a mantener, en todo momento, la superficie del pavimento rígido y las bermas libres de fisuras, escalonamientos, pérdida de sellos, etc., para lo cual efectuará las reparaciones de acuerdo con los procedimientos y especificaciones descritos en su Manual de Operación y Mantenimiento y en los plazos indicados en el Apéndice Técnico 4. Para ello dispondrá de personal calificado que deberá realizar recorridos rutinarios con el propósito de detectar y clasificar los defectos, con la periodicidad mínima indicada en el Apéndice 4. Además, seleccionará y suministrará los materiales y equipos adecuados para cada una de las operaciones necesarias.

Las tareas incluidas en las actividades de mantenimiento de un pavimento rígido se presentan en la Tabla 11.

Tabla 11 - Tareas ejecutadas en la superficie de rodadura de la corona (calzada y bermas) de carreteras pavimentadas

Código	Actividad	Descripción
500	Sellado de juntas y fisuras	Reparación del sello de las juntas mediante la remoción del sello deteriorado y la colocación de un nuevo material sellante que cumpla con las características de calidad, elongación y factor de forma, que permita evitar el ingreso de agua por las juntas. En el caso de sellado de fisuras, se debe preparar la cavidad y realizar el mismo procedimiento de sellado, con las mismas características de calidad, elongación y factor de forma que el sellado de las juntas.
Tareas ejecutadas en la estructura de la corona (calzada y berma) de carreteras pavimentadas		
Código	Actividad	Descripción
501	Reparación a Profundidad Parcial	Reparación de la porción superficial de una losa de concreto, que consiste en la remoción de hasta 1/3 del espesor de la losa, con el fin de reparar desportillamiento en las juntas y fisuras, daños superficiales que no excedan el tercio del espesor.

Tareas ejecutadas en la estructura de la corona (calzada y berma) de carreteras pavimentadas		
Código	Actividad	Descripción
502	Reparación a Profundidad Total	Reparación de todo el espesor de la losa de concreto hasta exponer el material de base. Se utiliza para reparar daños en la base, segmentaciones de losas, fisuras de gran severidad que atraviesen todo el espesor de la losa. Dependiendo del tipo y causa del daño, se debe restituir total o parcialmente el sistema de soporte de la losa, el sistema de transferencia de carga en las juntas y/o el sistema de amarre.

Tareas ejecutadas en la estructura de la corona (calzada y berma) de carreteras pavimentadas		
Código	Actividad	Descripción
503	Reparación a Profundidad Parcial	Reparación de la porción superficial de una losa de concreto, que consiste en la remoción de hasta 1/3 del espesor de la losa, con el fin de reparar desportillamiento en las juntas y fisuras, daños superficiales que no excedan el tercio del espesor.

Tareas ejecutadas en la estructura de la corona (calzada y berma) de carreteras pavimentadas		
Código	Actividad	Descripción
504	Costura de fisuras	Reparación de fisuras en diferentes grados de severidades, que mediante la aplicación de materiales epóxicos o colocación de aceros, permiten la restitución de la integridad estructural de la losa de concreto, con el fin de que la losa soporte los esfuerzos y deformaciones de la manera en que fue diseñada originalmente. Se pueden tener varios procedimientos, como: (1) costuras epoxicas por gravedad y presión, (2) costura cruzada, y (3) costura lineal o ranurada.

Tareas ejecutadas en la estructura de la corona (calzada y berma) de carreteras pavimentadas

CÓDIGO	ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN
--------	-----------	-------------

82  
ML

505	Inserción de barras de transferencia	Se utiliza para restituir el sistema de transferencia de carga, para maximizar la eficiencia de la transferencia de carga en las juntas. Consiste en la inserción en el concreto endurecido, mediante el corte de ranuras que permitan colocar nuevas barras de transferencia lisas, con el diámetro, resistencia y longitud adecuadas al diseño.
Tareas ejecutadas en la estructura de la corona (calzada y berma) de carreteras pavimentadas		
CÓDIGO	ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN
506	Fresado superficial	Se utiliza para restituir la planicidad superficial de un pavimento de concreto o para restituir el acabado superficial. Consiste en el paso de fresadoras con tambores de discos, que eliminan mediante fresado la capa superficial (entre 1 y 3 cm) del espesor del pavimento. Normalmente se utiliza en edades avanzadas del pavimento, cuando este ya ha cumplido o está próximo a cumplir su vida útil de diseño.
Tareas ejecutadas en la estructura de la corona (calzada y berma) de carreteras pavimentadas		
CÓDIGO	ACTIVIDAD	DESCRIPCIÓN
507	Estabilización de losas	Se utiliza para rellenar cavidades debajo de la losa de concreto, que afectan la capacidad de soporte uniforme de las losas. Consiste en la elaboración de perforaciones y la inyección a baja presión de material de relleno.

### 6.3.2 SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

El Concesionario deberá realizar los trabajos de limpieza periódica, de al menos una vez al mes, conservación, y reparación necesarios para cumplir en todo caso con lo estipulado en esta Sección y, además, asegurar el cumplimiento de lo especificado para los Indicadores, incluidos en el Apéndice Técnico 4:

Tabla 12 Indicadores de Señalización Vertical y Señalización Horizontal

IDENTIFICADOR	INDICADOR
E11	Señalización Vertical
E12	Señalización Horizontal

El Concesionario deberá asegurar, durante toda la vigencia del Contrato y en todo momento, con los Índices de Estándares de Calidad del Apéndice Técnico 4, tanto de la señalización horizontal como de la señalización vertical, cumpliendo con las normas vigentes, incluyendo sin limitación al Manual de

Señalización Vial del Ministerio de Transporte última versión según se modifique o adicione de tiempo en tiempo y con otras normas referidas a materiales utilizados, reflectividad y limpieza.

Será obligación del Concesionario incluir en su Manual de Operación, a su cuenta y riesgo, un "Programa de Señalización y Manejo de Tránsito" para evitar -o minimizar, en lo posible- las afectaciones que puedan causarse durante la ejecución de las Obras de Mantenimiento Ordinario, Extraordinario o de Emergencia, sobre el tránsito de la(s) vía(s) o sobre otras vías públicas que deba utilizar para acceder a la(s) vía(s) objeto de las obras. Del mismo modo, el Concesionario debe presentar a la Interventoría un estudio de señalización temporal como parte de los estudios que entregue cada vez que realice Obras de Mantenimiento Ordinario, Extraordinario o de Emergencia que supongan nuevos elementos en la(s) vía(s).

Se considerarán deficiencias para la evaluación del cumplimiento de los Indicadores respectivos entre otras, las siguientes: ausencia de señales, existencia de señales ilegibles, no cumplir con las Especificaciones del Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, la resolución 004577 de 2009 y demás disposiciones vigentes, entre ellas las referentes a dimensiones, colores, rotulado, reflectancia y ubicación de las señales (longitudinal, lateral o elevado), etc.

#### 6.3.2.1 SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Las señales verticales deben tener una reflectividad como mínimo del ochenta por ciento (80%) de la reflectividad inicial exigida por el Manual de Especificaciones de Construcción del INVIAS (de 2004), según se modifique o adicione de tiempo en tiempo y las normas complementarias que menciona el Manual como la NTC 4739. En caso de que los valores sean inferiores será necesaria la reposición inmediata de las señales, según los plazos establecidos en el Apéndice Técnico 4.

La evaluación por Tramo se efectuará utilizando los formatos relevantes contenidos en dicho manual o en el vigente que regule la materia y en ellos se consignará la evaluación correspondiente para cada uno de los aspectos considerados en el Sistema de Control para la señalización.

El Concesionario deberá sustituir la señalización y/o los dispositivos de señalización dañados, de manera inmediata tan pronto como lo advierta o le sea comunicado por la Interventoría o la ANI, a través del SICC, así como cuando se advierta que la falta, avería o mala reflectividad de un dispositivo puedan generar peligro de accidentes. Lo anterior, sin perjuicio de la imposición de multas o la aplicación de deducciones sobre la Retribución de Operación y Mantenimiento pertinentes.

Los Tramos de doble calzada deberán contar con señalización vertical a ambos costados de cada calzada, de tal forma que los vehículos que transitan por el carril rápido sean informados por las señales instaladas al costado izquierdo de la calzada y se eviten así posibles obstrucciones de la línea visual entre el vehículo que transita por el carril izquierdo y la señal instalada en el costado derecho de la calzada por parte de otros vehículos.

Se deberá colocar el número de señales provisionales que sean necesarias durante el tiempo que tome realizar labores de mantenimiento u obras, y estas señales deberán ser retiradas cuando las obras terminen. La cantidad de señales y su ubicación deberá ajustarse siempre en función de criterios técnicos y buscando reducir la accidentalidad.

La señalización temporal debe considerar las condiciones de visibilidad más desfavorables, para ello, las señales, barricadas, conos y demás elementos de señalización deberán cumplir con:

Reflectividad de las señales de tránsito: Todas las señales de tránsito deberán fabricarse con material reflectivo, conforme a las Especificaciones Técnicas del INVÍAS, según se modifiquen o adicionen de tiempo en tiempo, y con el Manual de Señalización Vial, según se modifique o adicione de tiempo en tiempo, o la Ley Aplicable.

Reflectividad de elementos de direccionamiento: Todos los elementos rígidos como barricadas, canecas, muros, deberán tener elementos y dispositivos reflectivos que cumplan con las normas técnicas y con el Manual de Señalización Vial.

Luces intermitentes: Con el fin de garantizar la visibilidad de barricadas o elementos de direccionamiento deberán utilizarse luces intermitentes. En caso de barreras, deberán colocarse luces de advertencia que permitan mayor visibilidad.

Señales luminosas: Las señales deben generar su propia luz. La luz debe ser opaca y no debe encandelillar a los conductores de vehículos. En caso de poca visibilidad nocturna se deberán utilizar reflectores orientados de manera que no deslumbren al conductor. No se permitirá el uso de mecheros ni de dispositivos de iluminación que no cumplan con las normas de calidad

#### 6.3.2.2 DEMARCACIÓN HORIZONTAL

El Concesionario debe garantizar que en la demarcación horizontal, en el momento de su colocación y en todo punto de línea demarcada, se produzcan como mínimo 250 milicandelas /m<sup>2</sup>\*lux para líneas de color blanco y como mínimo 200 milicandelas /m<sup>2</sup>\*lux para líneas de color amarillo y durante cualquier momento de la etapa de operación 150 milicandelas /m<sup>2</sup>\*lux.

La evaluación se efectuará respecto al estado físico de las líneas demarcadas, midiendo el porcentaje de reflectancia con un reflectómetro de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos por el INVÍAS y demás disposiciones vigentes. En su caso, se utilizarán los formatos aplicables establecidos por el INVÍAS y/o la ANI.

La demarcación horizontal provisional que sea necesaria se indicará durante el tiempo que tome la ejecución de las labores de mantenimiento u obras dentro de la(s) vía(s), y se borrará cuando éstas terminen. Las líneas de demarcación deberán señalar claramente el pavimento temporal (carriles, línea de berma) con el fin de reducir índices de accidentalidad. Al igual que en el caso anterior, la demarcación temporal debe considerar las condiciones de visibilidad más desfavorables.

En caso que en la(s) vía(s) que forman parte de este contrato, no tengan completos y continuos todos los delineadores de piso o elevados obligatorios (tachas, etc.), el Concesionario deberá reponerlos en los plazos establecidos en el Apéndice Técnico 4.

#### 6.3.2.3 ACTUALIZACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL.

El Concesionario debe basarse en los resultados de la aplicación de la definición de medidas de intervención para mejorar la Seguridad Vial bajo el SGSV para establecer la pertinencia de las señales y verificar si están vigentes las condiciones por las cuales se decidió su instalación o si existen señales que fueron instaladas erróneamente o si es necesario la instalación de señales en otros sectores de la vía.

Igualmente, se debe procurar que cuando se repongan las señales, las nuevas cuenten con parales fracturables especialmente en la señalización que requiere la utilización de postes y ofrecen peligro a los

usuarios cuando el conductor pierde el control del vehículo y las impacta. Iguales consideraciones se deben tener en cuenta con demarcación o señalización horizontal. Todo lo anterior de acuerdo a los resultados de la definición de medidas del SGSV.

### 6.3.3 BARRERAS, DEFENSAS Y ELEMENTOS DE CONTENCIÓN

El Concesionario deberá realizar los trabajos de conservación, reparación y reposición necesarios para cumplir con lo estipulado en esta Sección y, con lo especificado por los Indicadores previstos en el Apéndice Técnico 4.

Los Indicadores relacionados con las barreras, defensas y mecanismos de contención, se presentan a continuación.

Tabla 13 Indicadores de Barreras y Elementos de Contención

IDENTIFICADOR	INDICADOR
E13	Barreras y Elementos de Contención

Todos los tipos de barreras deberán estar libres de defectos estructurales. Su tipo, situación, altura y separación de obstáculos se definirán según la Ley Aplicable. Los materiales empleados en las defensas deberán cumplir con lo establecido en el artículo 730-07 del Manual de Especificaciones Técnicas de Construcción del INVÍAS, en su versión más actualizada.

Los postes y las conexiones de las defensas metálicas deberán estar en perfecto estado y exentos de oxidación. De acuerdo a criterios internacionales de empleo de barreras metálicas, los postes de las barreras que se repongan no podrán ser de perfil en I o U, sino tubulares (postes de sección transversal circular o rectangular con los cantos redondeados).

Las barreras de hormigón deberán estar libres de desprendimientos y bien alineadas, ancladas y diseñadas conforme a tipos y formas debidamente probadas. La colocación de amortiguadores de impacto deberá obedecer a un diseño técnico de necesidad, tipo, ubicación y control de mantenimiento.

El Interventor formulará un reporte especial de los casos en que se presenten defectos. El Concesionario deberá sustituir o corregir los elementos dañados tan pronto como lo advierta o le sea indicado por el Interventor o por la ANI, siempre buscando cumplir con los Indicadores del Sistema de Control.

#### 6.3.3.1 ACTUALIZACIÓN DE LOS SISTEMAS DE CONTENCIÓN VEHICULAR

El Concesionario debe basarse en los resultados de la aplicación de la definición de medidas de intervención para mejorar la Seguridad Vial bajo el SGSV para establecer la pertinencia de las barreras y sistemas de contención de vehículos y verificar si están vigentes las condiciones por las cuales se decidió su instalación o si es necesaria la instalación de otros sistemas o la instalación de éstos sistemas en otros sectores de la vía.

Se debe comprobar si los sistemas de contención vehicular existentes cumplen con las normas de instalación, en el caso de la barreras metálicas si se ha dejado el ancho suficiente para que la barrera trabaje adecuadamente y permita el redireccionamiento del vehículo, si la altura de la barrera es la adecuada, si cuenta con los sistemas de protección para motociclistas, si los extremos han sido debidamente tratados con los ángulos y longitudes de abatimiento y desviación y si la transición entre

sistemas ha sido realizada apropiadamente. De igual manera si las barreras cumplen con las normas de fabricación presentadas en el Apéndice 3, en caso contrario deben ser reemplazadas.

En caso de las barreras de concreto se debe verificar si son apropiadas para el tipo de vehículo que circula por la vía y si cumplen con las dimensiones que permiten el redireccionamiento de los vehículos.

#### 6.3.4 ILUMINACIÓN

El Concesionario se obliga a asegurar la adecuada iluminación de todas y cada una de las Estaciones de Pesaje, Estaciones de Peaje, Centros de Control de Operación, intersecciones a nivel y a desnivel, Áreas de Servicio de la(s) vía(s), puentes peatonales y paraderos sobre cascos urbanos, con el fin de dar seguridad a la Operación en estos sitios. El Concesionario deberá igualmente asegurar el mantenimiento de la iluminación que pueda existir en otras zonas de la(s) vía(s).

Los Indicadores relacionados con la iluminación de las vías se presentan a continuación.

Tabla 14 Indicadores de Iluminación

IDENTIFICADOR	INDICADOR
E14	Iluminación

En caso de que se presenten deficiencias en el funcionamiento de la iluminación, el Concesionario deberá corregir o reemplazar las lámparas defectuosas inmediatamente siempre y cuando estos elementos estén bajo su administración

#### 6.3.5 DRENAJE

El Concesionario deberá realizar los trabajos de Inspección, teniendo en cuenta el Manual Invias de Inspección para estructuras de drenaje, conservación, reparación y reconstrucción necesarios para cumplir con lo estipulado en esta Sección y asegurar el cumplimiento de lo especificado por el Indicador de mantenimiento de drenaje, de conformidad con lo señalado en el Apéndice Técnico 4.

Los Indicadores relacionados con el estado de drenajes se presentan a continuación.

Tabla 15 Indicadores de Drenaje

IDENTIFICADOR	INDICADOR
E10	Drenajes superficiales, longitudinal y transversal

Entre otras actividades, el Concesionario se obliga a realizar todas las actividades tendientes a garantizar el adecuado drenaje de las aguas de escorrentía mediante la limpieza, reparación y/o reconstrucción de las obras de arte. Estas labores deberán realizarse desde el momento en que se detecte su necesidad, para lo

82.  
W

cual el Concesionario deberá contar con personal calificado y con la maquinaria y los equipos que sean necesarios para su pronta ejecución.

#### 6.3.5.1 LIMPIEZA DE OBRAS DE DRENAJE

El Concesionario se obliga a mantener las calzadas, bermas, cunetas, zanjas de coronación, encoles, descoles, canales, obras de arte, puentes, barandas, lechos de ríos y cursos de agua libres de obstáculos, derrumbes o deslizamientos que puedan restringir o interrumpir el tránsito o dificultar el flujo de aguas de escorrentía hacia las obras de drenaje o subdrenaje. El Concesionario deberá remover los obstáculos o escombros y transportarlos a lugares autorizados como botaderos y depositarlos mediante procedimientos que cumplan con las normas ambientales vigentes y en general con la Ley Aplicable. Sin perjuicio de la obligación del Concesionario en cuanto al cumplimiento de los Indicadores en materia de estado de drenajes, en los términos señalados en el Apéndice Técnico 4, algunas de las actividades de mantenimiento relacionadas con éste particular, se presentan en la siguiente Tabla.

Tabla 16 Tareas limpieza de obras de drenaje

Código	Actividad	Descripción
25	Limpieza Cunetas	Limpieza manual de las cunetas revestidas y en tierra.
32	Limpieza Coronación	Limpieza de las zanjas de coronación revestidas y en tierra.
34	Limpieza Encoles	Limpieza de encoles y/o descoles revestidos y en tierra.
36	Limpieza Canales	Limpieza de canales revestidos y en tierra.
97	Limpieza Obras	Limpieza de obras (Alcantarillas y box de todos los tamaños)
98	Limpieza Colectoras	Limpieza de zanjas colectoras, canales, cámaras

Las tareas de limpieza deben realizarse dentro del Corredor del Proyecto e incluso fuera de él cuando se prevean problemas de drenaje o estabilidad de estructuras.

### 6.3.5.2 RECONSTRUCCIÓN DE CUNETAS Y ZANJAS DE CORONACIÓN

El Concesionario se obliga a realizar todas las actividades tendientes a garantizar el adecuado drenaje de las aguas de escorrentía para mantener y preservar la estabilidad de la(s) vía(s) con la reparación y/o reconstrucción de las cunetas y zanjadas de coronación de acuerdo con los procedimientos y especificaciones descritos en las Especificaciones Técnicas. Estas labores deberán realizarse en el momento en que se detecte su necesidad, para lo cual el Concesionario deberá disponer del personal calificado, la maquinaria y el equipo que sean necesarios para su pronta ejecución.

### 6.3.6 LIMPIEZA GENERAL DE CALZADA, MÁRGENES, BERMAS, Y ÁREAS DE SERVICIO

El Concesionario deberá realizar los trabajos de limpieza, retirada de obstáculos y basuras, tratamiento de derrames, siega de vegetación, podas, rocería, etc. necesarios para cumplir con lo estipulado en esta Sección y, además, asegurar el cumplimiento de lo especificado por los Indicadores contenidos en el Apéndice Técnico 4.

Los Indicadores relacionados con la limpieza general de calzada, márgenes, bermas, y áreas de servicio de las vías se presentan a continuación.

Tabla 17 Indicadores de Limpieza General

IDENTIFICADOR	INDICADOR
E8	Estado de Márgenes, separador central. Área de servicio y Corredor del Proyecto

#### 6.3.6.1 LIMPIEZA DE CALZADA Y BERMAS

La(s) vía(s) deberá permanecer libre de basuras, desperdicios o desechos de cualquier tipo. El Concesionario deberá garantizar la disposición de los materiales producto de la limpieza en un sitio apropiado, de acuerdo con la Ley Aplicable relativa a la protección del medio ambiente, así como con los Planes de Manejo Ambiental y Social.

Cuando la(s) vía(s) (calzada más berma) se halle obstaculizada por objetos de cualquier tipo (basura, desechos o desperdicios de cualquier naturaleza, restos de accidentes como derrames de aceites o productos tóxicos, animales muertos, derrumbes, etc.), aún por causas ajenas a la voluntad del Concesionario, se considerará que existe un incidente, por lo que el control de la ejecución de las operaciones del correspondiente despeje o limpieza de la(s) vía(s) se registrará por el Indicador O1.

Cuando existan estos obstáculos el Concesionario deberá limpiar, mantener y restituir el Corredor del Proyecto de la carretera en el menor tiempo posible, respetando los tiempos máximos descritos en los Indicadores contenidos en el Apéndice Técnico 4.

### 6.3.6.2 LIMPIEZA DE SEPARADOR CENTRAL, MÁRGENES, ÁREAS DE SERVICIO Y TERRENOS DENTRO DEL DERECHO DE SECTOR

Este trabajo comprende la limpieza general del separador central, los márgenes de la calzada y las zonas aledañas y complementarias a la(s) vía(s), tales como áreas de servicio, zonas de parqueo, maniobras, accesos inmediatos a la carretera concesionada y rocería en los taludes en corte. Incluye todas las labores necesarias para mantener dichas zonas libres de basura y obstáculos, ramas, troncos, piedras, animales muertos, señales, avisos, vallas y demás objetos que impidan la visibilidad, el tránsito y el drenaje de la(s) vía(s), o que generen peligro para la seguridad del tránsito, sin límite de cuantía en lo referido al volumen y su acarreo.

Toda la franja correspondiente al Corredor del Proyecto de la carretera debe estar siempre libre de obstáculos que afecten la visibilidad y seguridad del Usuario. En todos y cada uno de los Tramos debe cumplirse que no existan peligros para el tránsito en las zonas laterales de la(s) vía(s).

El separador central y las márgenes de la calzada deberán estar en buen estado de limpieza. Para garantizarlo, el Concesionario se obliga mantener estas zonas cumpliendo con el Indicador correspondiente, es decir, asegurando que ningún kilómetro tenga una media de artículos basura de más de 25 artículos por cada 50 metros. Se excluyen de estas mediciones los pasos urbanos, zonas urbanas o centros con afluencia poblacional.

Las inspecciones se realizarán a petición de la Interventoría, por lo general después de las actividades de rocería para apreciar mejor la basura oculta entre la vegetación, y realizando recuentos visuales de los elementos mayores de 15 cm (se contrastará esta magnitud con cinta métrica si es preciso). Los recuentos se harán por secciones de 50 metros seleccionadas por la Interventoría, hasta un máximo de 3 secciones representativas por kilómetro, y el valor del kilómetro será equivalente a la media del número de artículos encontrados en cada sección inspeccionada.

Para respaldar estas inspecciones, el Concesionario controlará al menos semanalmente y de forma visual la condición de estas zonas, comprobando que no existan peligros para el tránsito o que disminuyan la seguridad vial. Para este concepto no se permitirá ningún kilómetro afectado. En caso de que se encuentre uno o varios de estos peligros al tránsito en las zonas laterales de la(s) vía(s), el Concesionario tendrá el plazo estipulado por el Indicador para mejorar la condición del Corredor del Proyecto de la carretera.

### 6.3.6.3 ROCERÍA, PAISAJISMO Y MANTENIMIENTO DE PLANTACIONES

Sin perjuicio de la obligación del Concesionario de cumplir lo previsto en el Indicador correspondiente, éste se obliga a realizar todas las actividades de rocería y podas tendientes a garantizar una perfecta visibilidad en la(s) vía(s), una adecuada imagen de la ruta y un riesgo mínimo de incendios en la zona del Corredor del Proyecto.

El producto de la poda deberá ser retirado en un término máximo de 48 horas después de realizada y se deberá disponer en una ubicación aprobada para este tipo de material conforme a la Ley Aplicable.

Para respaldar las inspecciones, el Concesionario controlará al menos semanalmente y de forma visual la condición de estas zonas y comprobará la inexistencia de peligros para el tránsito o que disminuyan la seguridad vial. Para este concepto no se permitirá ningún kilómetro afectado. En caso de que uno o varios de estos peligros para el tránsito se encuentren en las zonas laterales del Sector, el Concesionario

dispondrá del plazo que, de manera razonable y de acuerdo con la afectación indique la Interventoría, para mejorar la condición del Corredor del Proyecto de la carretera. En cuanto a los árboles ubicados en las zonas laterales, se considerará el diámetro de su tronco para determinar si se considera como obstáculo para tala, traslado o protección, lo cual será el criterio para definir su inclusión en las medidas que se determinen en la aplicación del SGSV.

Todas las labores de rocería, paisajismo y mantenimiento de plantaciones deberán realizarse según lo establecido en el Manual de Operación y lo previsto respecto del plan para las Obras de Mantenimiento, para lo cual el Concesionario deberá disponer de las cuadrillas de personal necesarias, así como de la maquinaria y el equipo idóneos para su pronta ejecución.

En caso de existir zonas de jardines, éstas deberán mantenerse como tales. En caso de existir una red de riego, ésta debe estar permanentemente funcional.

### 6.3.7 TALUDES. REMOCIÓN DE DERRUMBES

Los elementos de estabilización, protección y seguimiento de las obras de tierra existentes o resultado de las Obras de Construcción, Mejoramiento y Rehabilitación se deberán mantener en buen estado de funcionamiento. El objetivo final será mantener la geometría y estabilidad inicial de las obras de tierra.

Para ello se inspeccionará en detalle el estado de los elementos de estabilidad de cada talud de las obras de tierra: mallas, escolleras o enrocados, elementos de protección, hormigón proyectado, bulones, muros de contención, muros de gaviones y actuaciones de saneo. Como resultado de las inspecciones se procederá a realizar las actuaciones necesarias para su conservación. Cualquier defecto que afecte el tránsito de la(s) vía(s) deberá señalizarse y de inmediato se deberán llevar a cabo las medidas adecuadas para corregirlo.

Cuando existan derrumbes que afecten calzada y bermas se considerará que la(s) vía(s) está obstaculizada. Siguiendo lo expuesto en la Sección 3.1.1, las actividades para la eliminación del obstáculo deberán cumplir con lo especificado por el Indicador O4 Tiempo de Atención de Incidentes.

### 6.3.8 ESTRUCTURAS Y PUENTES

El Concesionario deberá realizar los trabajos de conservación, reparación y reposición necesarios para cumplir con lo estipulado en esta Sección y, con lo especificado por los Indicadores previstos en el Apéndice Técnico 4 para estructuras y puentes.

Los Indicadores relacionados con estructuras y puentes

Tabla 18 Indicadores de Estructuras y Puentes

IDENTIFICADOR	INDICADOR
E15	Puentes y Estructuras

## 6.4 DIRECTRICES GENERALES DE MANTENIMIENTO

El Concesionario deberá mantener y reparar todos los componentes de las estructuras, tanto de la superestructura como de la infraestructura, durante el plazo del Contrato de Concesión.

*Handwritten signature or initials*

Las estructuras incluyen los puentes, muros de acompañamiento, muros de contención, alcantarillas de cajón, alcantarillas, cunetas, bordillos, barreras y barandas para tráfico vehicular, peatonal o de bicicletas.

Todas las actividades relacionadas con el mantenimiento de las estructuras, deberán incluirse en el Programa de Operación y Mantenimiento (que se habrá decidido y organizado con base en el sistema SIPUCOL) y deberán coordinarse con la Interventoría al menos un (1) mes antes de su realización.

El Concesionario será responsable de suministrar a la ANI información correcta y oportuna sobre todas las actividades relacionadas con el mantenimiento de estructuras para el mantenimiento de la base de datos oficial SIPUCOL. En caso de que por motivos de gestión y captura de información el Concesionario no tenga acceso directo a la base de datos para actualizar la información, seguirá siendo responsable de entregar la información a la ANI con antelación de al menos un (1) mes.

Todos los estudios y obras necesarias para mantener las estructuras en perfectas condiciones deberán elaborarse conforme a lo dispuesto en las siguientes Normas y Códigos:

Código Colombiano de diseño sísmico de puentes CCDSP 1995 o el vigente que regule la materia.

Especificaciones relativas a puentes emitidas por la AASHTO (según estas normas sean adicionadas o modificadas de tiempo en tiempo).

Las actividades que forman parte del conjunto de Obras de Mantenimiento de estructuras son, entre otras, recalce y obras de protección contra socavación de la infraestructura, reparación de juntas, funcionamiento de los apoyos, bacheo en la superficie y losas de acceso, construcción, reparación y pintura de barandas, reparación de concretos por desconches y hormigueros, limpieza y recubrimiento de acero de refuerzo expuesto, monitoreo e inyección de grietas en vigas, pilas, estribos y aceros, limpieza de cauces, remoción de obstáculos en el cauce, refuerzo para mayor capacidad de carga, refuerzo sísmico, ampliación, retiro de escombros y basuras, etc.

Con el fin de detectar daños que afecten la estabilidad, resistencia y durabilidad de las estructuras, éstas serán objeto de un monitoreo permanente para informar a la ANI y repararlos a cuenta y riesgo del Concesionario.

Evaluación de la resistencia: Las estructuras existentes se deberán evaluar utilizando como carga el camión C-40-95 y los procedimientos establecidos en el Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes, según estas normas sean modificadas de tiempo en tiempo. La evaluación deberá comprender la superestructura y la infraestructura del puente y llevará a conocer los datos con los cuales se revisará el diseño de la estructura existente y se procederá a su refuerzo en caso necesario.

Evaluación de la durabilidad: Las estructuras se sujetarán a una inspección detallada para detectar fisuras, carbonatación, corrosión o cualquier otro signo que indique la posibilidad de reducción de su vida útil. Se harán todos los ensayos requeridos para evaluar los deterioros y diseñar las reparaciones o reforzamientos que eventualmente sean necesarios, como por ejemplo: ensayos de permeabilidad, velocidad e intensidad de la corrosión, profundidad de la carbonatación, resistencia in situ de los materiales, ultrasonido, medición de flechas y deformaciones, vibraciones excesivas y radiografía de soldaduras en elementos metálicos para efectuar las correcciones correspondientes.

Evaluación de la estabilidad: A través de una inspección se verificarán las condiciones de estabilidad del conjunto estructural, incluyendo aspectos relacionados con la socavación.

42.5

Si como consecuencia de su análisis el Concesionario encuentra que alguna estructura tiene probabilidad de colapso o de inestabilidad, a su cuenta y riesgo deberá intervenir mediante un procedimiento idóneo para garantizar la estabilidad de la estructura y la seguridad de los usuarios de la(s) vía(s).

#### 6.4.1 INSPECCIONES PERIÓDICAS

Se deberá considerar lo establecido en el Manual de Inspección de Puentes y Pontones del Invia y las directrices que se indican, que deben formar parte del mantenimiento de estructuras a partir de la Fecha de Inicio. Se incluyen aspectos a revisar y especificaciones de estado y actuación:

Estado de los cauces. En los sitios de ponteaderos se deberán verificar trimestralmente, antes y después de épocas de lluvias, el estado de los cauces, posibles obstrucciones y sedimentaciones que puedan reducir la sección hidráulica y por lo tanto aumentar posibilidades de desbordamiento. Así mismo, se deberá garantizar el correcto alineamiento de los cauces para evitar desviaciones y se prestará especial atención a cualquier indicio de socavación general o localizada sobre cimentaciones de estribos y pilas.

##### Estado general del concreto

Presencia de fisuras. Se deberá revisar la presencia de fisuras, y si existen, medir su espesor y longitud; asimismo, se determinará si se trata de grietas activas (que se deben a sobreesfuerzos y cuyo espesor aumenta). En cualquier caso, se deberá efectuar un estudio profundo para dilucidar las causas que las producen y, en caso de requerirse, preparar un diseño para su reforzamiento o reparación.

Pérdida del revestimiento y superficies afectadas por carbonatación. Toda pérdida de integridad del concreto, como descascaramientos, roturas, o recubrimientos, debida a golpes o cualquier efecto, deberá ser reparada. Igualmente, toda parte de la estructura en la que haya evidencia de carbonatación o pérdida de la capacidad del recubrimiento para evitar la oxidación del acero de refuerzo, deberá ser reparada mediante una actividad de saneado adecuada, verificada por la Interventoría.

##### Estado de las cimentaciones, asentamientos y socavación

##### Estado de la carpeta asfáltica

Estado de las estructuras de concreto reforzado. Verificación de fisuras, deflexiones, carbonatación y corrosión del acero de refuerzo, fisuras y daños en la superficie, existencia de aceros a la vista.

Estado de los apoyos de neopreno. Los aparatos de apoyo deberán ser mantenidos en perfecto estado operativo. Todo apoyo que presente daños o degradación deberá ser reemplazado.

Estado de apoyos metálicos tales como rótulas y balancines, etc. Deberán ser mantenidos en perfecto estado operativo. Todo apoyo que presente daños o funcionamiento defectuoso deberá ser reparado o reemplazado.

Estado de las juntas de dilatación. Las juntas de dilatación deberán limpiarse periódicamente y mantenerse en perfecto estado operativo. Toda junta que permita el paso del agua o cualquier otro defecto deberá ser reparada o reemplazada por un tipo de junta adecuado, con la capacidad de movimiento que requiera el puente y que garantice la estanquidad de la unión.

Estado de los elementos de acero estructural, tales como barandas, vigas y columnas en celosía o en alma llena, etc.

il -  
W

Verificación de corrosión y/o pérdida del recubrimiento. Toda estructura metálica en la que se compruebe pérdida del recubrimiento u oxidación, deberá ser reparada total o parcialmente, según se requiera.

Si hay sospecha de una pérdida de la sección estructural que comprometa su resistencia a la carga con el factor de seguridad establecido por las normas, se deberá investigar mediante mediciones y ensayos adecuados. Igualmente, si hay una pérdida significativa de recubrimiento, se deberá diseñar un sistema y un procedimiento de reforzamiento para los elementos afectados.

Todos los elementos afectados por pérdida de sección, abolladuras, pandeo, carencia de pernos o remaches, daños en las soldaduras como fallas como fisuras, porosidad o socavación, etc. ya sean miembros o conexiones, que presenten daños significativos, deberán ser reparados a satisfacción de la ANI.

Cualquier falla estructural deberá ser investigada. Si el estudio concluye que la falla se ha producido por sobreesfuerzos, deberán prepararse los correspondientes estudios, diseños y trabajos necesarios para el reforzamiento de la estructura afectada, y si es necesario se deberá suspender o limitar el tráfico.

Los resultados de la inspección, incluidas sus conclusiones, se reportarán en el Informe Gerencial Mensual, en el que asimismo se indicará si se requieren inspecciones más detalladas para las que se requieran ensayos, toma de muestras y mediciones en campo.

En caso necesario, el cauce deberá rectificarse con el tipo de maquinaria apropiado, y se deberán diseñar y construir las protecciones necesarias para evitar socavación, desvío del cauce y erosión de las riberas.

Las estructuras que presenten cabeceos o deslizamientos por empuje de tierras o fallas de la cimentación deberán ser recalzadas y restituidas total o parcialmente, según se requiera para un perfecto alineamiento final. En ese caso, se deberán elaborar los estudios requeridos, diseñar y construir los recalces, las protecciones y demás obras necesarias para el buen funcionamiento de las cimentaciones de las estructuras.

Se deberán elaborar los estudios, diseños y obras requeridas para la corrección de fallas en las estructuras debidas a la cimentación, tales como asentamientos excesivos, asentamientos diferenciales u otros daños.

Todos los procedimientos de reparación, refuerzo, reemplazo o renovación citados deberán tomar en cuenta las limitaciones al tráfico, y sus recomendaciones deberán ser sometidas a consideración de la Interventoría. Estas recomendaciones deberán prever, entre otros, las suspensiones o desviaciones de tráfico necesarias y los procedimientos constructivos a utilizar en cada caso, los cuales deberán ser previamente presentados y coordinados con la Interventoría para su revisión y comentarios.

Los productos y equipos usados en las reparaciones deberán estar certificados y se deberán respetar los procedimientos recomendados por los fabricantes.

El Concesionario deberá llevar un registro de las modificaciones y/o cambios efectuados en las estructuras, para mantener actualizado el inventario de los puentes de acuerdo con esas modificaciones, ampliaciones o refuerzos.

El Concesionario deberá determinar la frecuencia de las evaluaciones de puentes y estructuras considerando su obligación de mantener la integridad de la infraestructura y de cumplir con los requerimientos fijados en los índices de desempeño aplicables.



#### 6.4.2 PROTECCIÓN DE USUARIOS CUANDO EL CONDUCTOR PIERDE EL CONTROL DEL VEHÍCULO

El Concesionario debe tener especial cuidado con las pilas, estribos, aletas de los puentes y los muros de contención los cuales son considerados un riesgo cuando se encuentran dentro de la zona despejada y por lo tanto deben ser evaluados cuidadosamente los siguientes riesgos:

- La probabilidad que la estructura cause lesiones graves a los ocupantes del vehículo cuando sea golpeada por éste.
- La probabilidad que el vehículo errante o la propia estructura presenten daños significativos y costosas reparaciones.
- El riesgo que un vehículo que choca el elemento comprometa la integridad estructural del último.

El Concesionario deberá ejecutar diseños libres de obstáculos mediante la colocación de las aletas y muros de contención fuera de la zona despejada. Sin embargo, en las ocasiones donde una estructura tiene que estar situada dentro de la zona de seguridad o zona despejada el Concesionario deberá proteger la estructura con un sistema de contención vehicular adecuado. Para lo anterior, deberá tenerse en cuenta los resultados obtenidos de la aplicación de técnicas para la definición de medidas de intervención para mejorar la seguridad vial, bajo el desarrollo del SGSV.

#### 6.4.3 CUADRO DE PERIODICIDADES.

Las tareas de mantenimiento específico que deberá desarrollar el Concesionario deberán obedecer a un protocolo que deberá incluir y considerar las siguientes periodicidades de intervención:

PA - Plurianual (cada varios años)

A - Anual (cada año)

S - Semestral

T - Trimestral

M - Mensual

Q - Quincenal

S - Semanal

D - Diaria

H - Por tiempo de funcionamiento

Para las tareas de mantenimiento el Concesionario deberá desarrollar una matriz donde se considerarán todos los sistemas para la operación, sus elementos y su instrumentación y las periodicidades de intervención.

42-  
W



7 ANEXOS

Anexo 1: Fichas técnicas del Equipo a ser puesto a disposición de la Policía de Carreteras

Aprobó Aspectos Técnicos: Camilo Andrés Jaramillo Berrocal – Vicepresidente Estructuración (E).

Revisó Aspectos Técnicos: Felipe Castro Arenas– Experto GIT Gerencia Proyectos Carreteros – Vicepresidencia de Estructuración.

*(Handwritten mark)*

*(Handwritten mark)*

*(Handwritten mark)*

