



Libertad y Orden

---

REPÚBLICA DE COLOMBIA  
MINISTERIO DE TRANSPORTE  
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

---

CONTRATO DE CONCESIÓN BAJO EL ESQUEMA DE APP No [•] DE [•]  
Entre:

Concedente:  
Agencia Nacional de Infraestructura

Concesionario:  
[•]

**APENDICE TÉCNICO 1  
ALCANCE DEL PROYECTO  
NEIVA – MOCOA - SANTANA**

## **CAPÍTULO I Introducción**

- (a) De conformidad con lo previsto en la Sección 2.1 de la 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 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 del Contrato.

## CAPÍTULO II

### Descripción del Proyecto

#### 2.1 Descripción

- (a) Las vías actuales comprendidas en el Proyecto tienen una longitud total estimada origen- destino de 413.2 kilómetros y en su recorrido atraviesan los departamentos de Huila, Cauca y Putumayo.
- (b) Las vías objeto de la concesión “Corredor Neiva – Mocoa - Santana”, tiene una longitud total estimada de 447 kilómetros y en su recorrido atraviesa los departamentos de Huila, Cauca y Putumayo.

El propósito fundamental del proyecto es desarrollar una vía de altas especificaciones para garantizar la conexión Sur - Norte de la Troncal Central, uniendo los departamentos del sur del país, específicamente Putumayo, Cauca y Huila, con el norte del país, mediante la ubicación estratégica de la ciudad de Neiva que sirve como empalme para otras concesiones y vías de importancia a nivel nacional.

- (c) La Figura 1 muestra la localización general del Proyecto.

**Figura 1 – Localización general del Proyecto**



## 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, 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**

Código de Vía (Nomenclatura)	Ente Competente	Origen	Destino	Longitud (Km)	Estado Actual
-	Gobernación del Putumayo	Villagarzón <u>(PR60+0300)</u>	Mocoa <u>N = 714130.3340</u> <u>E = 618412.7046</u>	13	Vía primaria bidireccional pavimentada.
-	Municipio de Neiva	Sur de Neiva <u>E = 812091.6084</u> <u>N = 865880.2426</u>	Inicio Ruta 4505 <u>(PR110+0500)</u>	1.5	Vía primaria bidireccional pavimentada.
4502	Nación	Santana <u>(PR0+000)</u>	Villagarzón <u>(PR60+0300)</u>	62.72	Vía primaria bidireccional pavimentada.
4503	Nación	Mocoa <u>(PR1+0600)</u>	Pitalito <u>(PR131+0680)</u>	130 <del>1,6</del>	Vía primaria bidireccional pavimentada.
45HLC	Nación	Sur de Pitalito	Norte de Pitalito	5. <del>0,01</del>	Vía primaria en doble calzada pavimentada.
4504	Nación	Pitalito <u>(PR2+0180)</u>	Garzón <u>(PR 70+0165)</u>	6 <del>87,8</del>	Vía primaria bidireccional pavimentada.
45HLB	Nación	Sur de Garzón	Norte de Garzón	3. <del>326</del>	Vía primaria bidireccional pavimentada
4505 y 4506	Nación	Garzón <u>(PR 1+1030)</u>	Neiva <u>(PR 110+0500)</u>	109. <del>01</del>	Vía primaria bidireccional pavimentada.
20HL01	Nación	Sombrierillos <u>(PR0+000)</u>	Parque Arqueológico de San Agustín <u>(PR9+0500)</u>	9. <del>535</del>	Vía primaria bidireccional pavimentada.

2002	Nación	La Portada 146+0070 (hasta la intersección con la Ruta 4503	Sombrerillos PR 125+0700 (donde inicia Ruta 20HL01)	19.82	Vía primaria bidireccional pavimentada.
------	--------	--	--	-------	---

### 2.3 Estaciones de Peaje

Tabla 2 – Estaciones de Peaje actualmente existentes

Nombre	Tramo	PR	Sentido de Cobro	Tarifa Actual (\$ Col 2013)				
				Cat I	Cat II	Cat III	Cat IV	Cat V
Los Cauchos	Neiva – Campoalegre	9+441	Doble	6.500	7.000	14.900	19.000	21.500
Altamira	Garzón – Pitalito	60+600	Doble	6.700	7.200	15.200	19.300	21.700

Nombre	Tramo	PR	Sentido de Cobro	Tarifa Actual (\$ Col 2013)				
				Cat I	Cat II	Cat III	Cat IV	Cat V
Los Cauchos	Neiva – Campoalegre	9+441	Doble	6.600	7.100	15.200	19.400	21.900
Altamira	Garzón – Pitalito	60+600	Doble	6.800	7.300	15.500	19.700	22.100

### 2.4 Unidades Funcionales del Proyecto

- (a) El Proyecto se encuentra dividido en las siguientes Unidades Funcionales:

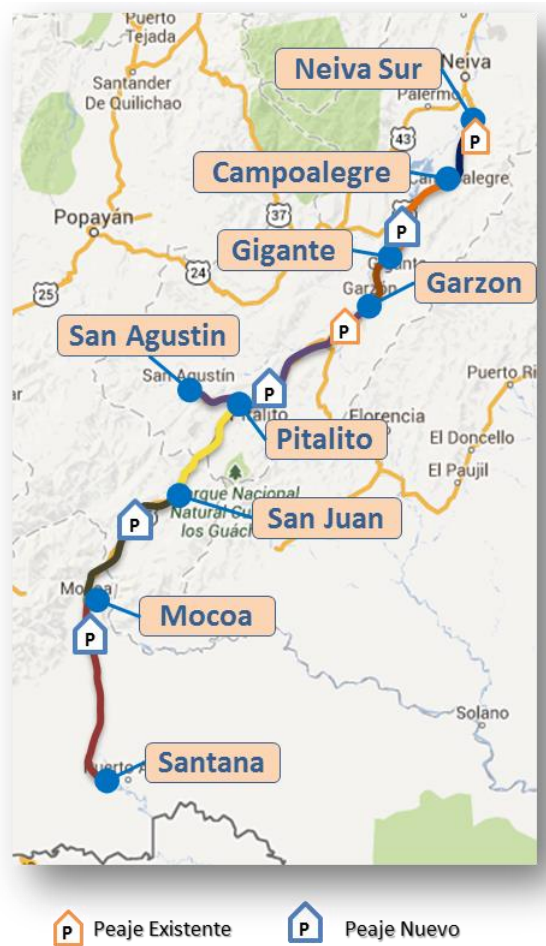
Tabla 3 – Unidades Funcionales del Proyecto

UF	Sector	Origen	Destino	Longitud aproximada origen destino (incluyen variantes y pasos urbanos)( Km)	Intervención prevista	Observación
1	Neiva - Campoalegre	Neiva Sur $E = 812091.6084$ $N = 865880.2426$ $X = 866140.3109$ $Y = 811995.8089$	Campoalegre	21.9	Construcción de segunda calzada y Rehabilitación de la existente.	
2	Campoalegre – Gigante	Campoalegre	Gigante	65	Rehabilitación, Mejoramiento y Construcción vía nueva	<u>Construcción de</u> <del>Incluye</del> las variantes de Campoalegre y Hobo. <u>Incluye la intervención</u>

UF	Sector	Origen	Destino	Longitud aproximada origen destino (incluyen do variantes y pasos urbanos)( Km)	Intervención prevista	Observación
						<del>de Se deben intervenir</del> los pasos urbanos de Campoalegre y el de Hobo
3	Gigante-Garzón	Gigante norte	Garzón	35.6	Rehabilitación y Construcción vía nueva	Incluye la <u>construcción de la</u> variante de Gigante. <u>Incluye la rehabilitación</u> <del>Se deben intervenir</del> del paso urbano de <u>el Municipio</u> Gigante
4	Garzón – Pitalito – San Agustín	Garzón	San Agustín ( <u>entrada</u> parque arqueológico)	109.2	Rehabilitación, Mejoramiento y Construcción vía nueva	Incluye la <u>construcción de la</u> variante de Timaná. <u>Incluye la Rehabilitación de</u> <del>Se deben intervenir los el</del> <u>paso urbano</u> <del>pasos urbanos</del> de <u>los Municipios de</u> Timaná <u>y San Agustín-</u> <del>Incluye paso urbano</del>
5	Pitalito – San Juan de Villalobos	<u>Intersección Empalme</u> vía Pitalito ( <u>Ruta4503</u> ) – San Agustín ( <u>Ruta 2002</u> ) <del>X= 776043.4931</del> <del>Y = 696009.4912</del>	San Juan de Villalobos	60.7	Rehabilitación	
6	San Juan de Villalobos - Mocoa	San Juan de Villalobos	Mocoa PR1+600 Ruta 4503	76.1	Rehabilitación y construcción de vía nueva	Incluye la <u>construcción de la</u> variante de Mocoa. <del>Se deben intervenir el paso urbano de Mocoa</del>
7	Mocoa - Santana	Mocoa Sur X = 714130.3340 Y = 618412.7046	Santana PR0+000 Ruta 4502	78.5	Rehabilitación, Mejoramiento y Construcción de vía nueva.	Incluye la <u>construcción</u> vía perimetral de Villagarzón y la variante de Puerto Caicedo. Se deben intervenir los pasos urbanos de <u>los Municipios de</u> Villagarzón, <u>y el de</u> Puerto Caicedo <u>y el Centro Poblado de</u> <u>Puerto Umbría.</u>

Nota (1): Las longitudes son aproximadas. El Concesionario será responsable de ejecutar las obras correspondientes a la longitud efectiva de cada Unidad Funcional considerando las coordenadas o puntos de inicio y fin identificadas en las tablas anteriores y la descripción particular de cada Unidad Funcional.

**Figura 2 - Localización general de las Unidades Funcionales**



2.5 Alcance de las Unidades Funcionales

(a) 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.

a) Unidad Funcional 1. **Neiva - Campoalegre**

**Tabla 4 – Unidad Funcional 1**

Subsector	Origen (nombre – PR)	Destino (nombre – PR)	Longitud Mínima Origen Destino (Km)	Intervención prevista	Obras Principales que debe Ejecutar	Observación
1	Neiva E = 812091.6084 N = 865880.2426	Campoalegre	21.9	Construcción de segunda calzada	Segunda calzada	<a href="#">Especificación ley 105.</a>

				y rehabilitación de la existente.		
--	--	--	--	-----------------------------------	--	--

**Tabla 5 – UF1: Obras especiales obligatorias dentro de la Unidad Funcional.**

N.A

**Tabla 6 - UF1: Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.**

<b>Requisitos Técnicos</b>	<b>UF 1</b>
Longitud Mínima (Km)	21.9
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)	7.30
Ancho de berma mínimo (m)	1.0 int 1.8 ext
Tipo de berma	Berma
<u>Especificaciones</u> Dimensiones de Ley 105 de 1993 (s/n)	S
Funcionalidad (Primaria-Secundaria)	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible- Rígido
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	90
Radio mínimo (m)	304
Pendiente máxima (%)	3
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	0
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	0
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	0
Ancho mínimo de separador central (m)	3.50
Iluminación	S (Glorietas e intersecciones principales y en las inmediaciones del peaje)
Ancho mínimo de Derecho de vía (m)	60



**Tabla 7 - Características Geométricas y Técnicas de Entrega de Cada Túnel.**

No aplica, al no existir túneles en el proyecto.

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

Intersección	Cruce Vial	Ruta	Coordenadas Magna Sirgas
Intersección a desnivel El Juncal	El Juncal – Ruta 45	45	<u>X= 863938.7922</u> <u>Y= 800304.1884</u> <u>PR99+090</u>
Intersección <u>a desnivel</u> de Surabastos	<u>Cruce</u> Vía <u>doble calzada</u> Surabastos <u>con</u> - Carrera 5 (Municipio de Neiva) – <u>Ruta 45-06</u>	4506	<u>X=865739.055</u> <u>Y=811431.434</u>

\*Nota: Las intersecciones deben garantizar todas las maniobras necesarias.

\*\*Nota: Para garantizar la conectividad y movilidad local, como consecuencia de implantar la doble calzada, el Concesionario incluirá la construcción de una serie de retornos a lo largo del corredor para que en conjunto con las intersecciones se generen suficientes puntos de conexión. De forma indicativa el número de retornos es de 3 en la unidad funcional 1, para ofrecer un nivel de servicio óptimo para los usuarios, la cantidad y ubicación de retornos será definida en los Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico acorde con análisis de conectividad y movilidad.

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

No aplica.

b) Unidad Funcional 2. **Campoalegre - Gigante**

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

Subsector	Origen (nombre – PR)	Destino (nombre – PR)	Longitud Mínima Origen Destino (Km)	Intervención prevista	Obras Principales que debe Ejecutar	Observación
1	Variante Campoalegre		5.0	<u>Construcción</u> vía nueva	Construcción variante	<u>Especificaciones Ley 105</u>
2	Campoalegre Sur	Hobo Norte	22.2	Rehabilitación	Rehabilitación de la vía existente.	Incluye el paso urbano de Campoalegre <u>-mas los tramos que conectarán las dos intersecciones de la variante con la Ruta 45.</u>
3	Variante Hobo		3.3	Construcción vía nueva	Construcción variante	<u>Especificaciones Ley 105</u>
4	Hobo Sur	Gigante Norte	34.5	Rehabilitación y Mejoramiento	Rehabilitación de la vía existente y Construcción	Incluye paso urbano de Hobo <u>mas los tramos que conectarán las dos</u>

					de Tercer carril.	<u>intersecciones de la variante con la Ruta 45.-Carril de adelantamiento longitud mínima (4.1 Km)</u>
--	--	--	--	--	-------------------	--

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

Subsector	Origen (Nombre- Abscisa)	Destino (Nombre - Abscisa)	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)	Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra	Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)	<u>Ubicación en Coordenada Observaciones</u>
1	<u>PR47+000</u>	<u>PR42+000</u>	Hobo Sur-Gigante Norte <u>Ruta 4505</u>	<u>Construcción</u> Tercer carril de adelantamiento	Calzada sencilla <u>de tres carriles</u>	4.1	<u>X= 837281.0087</u> <u>Y= 767855.9814</u> <u>PR44+600 PR 48+600</u>
2	<u>E= 843253.2480</u> <u>N= 775506.4909</u>	<u>E= 844058.9001</u> <u>N= 775176.9635</u>	Hobo Sur-Gigante Norte <u>Ruta 4505</u>	Construcción Vía nueva	Calzada sencilla	<u>0.9</u>	<u>E= 843253.2480</u> <u>N= 775506.4909</u> <u>Especificaciones Ley 105</u> <u>E= 844058.9001</u> <u>N= 775176.9635</u>
3	<u>E = 836597.9610</u> <u>N = 767401.4333</u>	<u>E = 837595.8157</u> <u>N = 768341.9170</u>	Hobo Sur-Gigante Norte <u>Ruta 4505</u>	Construcción Vía nueva	Calzada sencilla	<u>2+1.5</u>	<u>-E= 836597.9610</u> <u>N = 767401.4333</u> <u>Especificaciones Ley 105</u> <u>E = 837595.8157</u> <u>N = 768341.9170</u>

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

Requisitos Técnicos	Subsector 1 Variante Campoalegre	Subsector 2 Campoalegre -Hobo	Subsector 3 Variante Hobo	Subsector 4 Hobo - Gigante
Longitud Mínima (Km)	5.0	22.2	3.3	34.5
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)	Bidireccional	Bidireccional	Bidireccional	Bidireccional

Ancho de Carril mínimo (m)	3.65	Existente	3.65	Existente
Ancho de Calzada mínimo (m)	7.30	Existente	7.30	Existente
Ancho de berma mínimo (m)	1.8	Existente	1.8	Existente
Tipo de berma	Berma	Berma	Berma	Berma
<u>Especificación ley 105 Dimensiones de Ley 105 de 1993 (s/n)</u>	S	N	S	N
Funcionalidad (Primaria-Secundaria)	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible-Rígido	Flexible- <del>Rígido</del>	Flexible-Rígido	Flexible- <del>Rígido</del>
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	60	Existente	60	Existente
Radio mínimo (m)	113	N.A	113	N.A
Pendiente máxima (%)	8	N.A	8	N.A
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	0	N.A	0	N.A
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	0	N.A	0	N.A
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	0	N.A	0	N.A
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Iluminación	N	N	N	N
Ancho mínimo de Derecho de vía (m)	<u>360</u>	<u>Existente30</u>	<u>360</u>	<u>30Existente</u>

**Tabla 13 – UF2. Características Geométricas y Técnicas de Entrega de Cada Túnel.**

No aplica, al no existir túneles en el proyecto.

**Tabla 14– UF2: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Intersección	Cruce Vial	Ruta	Coordenadas
Intersección norte variante campoalegre	Ruta 45 – Inicio variante	45	

Intersección sur variante campoalegre	Ruta 45 – Fin variante	45	
Intersección norte variante Hobo	Ruta 45 – Inicio variante	45	
Intersección sur variante Hobo	Ruta 45 – Fin variante	45	
Intersección vía Algeciras	Vía Algeciras – Ruta 45	45	X = 858317.7483 Y = 781127.8110
Intersección Laberinto <u>Ruta 2402 con Ruta45</u>	Ruta 45 – Vía sector laberinto - La Plata	45	X = 836255.072 Y = 766780.806

\*Nota: Las intersecciones deben garantizar todas las maniobras necesarias.

**Tabla 15 – UF2: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Variante	Descripción	Longitud <u>mínima</u> (Km)	Coordenadas	
			Inicio	Final
Campoalegre	Variante al centro poblado de Campoalegre	5.0		
Hobo	Variante al centro poblado de Hobo	3.3		

c) Unidad Funcional 3. **Gigante - Garzón**

**Tabla 16 – UF3 Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 3**

Subsector	Origen (nombre – PR)	Destino (nombre – PR)	Longitud Mínima Origen Destino (Km)	Intervención prevista	Obras Principales que debe Ejecutar	Observación
1	Variante de Gigante		4.3	Construcción vía nueva	Construcción variante.	<u>Especificaciones Ley 105</u>
2	<u>PR19+000</u> - *Vía sustitutiva del Quimbo Sur	<u>PR21+000</u>	<u>3.71.9</u>	Mantenimiento y Operación		<u>Inicio:</u> X = 828175.9754 Y = 744970.6832 <u>Fin:</u> X = 828648.5240 Y = 747911.1446 *Vía sustitutiva del <u>Quimbo Sur</u> <u>PR19+100</u> - <u>PR21+000</u>
	<u>PR11+500</u> - *Vía sustitutiva del Quimbo Norte	<u>PR15+300</u>	<u>1.83.8</u>	Mantenimiento y Operación		*Vía sustitutiva del <u>Quimbo Sur</u> - <u>Inicio:</u> X = 830897.1756 Y = 749579.3081 <u>Fin:</u> X = 831761.8099

						$Y = 750797.2154$ <del>PR11+500</del> <del>PR15+300</del>
3	Gigante Sur	Garzón <u>PR 1+1030</u>	31.4	Rehabilitación	Rehabilitación de la vía existente.	<u>Incluye paso urbano de Gigante <del>mas</del> más los tramos que <u>conectarán las dos intersecciones de la variante con la Ruta 45</u>. <del>Incluye paso urbano de Gigante</del></u>

\* La empresa responsable de la construcción de la represa del Quimbo, EMGESA adelantó los diseños y diseños de las dos vías sustitutivas que reemplazaran los tramos de vía que se verán afectados por la construcción de esta represa. Así mismo, dicha empresa será la encargada de la construcción de las vías nuevas y el futuro concesionario solo deberá operar y mantener los tramos mencionados en la tabla 16 del presente Apéndice.

### Tabla 17 – UF3 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 3

No aplica.

### Tabla 18 – UF3. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.

Requisitos Técnicos	Subsector 1 Variante de Gigante	Subsector 3 Gigante - Garzón
Longitud Mínima (Km)	4.3	31.4
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	Existente
Ancho de Calzada mínimo (m)	7.30	Existente
Ancho de berma mínimo (m)	1.8	<del>Existente</del>
Tipo de berma	Berma	<del>Berma-</del> <del>Bermacuneta</del> Existente
<del>Dimensiones</del> <u>Especificaciones</u> de Ley 105 de 1993 (s/n)	S	N
Funcionalidad (Primaria-Secundaria)	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	<del>Flexible-</del> <del>Rígido</del> Flexible	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	60	N.A
Radio mínimo (m)	113	N.A
Pendiente máxima (%)	8	N.A

Requisitos Técnicos	Subsector 1 Variante de Gigante	Subsector 3 Gigante - Garzón
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	0	N.A
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	0	N.A
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	0	N.A
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A	N.A.
Iluminación	N	N
Ancho mínimo de Derecho de vía (m)	360	Existente30

~~Nota: Las excepciones a la velocidad de diseño deben corresponder a los pasos por centros urbanos.~~

**Tabla 19 – UF3. Características Geométricas y Técnicas de Entrega de Cada Túnel.**

No aplica, al no existir túneles en el proyecto.

**Tabla 20– UF3: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Intersección	Cruce Vial	Ruta	Coordenadas
Intersección norte variante Gigante	Ruta 45 – Inicio variante	45	
Intersección sur variante Gigante	Ruta 45 – Fin variante	45	

**Tabla 21 – UF3: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Variante	Descripción	Longitud <u>Mínima</u> (Km)	Coordenadas	
			Inicio	Final
Gigante	Variante al centro poblado de Gigante	4.3		

d) Unidad Funcional 4. **Garzón – Pitalito – San Agustín.**

**Tabla 22 – UF4 Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 4**

Subsector	Origen (nombre – PR)	Destino (nombre – PR)	Longitud Mínima Origen Destino (Km)	Intervención prevista	Obras Principales que debe Ejecutar	Observación

1	Garzón	Timaná Norte	50.5	Rehabilitación y Mejoramiento	Rehabilitación de la vía existente y Construcción de Tercer Carril <u>entre Garzon y la Jagua</u> .	Incluye paso urbano en Timaná <u>mas los tramos que conectarán las dos intersecciones de la variante con la Ruta 45. Incluye Y la intervención Rehabilitación de la variante Garzon (45 HL) incluidas las glorietas conexión Ruta 4505 y la conexión Ruta 4504. (No incluye el paso Urbano del Municipio de Garzón comprendido entre PR1+1030 – PR0+000</u> .
2	Variante de Timaná		3.7	Construcción en calzada sencilla	Construcción variante.	<u>Especificaciones Ley 105</u>
3	Timaná Sur	Pitalito	24.9	Rehabilitación	Rehabilitación de la vía existente.	Incluye la <u>rehabilitación de la</u> variante existente en Pitalito (45HLC) <u>incluidas las dos glorietas: conexión Ruta 4504 hasta el PR2+0180 y la del PR2+710 (45HLC). Y el tramo desde Pitalito sur (PR131+0680 Ruta 4503) hasta la intersección el empalme con la vía Pitalito – San Agustín Ruta 2002 (PR129+000 Ruta 4503).</u>
4	Pitalito PR129+000 Ruta 4503	San Agustín (Parque Arqueológico) <u>Ruta 20 y Ruta 20HL01</u>	30.22	Rehabilitación	Rehabilitación de la vía existente.	Incluye paso urbano de San Agustín.

**Tabla 23 – UF4 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 4**

Subsector	Origen (Nombre-Abscisa)	Destino (Nombre - Abscisa)	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)	Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra	Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)	Ubicación en <b>Coordenadas</b>
1	<del>Garzón</del>	<u>La Jagua</u>	Garzón – Timaná Norte <u>Ruta 4504</u>	<u>Construcción</u> Tercer carril de adelantamiento	Calzada sencilla <u>con tres carriles</u>	0.9	<u>PR68+000-PR69+000</u>
2	Timaná Sur	Pitalito	Timaná Sur – Pitalito <u>Ruta 4504</u>	Túnel Falso		<u>L=0.390m</u>	<u>E= 801846.2133</u> <u>N= 718037.8421</u> <u>E= 801734.7569</u> <u>N= 717693.1735=</u> <u>801659.5159</u> <u>Y = 717632.2258</u>
3	Pitalito	San Agustín	<u>Ruta 2002</u>	Reemplazo de Puente Existente			<u>X = 771460.8903</u> <u>Y =</u> <u>697852.5245PR14</u> <u>0+220</u>
3	Garzón	Pitalito	Timaná Sur – Pitalito <u>Ruta 4504</u>	Sobre ancho curva	-	-	PR 34+700
3	Garzón	Pitalito	Timaná Sur – Pitalito <u>Ruta 4504</u>	Sobre ancho curva	-	-	PR 34+670
3	Garzón	Pitalito	Timaná Sur – Pitalito <u>Ruta 4504</u>	Sobre ancho curva	-	-	PR 34+460
3	Garzón	Pitalito	Timaná Sur – Pitalito <u>Ruta 4504</u>	Sobre ancho curva	-	-	PR 34+380



**Tabla 24 – UF4. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1 Garzón - Timaná	Subsector 2 Variante de Timaná	Subsector 3 Timaná - Pitalito	Subsector 4 Pitalito –San Agustín
Longitud Mínima (Km)	50.5	3.7	24.9	30.22
Número de calzadas mínimo (un)	1	1	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2	2	2	2
Sentido de carriles (Unidireccional o bidireccional)	Bidireccional	Bidireccional	Bidireccional	Bidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	Existente	3.65	Existente	Existente
Ancho de Calzada mínimo (m)	Existente	7.30	Existente	Existente
Ancho de berma mínimo (m)	<del>Existente</del>	1.8	<del>Existente</del>	<del>Existente</del>
Tipo de berma	<del>Bermacuneta</del> Existente	Berma	<del>Berma - Bermacuneta</del> Existente	<del>Berma - Bermacuneta</del> Existente
<u>Dimensiones Especificaciones</u> de Ley 105 de 1993 (s/n)	N	S	N	N
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible	<del>Flexible- Rígido</del> Flexible	Flexible	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	N.A	60	N.A	N.A
Radio mínimo (m)	N.A	113	N.A	N.A
Pendiente máxima (%)	N.A	8	N.A	N.A
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	N.A	0	N.A	N.A
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A	0	N.A	N.A
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A	0	N.A	N.A
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.	N.A	N.A.	N.A.
Iluminación	N S (Glorietas e intersecciones principales y en las inmediaciones del peaje)			
Ancho mínimo de Derecho de vía (m)	<del>30</del> existente	60	Existente <del>30</del>	Existente <del>30</del>

Nota: Las excepciones a la velocidad de diseño corresponden a los pasos por centros urbanos.

**Tabla 25 – UF4. Características Geométricas y Técnicas de Entrega de Cada Túnel.**

No aplica, al no existir túneles en el proyecto.

**Tabla 26– UF4: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Intersección	Cruce Vial	Ruta	Coordenadas
Intersección norte variante Timaná	Ruta 45 – Inicio variante	45	
Intersección sur variante Timaná	Ruta 45 – Fin variante	45	
Intersección vía Tarqui	Vía Tarqui – Ruta 45	45	X = 806942.8179 Y = 720601.7406
Intersección vía Altamira	Vía Altamira – Ruta 45	45	X = 809509.4459 Y = 809509.4459
Intersección vía <u>Ruta 45 con Ruta 20-Altamira-Florencia</u>	Vía Altamira - Florencia	<u>45</u>	X = 809400.1592 Y = 719953.8656
<u>Intersección Variante (45HLC) con Ruta 4503</u>	<u>Variante Pitalito – Ruta 45</u>	<u>45</u>	
Intersección vía San Agustín Ruta 20 con Ruta 45	Vía San Agustín – Ruta 45	45	X = 776038.2418 Y = 696021.8755

\*Nota: Las intersecciones deben garantizar todas las maniobras necesarias.

**Tabla 27 – UF4: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Variante	Descripción	Longitud mínima (Km)	Coordenadas	
			Inicio	Final
Timaná	Variante al centro poblado de Timaná	3.7		

e) Unidad Funcional 5. **Pitalito – San Juan de Villalobos.**

**Tabla 282834 – UF5 Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 5**

Subsector	Origen (nombre – PR)	Destino (nombre – PR)	Longitud Mínima Origen Destino (Km)	Intervención prevista	Obras Principales que debe Ejecutar	Observación
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	60.70	Rehabilitación	Rehabilitación de la vía existente.	

Tabla 292935 – UF5 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 5

<u>Subsector</u>	<u>Origen (Nombre- Abscisa)</u>	<u>Destino (Nombre - Abscisa)</u>	<u>Ubicación en Subsector (Ruta 4503)</u>	<u>Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)</u>	<u>Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra</u>	<u>Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)</u>	<u>Ubicación</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 103+600</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR103+200</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR102+400</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 101+900</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 101+100</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 100+700</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 100+400</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 100+100</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 99+300</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 99+800</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 98+700</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 97+700</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 90+000</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 87+800</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 87+200</u>
<u>1</u>	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	<u>:</u>	<u>:</u>	<u>PR 85+400</u>

<u>Subsector</u>	<u>Origen (Nombre- Abscisa)</u>	<u>Destino (Nombre - Abscisa)</u>	<u>Ubicación en Subsector (Ruta 4503)</u>	<u>Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)</u>	<u>Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra</u>	<u>Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)</u>	<u>Ubicación</u>
1	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	=	=	<u>PR 83+600</u>
1	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	=	=	<u>PR 82+900</u>
1	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	=	=	<u>PR 82+000</u>
1	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	=	=	<u>PR 80+000</u>
1	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Sobre ancho curva</u>	=	=	<u>PR 79+300</u>
1	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>		<u>135 m</u>	<u>PR 61+430 – PR61+565</u>
1	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	=	<u>110 m</u>	<u>PR 60+680 – PR 60+790</u>
1	<u>Pitalito</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>	<u>Construcción de andenes</u>		<u>700 m</u>	<u>Paso Urbano Inspección de San Juan de Villalobos</u>

<u>Subsector</u>	<u>Origen (Nombre- Abscisa)</u>	<u>Destino (Nombre - Abscisa)</u>	<u>Ubicación en Subsector</u>	<u>Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)</u>	<u>Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra</u>	<u>Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)</u>	<u>Ubicación en Coordenadas</u>
1	<b>Pitalito</b>	<b>San Juan de Villalobos</b>	<b>Pitalito – San Juan de Villalobos</b>	<b>Sobre ancho curva</b>	-	-	<b>102+400</b>
1	<b>Pitalito</b>	<b>San Juan de Villalobos</b>	<b>Pitalito – San Juan de Villalobos</b>	<b>Sobre ancho curva</b>	-	-	<b>101+950</b>
1	<b>Pitalito</b>	<b>San Juan de Villalobos</b>	<b>Pitalito – San Juan de Villalobos</b>	<b>Sobre ancho curva</b>	-	-	<b>101+150</b>

Subsector	Origen (Nombre- Abseisa)	Destino (Nombre- Abseisa)	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)	Condi- ones y obligato- riedad de ejecució- n de la obra	Longitud Mínima (Km) - Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)	Ubicación en Coordenadas
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Sobre - ancho curva	-	-	100+650
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Sobre - ancho curva	-	-	99+700
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Sobre - ancho curva	-	-	99+200
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Sobre - ancho curva	-	-	98+920
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Sobre - ancho curva	-	-	98+700
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Sobre - ancho curva	-	-	97+800
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Sobre - ancho curva	-	-	97+200
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Sobre - ancho curva	-	-	96+200
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Sobre - ancho curva	-	-	97+320
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Sobre - ancho curva	-	-	88+440

Subsector	Origen (Nombre- Abseisa)	Destino (Nombre- Abseisa)	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)	Condi- ones y obligato- riedad de ejecució- n de la obra	Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)	Ubicación en Coordenadas
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito- San Juan de Villalobos	Sobre- ancho curva	-	-	86+500
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito- San Juan de Villalobos	Sobre- ancho curva	-	-	85+900
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito- San Juan de Villalobos	Sobre- ancho curva	-	-	84+100
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito- San Juan de Villalobos	Sobre- ancho curva	-	-	85+000
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito- San Juan de Villalobos	Sobre- ancho curva	-	-	82+250
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito- San Juan de Villalobos	Sobre- ancho curva	-	-	81+600
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito- San Juan de Villalobos	Sobre- ancho curva	-	-	80+850
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito- San Juan de Villalobos	Sobre- ancho curva	-	-	78+950
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito- San Juan de Villalobos	Sobre- ancho curva	-	-	78+050
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito- San Juan de Villalobos	Ampliación radio de curvatura		133.85 m	61+030- 61+163.85

Subsector	Origen (Nombre- Abseisa)	Destino (Nombre- Abseisa)	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)	Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra	Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)	Ubicación en Coordenadas
1	Pitalito	San Juan de Villalobos	Pitalito - San Juan de Villalobos	Ampliación radio de curvatura	-	116.15 m	60+280 60+163.85

Tabla 303036 – UF5. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.

Requisitos Técnicos	Unidad Funcional 5 Pitalito – San Juan de Villalobos
Longitud Mínima (Km)	60.70
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)	Existente
Ancho de Calzada mínimo (m)	Existente
Ancho de berma mínimo (m)	Existente
Tipo de berma	Existente
<u>Dimensiones</u> <u>Especificaciones</u> de Ley 105 de 1993 (s/n)	N
Funcionalidad (Primaria-Secundaria)	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	N.A
Radio mínimo (m)	N.A
Pendiente máxima (%)	N.A
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

Requisitos Técnicos	Unidad Funcional 5 Pitalito – San Juan de Villalobos
Ancho mínimo de Derecho de vía m)	<u>Existente</u> <del>30</del>

**Tabla ~~313137~~ – UF5. Características Geométricas y Técnicas de Entrega de Cada Túnel.**

No aplica, al no existir túneles en el proyecto.

**Tabla ~~323238~~– UF5: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica.

**Tabla ~~333339~~ – UF5: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

No Aplica

f) Unidad Funcional 6. **San Juan de Villalobos – Mocoa.**

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

Subsector	Origen (nombre – PR)	Destino (nombre – PR)	Longitud Mínima Origen Destino (Km)	Intervención prevista	Obras Principales que debe Ejecutar	Observación
1	San Juan de Villalobos	Mocoa Norte <u>(PR1+600</u> <u>Ruta 4503)</u>	61.3	Rehabilitación	Rehabilitación de la vía existente.	
2	Variante de Mocoa		8.8	Construcción vía nueva	Construcción variante.	

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

<u>Subsector</u>	<u>Origen (Nombre- Abscisa)</u>	<u>Destino (Nombre - Abscisa)</u>	<u>Ubicación en Subsector</u>	<u>Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)</u>	<u>Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra</u>	<u>Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)</u>	<u>Ubicación</u>
<u>1</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>		<u>Mocoa</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Túnel Falso</u>	<u>0.08L=80m</u>	<u>E=739917.3376</u> <u>N=655769.3280</u> <u>E=739832.5735</u> <u>N=655750.4439</u>
<u>1</u>	<u>San Juan de Villalobos</u>		<u>Mocoa</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Túnel Falso</u>	<u>0.120L=124m</u>	<u>E=739746.4997</u> <u>N= 655688.8855</u> <u>E= 739675.1165</u> <u>N= 655622.4306</u>



<u>Subsector</u>	<u>Origen (Nombre-Abscisa)</u>	<u>Destino (Nombre - Abscisa)</u>	<u>Ubicación en Subsector</u>	<u>Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)</u>	<u>Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra</u>	<u>Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)</u>	<u>Ubicación</u>
1	<u>San Juan de Villalobos</u>		<u>Mocoa</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Viaducto Calzada sencilla</u>	<u>L=205m0.205</u>	<u>E= 739679.8239 N= 655568.0904 E= 739663.4283 N= 655403.9443</u>
1	<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>		<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	-	<u>120m</u>	<u>PR55+440 – PR 55+560</u>
1	<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>		<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	-	<u>130m</u>	<u>PR 55+170 – PR 55+300</u>
1	<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>		<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	-	<u>230m</u>	<u>PR 39+430- PR 39+660.25</u>
1	<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>		<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	-	<u>392m</u>	<u>PR 13+000-PR 13+392</u>
1	<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>		<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	-	<u>175m</u>	<u>PR 8+210- PR 8+385</u>

<u>Subsector</u>	<u>Origen (Nombre-Abscisa)</u>	<u>Destino (Nombre - Abscisa)</u>	<u>Ubicación en Subsector</u>	<u>Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)</u>	<u>Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra</u>	<u>Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)</u>	<u>Ubicación en Coordenadas</u>
1	<u>San Juan de Villalobos</u>		<u>Mocoa</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Túnel Falso</u>		<u>L= 80m</u>
1	<u>San Juan de Villalobos</u>		<u>Mocoa</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Túnel Falso</u>		<u>L= 124m</u>
1	<u>San Juan de Villalobos</u>		<u>Mocoa</u>	<u>Pitalito – San Juan de Villalobos</u>	<u>Viaducto</u>	<u>Calzada sencilla</u>	<u>L=205m</u>
2	<u>Variante de Mocoa</u>		<u>Variante de Mocoa</u>	<u>Viaducto</u>	<u>Calzada sencilla</u>	<u>L= 390-m</u>	
1	<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>		<u>San Juan de Villalobos - Mocoa</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	-	<u>120m</u>	<u>55+140 – 55+260.47</u>

Subsector	Origen (Nombre- Abseisa)	Destino (Nombre- Abseisa)	Ubicación en Subsector	Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)	Condi- ones y obligato- riedad de ejecuci- ón de la obra	Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)	Ubicación en Coordenadas
1	<del>San Juan de Villalobos - Mocoa</del>		<del>San Juan de Villalobos- Mocoa</del>	<del>Ampliació- n radio de curvatura</del>	-	<del>130m</del>	<del>54+870-55+00.5</del>
1	<del>San Juan de Villalobos - Mocoa</del>		<del>San Juan de Villalobos- Mocoa</del>	<del>Ampliació- n radio de curvatura</del>	-	<del>230m</del>	<del>39+430- 39+660.25</del>
1	<del>San Juan de Villalobos - Mocoa</del>		<del>San Juan de Villalobos- Mocoa</del>	<del>Ampliació- n radio de curvatura</del>	-	<del>392m</del>	<del>13+290- 13+682.27</del>
1	<del>San Juan de Villalobos - Mocoa</del>		<del>San Juan de Villalobos- Mocoa</del>	<del>Ampliació- n radio de curvatura</del>	-	<del>175m</del>	<del>8+310-8+485</del>

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

Requisitos Técnicos	Subsector 1 San Juan de Villalobos - Mocoa	Subsector 2 Variante de Mocoa
Longitud Mínima (Km)	67.3	8.8
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)	Existente	3.65
Ancho de Calzada mínimo (m)	Existente	7.30
Ancho de berma mínimo (m)	Existente	1.8
Tipo de berma	Existente	Berma
<del>Dimensiones</del> <u>Especificaciones</u> de Ley 105 de 1993 (s/n)	N	S
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible	Flexible-Rígido
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	N.A	60

Requisitos Técnicos	Subsector 1 San Juan de Villalobos - Mocoa	Subsector 2 Variante de Mocoa
Radio mínimo (m)	N.A	113
Pendiente máxima (%)	N.A	8
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km)	N.A	0
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	N.A	0
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	N.A	0
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A.	N.A
Iluminación	N.A	N.A
Ancho mínimo de Derecho de vía (m)	<u>Existente</u> 30	<u>60</u>

**Tabla 43 – UF6. Características Geométricas y Técnicas de Entrega de Cada Túnel.**

No aplica, al no existir túneles en el proyecto.

**Tabla44– U6: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Intersección	Cruce Vial	Ruta	Coordenadas
Intersección norte variante Mocoa	Ruta 45 – Inicio variante	45	
Intersección sur variante Mocoa	Ruta 45 – Fin variante	45	

**Tabla 45 – UF6: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Variante	Descripción	Longitud (Km)	Coordenadas	
			Inicio	Final
Mocoa	Variante al centro poblado de Mocoa	8.8		

g) Unidad Funcional 7. **Mocoa – Santana.**

**Tabla 46 – UF7 Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 5**

Subsector	Origen (nombre – PR)	Destino (nombre – PR)	Longitud Mínima Origen Destino (Km)	Intervención prevista	Obras Principales que debe Ejecutar	Observación
-----------	----------------------------	-----------------------------	--	--------------------------	---	-------------

1	Mocoa Sur <u>X = 714130.334</u> <u>0 Y = 618412.704</u> <u>6</u>	Villagarzón norte	18.2	Mejoramiento	Mejoramiento de la vía existente.	<u>Incluye Rehabilitación paso urbano en Mocoa (6km)</u>
2	Perimetral de Villagarzón		4.1	Construcción en calzada sencilla	Construcción de vía perimetral.	<u>Especificaciones Ley 105</u>
3	Villagarzón sur	Puerto Caicedo norte	42.4	Rehabilitación	Rehabilitación de la vía existente.	<u>Incluye paso urbano en Villagarzón <u>mas los tramos que conectarán las dos intersecciones de la variante con la Ruta 45 (3.5km)</u></u>
4	Variante de Puerto Caicedo		3,1	Construcción en calzada sencilla	Construcción de variante.	<u>Especificaciones Ley 105</u>
5	Puerto Caicedo Sur	Santana	16.8	Rehabilitación	Rehabilitación de la vía existente.	<u>Incluye paso urbano de Puerto Caicedo <u>más los tramos que conectarán las dos intersecciones de la variante con la Ruta 45 (3.2 km)</u></u>

Tabla 47 – UF7 Obras especiales que mínimamente debe ejecutar en la Unidad Funcional 5

<u>Subsector</u>	<u>Origen (Nombre- Abscisa)</u>	<u>Destino (Nombre - Abscisa)</u>	<u>Ubicación en Subsector</u>	<u>Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)</u>	<u>Condición s y obligatoriedad de ejecución de la obra</u>	<u>Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)</u>	<u>Ubicación</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>98 m</u>	<u>K66+308 – K66+210</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Sobreechanco</u>	<u>-</u>	<u>60 m</u>	<u>K65+800 – K65+860</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>82 m</u>	<u>K64+827 – K64+745</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>87 m</u>	<u>K64+677 - K64+590</u>

<u>Subsector</u>	<u>Origen (Nombre- Abscisa)</u>	<u>Destino (Nombre - Abscisa)</u>	<u>Ubicación en Subsector</u>	<u>Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)</u>	<u>Condición s y obligatorie dad de ejecución de la obra</u>	<u>Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)</u>	<u>Ubicación</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>87 m</u>	<u>K63+997 - K63+910</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>96 m</u>	<u>K62+726 - K62+630</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>77 m</u>	<u>K62+347 - K62+270</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>254 m</u>	<u>K61+540 - K61+794</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>91m</u>	<u>K 60+765 - K60+856</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>68 m</u>	<u>K60+418 - K60+350</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>95 m</u>	<u>K60+295 - K60+200</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>77 m</u>	<u>K60+157 - K60+080</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>76 m</u>	<u>K60+026 - K59+950</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>165 m</u>	<u>K59+792 - K59+627</u>
<u>1</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Mocoa - Villagarzón</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>246 m</u>	<u>K 55+846 - K55+600</u>
<u>3</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Villagarzón - Puerto Caicedo</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>250m</u>	<u>PR 53+300 - 53+050</u>
<u>3</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Villagarzón - Puerto Caicedo</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>69m</u>	<u>PR 46+160 - PR 46+229</u>
<u>3</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Villagarzón - Puerto Caicedo</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>188m</u>	<u>PR 19+200- PR 19+388</u>
<u>3</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Villagarzón - Puerto Caicedo</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>341m</u>	<u>PR 16+550 - PR 16 + 890</u>
<u>3</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Villagarzón - Puerto Caicedo</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>313m</u>	<u>PR16+900- PR 17+213</u>
<u>5</u>	<u>Mocoa - Santana</u>		<u>Puerto Caicedo - Santana</u>	<u>Ampliación radio de curvatura</u>	<u>-</u>	<u>376m</u>	<u>PR 8+770- PR 9+146</u>

<u>Subsector</u>	<u>Origen (Nombre-Abscisa)</u>	<u>Destino (Nombre - Abscisa)</u>	<u>Ubicación en Subsector</u>	<u>Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)</u>	<u>Condición s y obligatoriedad de ejecución de la obra</u>	<u>Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)</u>	<u>Ubicación</u>
3	Mocoa - Santana		Villagarzón - Puerto Caicedo	Mejoramiento o paso por Puerto Umbría	Ampliación calzada	750 m	

<u>Subsector</u>	<u>Origen (Nombre-Abscisa)</u>	<u>Destino (Nombre - Abscisa)</u>	<u>Ubicación en Subsector</u>	<u>Tipo de Obra (puente, túnel, etc.)</u>	<u>Condiciones y obligatoriedad de ejecución de la obra</u>	<u>Longitud Mínima (Km) o Número Mínimo (Puentes, obras, etc.)</u>	<u>Ubicación en Coordenadas</u>
3	Mocoa - Santana		Villagarzón - Puerto Caicedo	Ampliación radio de curvatura	-	253m	52+840 - 53+093
3	Mocoa - Santana		Villagarzón - Puerto Caicedo	Ampliación radio de curvatura	-	69m	46+460 - 46+529
3	Mocoa - Santana		Villagarzón - Puerto Caicedo	Ampliación radio de curvatura	-	246m	55+600 - 55+846
3	Mocoa - Santana		Villagarzón - Puerto Caicedo	Ampliación radio de curvatura	-	188m	20+010 - 20+198
3	Mocoa - Santana		Villagarzón - Puerto Caicedo	Ampliación radio de curvatura	-	341m	17+700 - 18+041
3	Mocoa - Santana		Villagarzón - Puerto Caicedo	Ampliación radio de curvatura	-	313m	17+350 - 17+663
5	Mocoa - Santana		Puerto Caicedo - Santana	Ampliación radio de curvatura	-	376m	9+270 - 9+646
3	Mocoa - Santana		Villagarzón - Puerto Caicedo	Mejoramiento o paso por Puerto Umbría		750 m	36+154 - 36+900

**Tabla 48 – UF7. Características Geométricas y técnicas de Entrega de cada Subsector para vías a cielo abierto, puentes y viaductos.**

Requisitos Técnicos	Subsector 1 Mocoa - Villagarzón	Subsector 2 Perimetral de Villagarzón	Subsector 3 Villagarzón – Puerto Caicedo	Subsector 4 Variante de Puerto Caicedo	Subsector 5 Puerto Caicedo - Santana
Longitud Mínima (Km)	18.2	4.1	42.4	3.1	16.8
Número de calzadas mínimo (un)	1	1	1	1	1
Número de carriles por calzada mínimo (un)	2	2	2	2	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	bidireccional	bidireccional	bidireccional	bidireccional	bidireccional
Ancho de Carril mínimo (m)	3.60	3.65	Existente	3.65	Existente
Ancho de Calzada mínimo (m)	7.30	7.30	Existente	7.30	Existente
Ancho de berma mínimo (m)	1.0	1.8	Existente	1.8	Existente
Tipo de berma	Berma-cuneta en L	Berma	Existente	Berma	Existente
<del>Dimensiones</del> <u>Especificaciones</u> de Ley 105 de 1993 (s/n)	N	S	N	S	N
Funcionalidad (Primaria-Secundaria)	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria	Primaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible-Rígido	Flexible-Rígido	Flexible- <u>Rígido</u>	Flexible-Rígido	Flexible
Velocidad de diseño mínimo (km/h)	40	60	N.A	60	N.A
Radio mínimo (m)	41	113	N.A	113	N.A
Pendiente máxima (%)	10	8	N.A	8	N.A
Excepciones a la velocidad de diseño (% de longitud o Km))	10%	0	N.A	0	N.A
Excepciones al radio mínimo (% de longitud a un determinado m)	15%	0	N.A	0	N.A
Excepciones a la pendiente máxima (% de longitud a un determinado %)	10%	0	N.A	0	N.A
Ancho mínimo de separador central (m)	N.A	N.A	N.A.	N.A	N.A.
Iluminación					
Ancho mínimo de Derecho de vía (m)	30	60	<u>Existente30</u>	60	<u>Existente30</u>

**Tabla 49 – UF7. Características Geométricas y Técnicas de Entrega de Cada Túnel.**

No aplica, al no existir túneles en el proyecto.

**Tabla50– UF7: Intersecciones que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Intersección	Cruce Vial	Ruta	Coordenadas
Intersección norte perimetral Villagarzón	Ruta 45 – Inicio variante	45	
Intersección sur perimetral Villagarzón	Ruta 45 – Fin variante	45	
Intersección norte variante Puerto Caicedo	Ruta 45 – Inicio variante	45	
Intersección sur variante Puerto Caicedo	Ruta 45 – Fin variante	45	

**Tabla 51 – UF7: Variantes a Centros Poblados que como mínimo debe desarrollar el Concesionario**

Variante	Descripción	Longitud <u>minima</u> (Km)	Coordenadas	
			Inicio	Final
Vía perimetral de Villagarzón	Vía perimetral de Villagarzón	4.1		
Puerto Caicedo	Variante al centro poblado de Puerto Caicedo	3.0		

### **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.

Toda la infraestructura de la operación descrita en el presente capítulo deberá entrar en servicio en el plazo establecido para la entrega de la UF en la cual está localizada y será obligatoria para la firma del acta de terminación de cada unidad funcional.

#### 3.1 Centro de Control de Operación

- (a) El Concesionario deberá construir, mantener y operar 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 y los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico del Concesionario quien será responsable de su ubicación y Operación. Sin perjuicio de lo anterior, además de los establecido en el Apéndice Técnico 2, todo Centro de Control de Operación 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 dieciséis (16) m<sup>2</sup>.
  - (ii) Oficina para el uso de la Policía de Carreteras con un área de mínima de cincuenta (50) m<sup>2</sup>.
  - (iii) Oficina de administración y atención a la comunidad con un área mínima de cincuenta (50) 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 dieciséis (16) m<sup>2</sup>.
  - (vi) Depósito con un área mínima de ocho (8) m<sup>2</sup>.
  - (vii) Garaje con capacidad para tres (3) vehículos de carga. Cada espacio de parqueo deberá tener un área mínima de treinta (30) m<sup>2</sup>.
  - (viii) Zonas de parqueo para visitantes con capacidad mínima para treinta y seis (36) automóviles. Cada espacio de parqueo deberá tener un área mínima de once (11) m<sup>2</sup>.
  - (ix) Una cafetería pública con un área mínima de cien (100) 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 cómo mínimo, seis (6) 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 cuarenta (40) m<sup>2</sup>.
  - (ii) Servicios sanitarios: seis (6) unidades.
  - (iii) Zona de parqueo de vehículos de carga con capacidad para seis (6) vehículos. Cada espacio de parqueo deberá tener un área de sesenta (60) m<sup>2</sup>.
  - (iv) Básculas fijas con un ancho que permita el paso de camiones de seis (6) ejes y una pendiente máxima de las rampas de acceso y salida de tres por ciento (3%).
  - (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: mil quinientos (1500) m<sup>2</sup>.
  - (ii) Zonas de alimentación: cuatrocientos (400) m<sup>2</sup>.
  - (iii) Batería de sanitarios: diez (10) unidades.
  - (iv) Teléfonos públicos: cinco (5) unidades.
  - (v) Oficina de administración: cuarenta (40) m<sup>2</sup>.
  - (vi) Enfermería dotada: cuarenta (40) m<sup>2</sup>.
  - (vii) Zonas de recibo y circulaciones: doscientos (200) m<sup>2</sup>.
  - (viii) 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: cuarenta (40) m<sup>2</sup>.
- (c) El Concesionario deberá instalar como mínimo seis (6) Áreas de Servicio en el Corredor del Proyecto, las cuales no podrán estar separadas una de la otra por una distancia mayor a ochenta (80) kilómetros.
- (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, radio comunicación,

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, (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 inmediata 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 toda 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 a una distancia máxima de tres (3) kilómetros entre sí. El sistema debe tener capacidad para atender de forma inmediata y simultánea a todos los usuarios que lo precisen.
- (c) Los postes SOS deberán instalarse alternadamente sobre las bermas externas, a lado y lado de la vía y de forma simultánea mientras se realizan las Obras de Construcción de una vía nueva. Para facilitar el estacionamiento y garantizar así la seguridad del usuario, para la ubicación de estos se deberá disponer de un sobreebanco de un (1) metro adicional a la berma en la vía, 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 interconectarlos 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

No.	Ubicación
1	Neiva (Surabastos) –Intersección a Desnivel del Juncal
2	Paso Urbano del Municipio de Garzón
3	Paso Urbano del Municipio de Pitalito

4	Centro Poblado de San Juan de Villalobos
---	--

El Concesionario deberá instalar como mínimo los anteriores pasos peatonales a desnivel que deben cumplir con especificaciones que garanticen el cruce adecuado de peatones,- incluyendo soluciones que permitan el acceso para discapacitados 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 y llevará a una propuesta a ser sometida a la Interventoría para su verificación.

### 3.6 Estaciones de Peaje nuevas

- (a) 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 34 – Estaciones de Peaje**

Nombre	Ubicación	Sentido de Cobro
<b>N. 1</b>	<b>Hobo - Gigante</b>	<b>Bidireccional</b>
<b>N. 2</b>	<b>Timaná - Pitalito</b>	<b>Bidireccional</b>
<b>N. 3</b>	<b>Pitalito - Mocoa</b>	<b>Bidireccional</b>
<b>N. 4</b>	<b>Mocoa – Villagarzón</b>	<b>Bidireccional</b>

#### 2.12 Paneles LED (Avisos electrónicos inteligentes)

- (a) De acuerdo con lo establecido en el Apéndice Técnico 2, el Concesionario tiene la obligación de 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 treinta y ocho (38) paneles LED en el Corredor del Proyecto, treinta y dos (32) de ellos deberán ser móviles y cuatro (6) de ellos fijos, los cuales no podrán estar separados uno del otro por una distancia mayor a veinte (20) kilómetros por sentido.

## **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 y 2.5 y en 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, etc.
  - (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: Son las actividades que el Concesionario deberá adelantar de acuerdo con el estado de la técnica durante los primeros tres (3) meses a partir del Acta de Inicio o la expedición de la Orden de Inicio, cumplimiento con los niveles de servicio mínimos para la Etapa Preoperativa, establecidos en el Apéndice Técnico 2. ~~Para el cumplimiento de los niveles de servicio mínimos para la Etapa Preoperativa establecidos en el Apéndice Técnico 2, el Concesionario deberá adelantar todas las actividades que de acuerdo con el estado de la técnica sean necesarias para tal efecto. Dichas actividades se denominarán Intervenciones Prioritarias, las cuales podrán incluirán;~~ entre otras, las siguientes:

- (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 el cumplimiento de los niveles de servicio mínimos en la infraestructura del Proyecto que no estén pavimentadas, las Intervenciones Prioritarias podrán incluir, entre otras, 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) Mantenimiento se refiere a la realización de las actividades necesarias para permitir la Circulación en el Proyecto, de acuerdo con los estándares de calidad y niveles de servicio, en las condiciones señaladas en los Apéndices Técnicos 2 y 4.

(d) Operación es la provisión de los servicios a cargo del concesionario establecidos en el Apéndice Técnico 2

- (e) 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 Preoperativa

- (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 de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño Geométrico ~~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 y geológica 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 de taludes.

- (vi) Estudios de Detalle y Estudios de Trazado y Diseño y Diseños definitivos y Geométrico 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) Realizar todas las obras necesarias para el manejo de la hidrogeología en túneles, para contrarrestar el posible desecamiento de la superficie de terreno superior a lo largo de los Túneles incluyendo la implementación del Plan de Manejo Ambiental.
  - (viii) Suministro e instalación de los dispositivos de seguridad vial, demarcación horizontal y señalización vertical retroreflectiva con tecnología prismática tipo IX, de acuerdo con las especificaciones indicadas en el Apéndice Técnico 3.
  - (ix) El suministro e instalación de la señalización de todas las calzadas incluidas en el Proyecto.
  - (x) Deberá ejecutar todas las actividades necesarias para el cumplimiento del Apéndice Técnico 5.
  - (xi) Suministro e instalación de las vallas necesarias para la información del Proyecto.
  - (xii) 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.
  - (xiii) 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.
- (b) 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.

## **CAPÍTULO V Alcance adicional del concesionario.**

### **5.1 Rehabilitación tramo Santana – Puerto Asís**



Origen (nombre, abscisa) <sup>(1)</sup>	Destino (nombre, abscisa) <sup>(1)</sup>	Longitud de Referencia Origen Destino (Km)	Intervención prevista
Santana <del>X = 724891.1201</del> <del>Y = 555600.7397PR</del> <u>0+00 Ruta 4502</u>	Puerto Asís	9.2	Rehabilitación

Dentro del proyecto se contempló la posibilidad de la rehabilitación de la vía comprendida entre el PR 0 + 000 en Santana y la entrada al centro urbano de Puerto Asís, la cual estará incluida en la UF7.

A continuación se relacionan las características geométricas existentes del tramo Santana – Puerto Asís:

Requisitos Técnicos	Santana – Puerto Asís
Ente Competente	Departamental
Longitud Mínima (Km)	9.2
Número de calzadas (un)	1
Número de carriles por calzada (un)	2
Sentido de carriles (Uni o bidireccional)	bidireccional
Ancho de Carril (m)	3.5 m
Ancho de Calzada (m)	8.6 m
Ancho de berma (m)	0.8 m
Funcionalidad (Primaria- Secundaria)	Secundaria
Acabado de la rodadura (Flexible – Rígido)	Flexible
Ancho mínimo de Derecho de vía (m)	30

El concesionario deberá operar y mantener la vía durante toda la etapa de Operación y Mantenimiento siguiendo lo establecido en el Apéndice Técnico 2, Operación y Mantenimiento y el Apéndice 4 Indicadores.

**Figura 3 - Localización tramo Puerto Asís – Santana**

