IT-LP-21-01

ANEXO 1

ANEXO 1— ANEXO TÉCNICO

"CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE LAS VIAS SECUNDARIAS DEL DEPARTAMENTO DEL SANTANDER DE LOS SECTORES: MEJORAMIENTO DE LA VIA SECUNDARIA CRUCE RUTA 45 TRONCAL CENTRAL QUE COMUNICA AL MUNICIPIO DE PUERTO WILCHES DE SANTANDER – y MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA SOCORRO - PÁRAMO DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER." DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

Lote No 1

La Red vial secundaria del Departamento el 30% es pavimentada, el 23% a nivel de afirmado y el 47% restante a nivel de tierra. Esta red está compuesta por 2361.6 km. Del 30% de las vías que se hayan pavimentadas al respecto, el 40% se encuentra en buen estado y el 60% de regular a bueno.

Respecto a la accesibilidad de los 87 Municipios que componen el Departamento de Santander todos poseen corredores carreteables hasta el casco urbano; 42 de ellos poseen la vía pavimentada.

Unos de los alcances del Gobierno Departamental en el Plan de Desarrollo para el año 2023 es que las vías secundarias se mejorarán varios kilómetros para llegar a un porcentaje de 36,88% de vías departamentales pavimentadas, paralelamente se realizará el mantenimiento del 42% de las vías secundarias.

La vía de la ruta 45, troncal central al Municipio de Puerto Wilches es una vía de categoría secundaria, a cargo del Departamento de Santander el cual debe asegurarse que se encuentre en buen estado, en óptimas condiciones de transitabilidad, con el fin de garantizar la conectividad vial entre esta importante región del Magdalena medio.

La vía inicia desde la Ruta 45 de la Vía Nacional, vía troncal central que comunica al Municipio de Puerto wilches actualmente presenta daños y fallos en el pavimento lo cual implica un deterioro en la estructura del pavimento, especialmente en los primeros 5 km Iniciales, es por estas razones que la Administración Departamental enfoca sus esfuerzos técnicos y Administrativos para garantizar una reactivación económica en la zona del magdalena Medio con el fin de garantizar el mejoramiento y pavimentación de los tramos o sitios críticos especialmente los 5 km iniciales de la vía, ya que se encuentra con especificaciones técnicas bajas, como el desgate de la carpeta asfáltica y demás estructura del pavimento que ya se encuentra deteriorada y necesita un mantenimiento general en este tramo.

Adicionalmente es una vía secundaria de importancia estratégica regional para el Desarrollo económico de la región del Magdalena medio.

Es por estas razones prioritarias y fundamentales que es prioritario realizar el mejoramiento y pavimentación en la vía troncal central especialmente en sus 5 km iniciales que inicia desde la ruta 45 de la via Nacional y conecta al Municipio de puerto wilches, con el fin de mejorar y garantizar la conectividad vial regional del Departamento

OBJETIVO GENERAL

Aumentar los Niveles de Transitabilidad mejorando la conectividad vial en la vía que comunica de la ruta 45, troncal central al Municipio de Puerto Wilches

Meta:

Garantizar la movilidad y conectividad vehicular en la Vía que conduce de la ruta 45, troncal central al Municipio de Puerto Wilches Santander, con el fin de disminuir los Tiempos de recorrido y mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

OBJETIVO ESPECIFICO 1

Mejoramiento y pavimentación de 5 km de vía con el fin de aumentar los niveles de transitabildiad.

Meta:

Mejoramiento y pavimentación de 5 km de vía

OBJETIVO ESPECIFICO 2

Atención de puntos críticos en la vía de la ruta 45, troncal central al Municipio de Puerto Wilches Santander para Garantizar la conexión vial

Meta:

Realizar acciones para el mejoramiento de los puntos críticos en la via de la ruta 45, troncal central al Municipio de Puerto Wilches Santander.

Lote No 2

La vía Socorro paramo es una vía de categoría secundaria, a cargo del Departamento de Santander el cual debe asegurarse que se encuentre en buen estado, en óptimas condiciones de transitabilidad, con el fin de garantizar la conectividad vial entre estos importantes Municipios.

La vía hace parte del grupo de vías Departamentales priorizadas por el plan vial regional de Santander, hace parte del eje Eco-turístico. Los municipios comunicados con esta vía son de la provincia Comunera.

La falta de mantenimiento y mejoramiento en las vías dificulta el desarrollo de actividades productivas priomisorias en sus áreas de influencia, toda esta situación genera el atraso en el sector agropecuario y agroindustrial propio de las áreas rurales y municipios pequeños esto explica la alta migración del campo hacia el área metropolitana y a las cabeceras de provincia.

Es por estas razones prioritarias y fundamentales que es prioritario realizar el mejoramiento y pavimentación entre el Municipio del Socorro y el Municipio del Páramo, con el fin de mejorar y garantizar la conectividad vial regional del Departamento.

OBJETIVO GENERAL

Aumentar los Niveles de Transitabilidad mejorando la conectividad vial en la vía que comunica del Municipio del Socorro al Municipio del Páramo – Santander.

Meta:

Garantizar la movilidad y conectividad vehicular en la Vía que conduce de del Municipio del Socorro al Municipio del Páramo – Santander., con el fin de disminuir los Tiempos de recorrido y mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

OBJETIVO ESPECIFICO 1

Mejoramiento y pavimentación de 5,941 km de vía con el fin de aumentar los niveles de transitabildiad.

Meta:

Mejoramiento y pavimentación de 5,941 km de vía

OBJETIVO ESPECIFICO 2

Atención de puntos críticos en la vía Socorro - Paramo para Garantizar la conexión vial.

Meta:

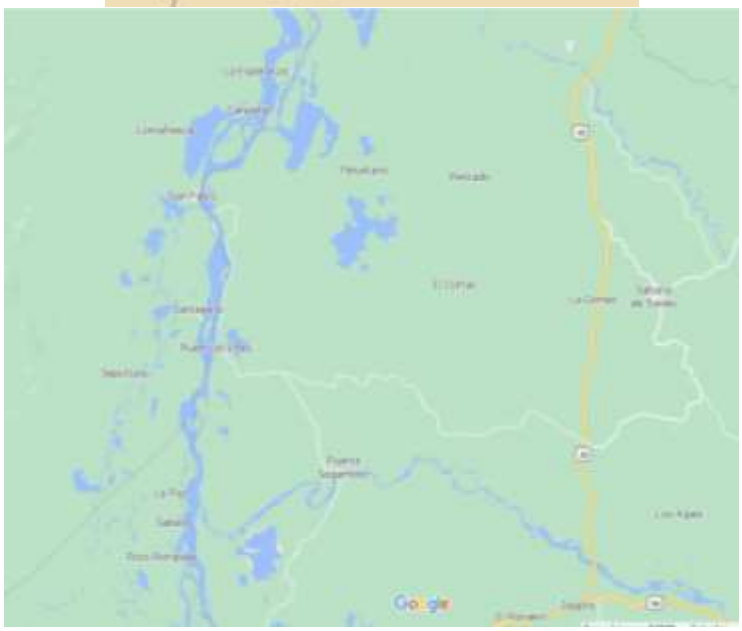
Realizar acciones para el mejoramiento de los puntos críticos en la vía Socorro - Paramo.

LOTE 1

El proyecto se encuentra localizado en los primeros 5 km de la vía segundaria hacía al municipio de Puerto Wilches desde el cruce con la Ruta 45 (Punto 15), Departamento Santander.

Localización General del Municipio de Puerto Wilches Santander





LOCALIZACION ESPEFICIFICA PUNTO DE INTERVENCION



Fuente: Google Maps

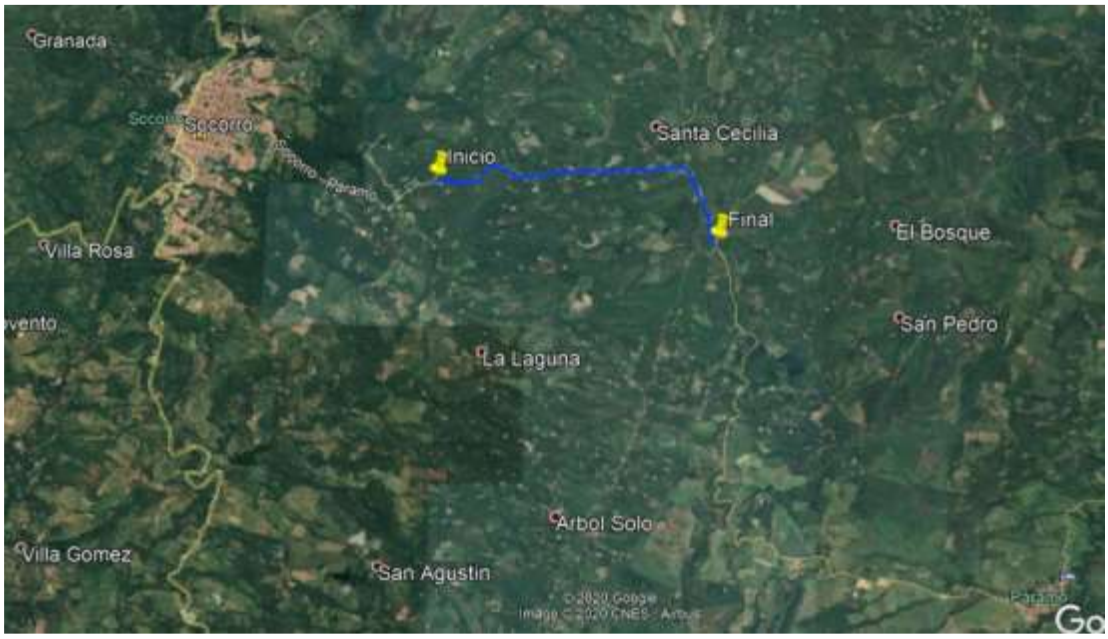
LOTE 2

El proyecto que consiste en el desarrollo de la readecuación y mejoramiento de la vía principal que atraviesa la vía principal de Socorro hacia Páramo, departamento de Santander, desde la ubicación geográfica 6°27'39.67"N – 73°14'7.78"O, hasta 6°27'14.55"N - 73°12'19.38"O.

Imagen 1: Localización del tramo objeto de estudio



Fuente: Tomado de Google Maps, 2020



Localización del proyecto vía Socorro – Páramo, departamento de Santander

1. DESCRIPCIÓN OBRA ACTUAL O ZONA A INTERVENIR

Lote No 1

La vía que comunica al Municipio de Puerto Wilches conocida como la Troncal Central, que inicia desde la Ruta 45 de la Vía Nacional, actualmente presenta daños y fallos en el pavimento lo cual implica un deterioro en la estructura del pavimento, especialmente en los primeros 5 km Iniciales de la vía presentando hundimientos, fallos en la estructura del pavimento, presenta un desgaste normal de la carpeta asfáltica lo que nos indica que ya está cumpliendo con su vida útil. De esta manera se hace necesario realizar un mejoramiento de la Vía secundaria cruce 45 Troncal central que comunica al Municipio de Puerto Wilches.

El estado actual de la superficie de la vía indica un deterioro mayor de 80 % de la carpeta asfáltica presentando las fallas piel de cocodrilo en bloques y huecos a nivel de subbase granular debido al estanqueamiento de aguas lluvias o residuales provenientes de los predios aledaños con el cultivo de palmeras de aceite y descoles de las alcantarillas obstruidos. Por tal razón es fundamental realizar el mejoramiento y pavimentación en los 5 km iniciales de este importante corredor vial.

La vía Troncal central que comunica al Municipio de Puerto Wilches, es una vía secundaria a cargo del Departamento de Santander, es por estas razones el interés y la prioridad de atender estas importantes vías para la comercialización agrícola, ganadera y palmera de esta importante región del Magdalena medio.

Actualmente esta importante via presenta unas condiciones de transitabilidad baja, aumentando los tiempos de recorrido y aumentando los precios de los productos de la canasta familiar y por ende disminuyendo la calidad de vía de los habitantes de puerto Wilches.

La vía hace parte del grupo de vías Departamentales priorizadas por el plan vial regional de Santander, es una vía de aproximadamente 48 km de longitud de los cuales se pretenden intervenir 5 km que se encuentran en muy malas condiciones de transitabilidad. De esta forma aumentando los tiempos de viaje, aumento en los gastos de operación y dificultad en la calidad de vida de sus habitantes.

Por las razones anteriormente expuestas y por la importancia que tiene este corredor vial es prioritario el mejoramiento y pavimentación en esta vía.

Lote No 2

La vía Socorro – paramo es una vía secundaria a cargo de la Gobernación de Santander que actualmente cuenta con tramos pavimentados y tramos destapados en afirmado encontrándose en un estado de transitabilidad bajo, dificultando la comercialización de sus productos agrícolas tanto del Municipio del Socorro como del Municipio del Páramo.

La vía hace parte del grupo de vías Departamentales priorizadas por el plan vial regional de Santander, hace parte del eje Eco-turístico. Los municipios comunicados con esta vía son de la provincia Comunera y de gran importancia estratégica para el desarrollo económico de la región.

Actualmente es una vía que no se encuentra en su totalidad pavimentada lo que dificulta su transitabilidad, aumentando los tiempos de viaje, aumento en los gastos de operación y dificultad en la calidad de vida de sus habitantes.

Es un corredor que se ha convertido con el tiempo en una vía alterna para la comunicación entre la provincia comunera y la provincia Guanentina, debido al ahorro en tiempo que genera tomar dicha vía para conectar desde socorro con el Municipio del Páramo, por estas razones la Administración Departamental en aras de garantizar la conectividad regional prioriza esta vía para continuar con su

pavimentación y así lograr un desarrollo económico y competitivo en la región.

Por las razones anteriormente expuestas y por la importancia que tiene este corredor vial es prioritario el mejoramiento y pavimentación en esta vía.

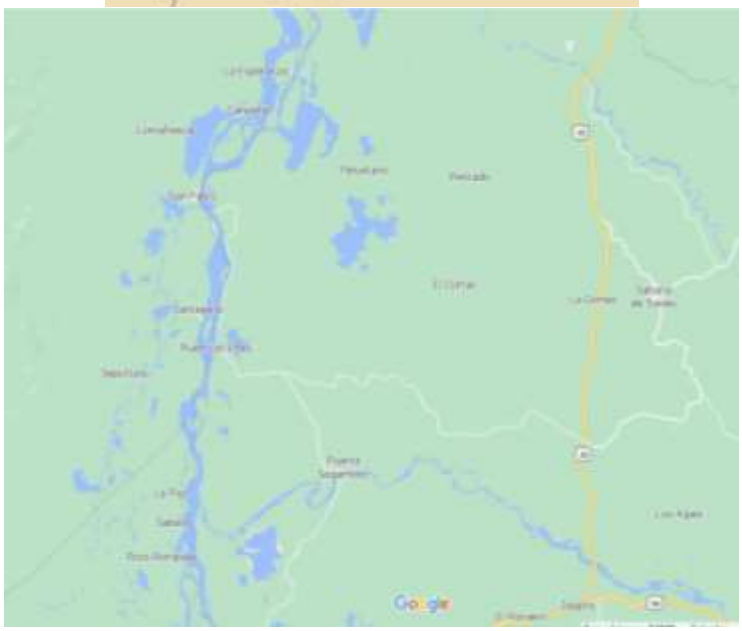
a. Localización:

Lote No 1

El proyecto se encuentra localizado en los primeros 5 km de la vía segundaria hacía al municipio de Puerto Wilches desde el cruce con la Ruta 45 (Punto 15), Departamento Santander.

Localización General del Municipio de Puerto Wilches Santander





LOCALIZACION ESPEFICIFICA PUNTO DE INTERVENCION



Fuente: Google Maps

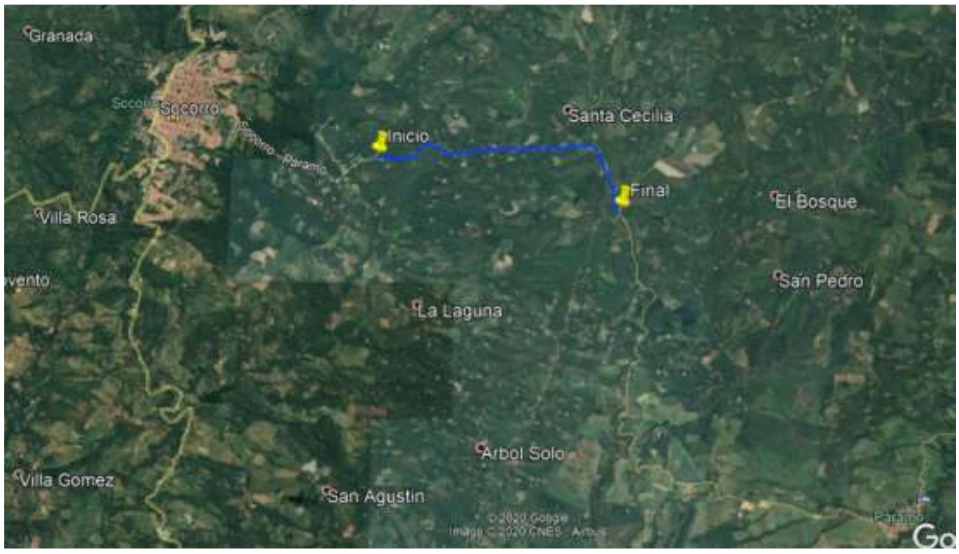
Lote No 2

El proyecto que consiste en el desarrollo de la readecuación y mejoramiento de la vía principal que atraviesa la vía principal de Socorro hacia Páramo, departamento de Santander, desde la ubicación geográfica 6°27'39.67"N – 73°14'7.78"O, hasta 6°27'14.55"N - 73°12'19.38"O.

Imagen 1: Localización del tramo objeto de estudio



Fuente: Tomado de Google Maps, 2020



Localización del proyecto vía Socorro – Páramo, departamento de Santander

Figura 1.1. Localización de la vía [Incluir la localización del proyecto.]

2. ACTIVIDADES POR EJECUTAR Y ALCANCE:

Las actividades u obras a ejecutar son las siguientes:

a. Ítems de pago:

TRAMO No 1

MEJORAMIENTO DE LA VIA SECUNDARIA CRUCE RUTA 45 TRONCAL CENTRAL QUE COMUNICA AL MUNICIPIO DE PUERTO WILCHES - SANTANDER Y MEJORAMIENTO						
ITEM	**Esp.**	**DESCRIPCIÓN**	**UN**	**CANTIDAD**	**PRECIO UNITARIO**	**VALOR TOTAL**
1,00		**OBRAS DE DRENAJE Y PRELIMINARES**				
1,01	201.15	Remocion de Alcantarillas	M	4,00	$ 181.755,00	$ 727.020,00
1,02	201.7	Demolición de estructura	M3	84,50	$ 242.922,00	$ 20.526.909,00
1,03	201,9	Demolicion de pavimento existente	M2	24.500,00	$ 26.312,00	$ 644.644.000,00
1,04	600.1.1	Excavaciones Varias Sin Clasificar	M3	2.856,30	$ 142.073,00	$ 405.803.110,00
1,05	310-07	Escarificacion, conformacion y compactacion de subrasante existente	M2	24.500,00	$ 42.666,00	$ 1.045.317.000,00
1,06	610.1	Rellenos para estructuras con Suelo	M3	349,68	$ 170.904,00	$ 59.761.711,00
1,07	630.4	Concreto Resistencia 21 MPA (D)	M3	290,58	$ 1.156.710,00	$ 336.116.792,00
1,08	630.6	Concreto Resistencia 14 MPA (F)	M3	163,26	$ 1.009.668,00	$ 164.838.398,00
1,09	640.1	Acero de Refuerzo Fy 420 Mpa	KG	52.784,28	$ 8.134,00	$ 429.347.334,00
1,10	661.1	Tuberia de Concreto Reforzado 21 MPA de 900 MM de Diametro Interior	M	139,00	$ 738.398,00	$ 102.637.322,00
1,11		Localización y replanteo	M2	24.500,00	$ 2.831,00	$ 69.359.500,00
1,12	223,1	Geotextil de refuerzo NT - 2500	M2	990,00	$ 19.291,00	$ 19.098.090,00
1,13	671,3	Cuneta de concreto vaciada in situ, incluye conformación de la superficie de apoyo	M3	700,00	$ 1.120.500,00	$ 784.350.000,00
		VALOR DEL CAPITULO	**$**		**4.082.527.186,00**	
2,00		**ESTRUCTURA DE PAVIMENTO**				
2,01	220-07	Terraplen para sobre ancho (Bermas)	M3	5.997,24	$ 154.571,00	$ 926.999.384,00
2,02	330.1	Base Granular Clase A	M3	6.002,88	$ 237.152,00	$ 1.423.594.998,00
2,03	420.3	Riego de Imprimacion con Asfalto Liquido	M2	52.500,00	$ 6.167,00	$ 323.767.500,00
2,04	450.1	Mezcla densa en caliente tipo MDC-19	M3	1.600,79	$ 1.281.266,00	$ 2.051.037.800,00
2,05	450,1	Mezcla densa en caliente tipo MDC-25	M3	2.107,69	$ 1.260.042,00	$ 2.655.777.923,00
		VALOR DEL CAPITULO	**$**		**7.381.177.605,00**	
3,00		**SEÑALIZACION**				
3,01	700.1	Línea de demarcación con pintura en frio	ML	10.500,00	$ 4.796,00	$ 50.358.000,00
3,02	710.1	Señal vertical de tránsito tipo II con lamina reflectiva Tipo III	UND	29,00	$ 490.988,00	$ 14.238.652,00
		VALOR DEL CAPITULO	**$**		**64.596.652,00**	
4,00		**TRANSPORTE DE MATERIALES PROVENIENTES DE EXCAVACIONES Y DERRUMBES**				
4,01	900.2	Transporte de materiales provenientes de la excavación de la explanación, canales y prestamos para distancias mayores a mil metros	M3 - KM	45.934,00	$ 2.026,00	$ 93.062.284,00
		VALOR DEL CAPITULO	**$**		**93.062.284,00**	
					TOTAL COSTO OBRA	**$ 11.621.363.727,00**
					TOTAL COSTO OBRA VÍA SOCORRO - PÁRAMO	**$ 11.621.363.727,00**
					PLAN DE MANEJO AMBIENTAL VIA PUERTO WILCHES	**$ 67.800.000,00**
5,00		**PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO VIA PUERTO WILCHES**				
5,01	3P	Plan general de manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos	MES	9,00	$ 7.195.300,00	**$ 64.757.700,00**
					VALOR TOTAL DEL PROYECTO	**$ 11.753.921.427,00**

Página 1

TRAMO No 2

MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA SOCORRO - PÁRAMO DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER						
ITEM	**Esp.**	**DESCRIPCIÓN**	**UN**	**CANTIDAD**	**PRECIO UNITARIO**	**VALOR TOTAL**
1,00		**OBRAS DE DRENAJE Y PROTECCION**				
1,01	201.15	Remocion de Alcantarillas	M	189,00	$ 202.496,00	$ 38.271.744,00
1,02	201.7	Demolición de estructura	M3	705,00	$ 137.999,00	$ 97.289.295,00
1,03	311.1	Afirmado	M3	1.714,15	$ 117.257,00	$ 200.996.087,00
1,04	600.1.1	Excavaciones Varias Sin Clasificar	M3	1.347,92	$ 72.474,00	$ 97.689.154,00
1,05	600.2.3	Excavaciones varias en material común en seco	M3	6.021,12	$ 64.780,00	$ 390.048.154,00
1,06	610.1	Rellenos para estructuras con Suelo	M3	1.364,59	$ 154.069,00	$ 210.241.017,00
1,07	630.4	Concreto Resistencia 21 MPA (D)	M3	354,70	$ 879.194,00	$ 311.850.112,00
1,08	630.5	Concreto Resistencia 17.5 MPA (E)	M3	68,56	$ 836.627,00	$ 57.359.147,00
1,09	630.6	Concreto Resistencia 14 MPA (F)	M3	115,92	$ 782.100,00	$ 90.661.032,00
1,10	630.7	Concreto Resistencia 14 MPA (G) (Ciclopeo)	M3	58,34	$ 624.187,00	$ 36.415.070,00
1,11	640.1	Acero de Refuerzo Fy 420 Mpa	KG	107.059,02	$ 6.747,00	$ 722.327.208,00
1,12	661.1	Tuberia de Concreto Reforzado 21 MPA de 900 MM de Diametro Interior	M	182,00	$ 514.316,00	$ 93.605.512,00
1,13	671.3	Cuneta de Concreto Vaciada in Situ; Incluye la Conformacion de la Superficie de Apoyo.	M3	1.544,66	$ 891.365,00	$ 1.376.855.861,00
1,14	610.5	Rellenos con Material Filtrante	M3	5.749,92	$ 190.168,00	$ 1.093.450.787,00
1,15	673.1	Geotextil Tipo NT-2500 o Similar No Tejido	M2	23.169,90	$ 11.853,00	$ 274.632.825,00
1,16	674.2	Tuberia Drenante Diametro 100 mm	M	5.941,00	$ 36.865,00	$ 219.014.965,00
1,17	1P	Bolsas de suelo -cemento	UND	1.820,00	$ 27.564,00	$ 50.166.480,00
1,18		Localización y replanteo	M2	41.587,00	$ 4.379,00	$ 182.109.473,00
		VALOR DEL CAPITULO	**$**		**5.542.983.923,00**	
2,00		**ESTRUCTURA DE PAVIMENTO**				
2,01	311,1P	Material de recebo para mejoramiento de la subrasante	M3	12.476,10	$ 153.066,00	$ 1.909.666.723,00
2,02	320.1	Subbase Granular Clase A	M3	7.366,84	$ 179.214,00	$ 1.320.240.864,00
2,03	330.1	Base Granular Clase A	M3	5.346,90	$ 186.369,00	$ 996.496.406,00
2,04	420.3	Riego de Imprimacion con Asfalto Liquido	M2	35.646,00	$ 3.686,00	$ 131.391.156,00
2,05	450.1	Mezcla densa en caliente tipo MDC-19	M3	2.614,04	$ 1.155.689,00	$ 3.021.017.274,00
2,06	210.1.1	Excavacion sin Clasificar de la Explanacion y Canales	M3	30.656,29	$ 13.388,00	$ 410.426.411,00
		VALOR DEL CAPITULO	**$**		**7.789.238.834,00**	
3,00		**SEÑALIZACION**				
3,01	700.1	Línea de demarcación con pintura en frio	ML	17.823,00	$ 2.423,00	$ 43.185.129,00
3,02	701.1	Tachas reflectivas	UND	2.970,00	$ 10.056,00	$ 29.866.320,00
3,03	710.1	Señal vertical de tránsito tipo II con lamina reflectiva Tipo III	UND	110,00	$ 478.656,00	$ 52.652.160,00
3,04	730.1	Defensa Metalica (incluye captafaro)	ML	340,00	$ 248.698,00	$ 84.557.320,00
3,05	730.2	Seccion Final	UND	10,00	$ 151.733,00	$ 1.517.330,00
		VALOR DEL CAPITULO	**$**		**211.778.259,00**	
4,00		**TRANSPORTE DE MATERIALES PROVENIENTES DE EXCAVACIONES Y DERRUMBES**				
4,01	900.2	Transporte de materiales provenientes de la excavación de la explanación, canales y prestamos para distancias mayores a mil metros	M3 - KM	858.376,12	$ 1.485,00	$ 1.274.688.538,00
		VALOR DEL CAPITULO	**$**		**1.274.688.538,00**	
					TOTAL COSTO OBRA	**$ 14.818.689.554,00**
					TOTAL COSTO OBRA VÍA SOCORRO - PÁRAMO	**$ 14.818.689.554,00**
					PLAN DE MANEJO AMBIENTAL VÍA SOCORRO - PÁRAMO	**$ 67.800.000,00**
5,00		**PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO VÍA SOCORRO - PÁRAMO**				
5,01	3P	Plan general de manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos	MES	12,00	$ 6.849.595,00	**$ 82.195.140,00**
					VALOR TOTAL DEL PROYECTO	**$ 14.968.684.694,00**

Página 1

3. PLAZO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo previsto para la ejecución de las actividades que se deriven del presente Proceso es el establecido en la sección 1.1. del Pliego de Condiciones, el cual se contará en la forma prevista en el Anexo 5 – Minuta del Contrato.

El plazo estimado para la ejecución de los contratos será de **DOCE (12) MESES** contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones

4. FORMA DE PAGO

La cancelación del valor del contrato se hará de la siguiente forma:

La Entidad cancelará al Contratista el valor del contrato en pagos parciales mensuales por avance de obra, de acuerdo con las cantidades ejecutadas y aprobadas por la interventoría hasta el 95% del valor del contrato. El 5% restante del valor del contrato se pagará contra liquidación del contrato.

La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al Contratista cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el presente Contrato.

La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

El Contratista deberá acreditar para cada pago derivado del contrato, que se encuentran al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, así como los propios del Sena, ICBF y Cajas de Compensación Familiar, cuando corresponda.

5. CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO

Lote No 1

La vía que comunica al Municipio de Puerto Wilches conocida como la Troncal Central, que inicia desde la Ruta 45 de la Vía Nacional, actualmente presenta daños y fallos en el pavimento lo cual implica un deterioro en la estructura del pavimento, especialmente en los primeros 5 km Iniciales de la vía presentando hundimientos, fallos en la estructura del pavimento, presenta un desgaste normal de la carpeta asfáltica lo que nos indica que ya está cumpliendo con su vida útil. De esta manera se hace necesario realizar un mejoramiento de la Vía secundaria cruce 45 Troncal central que comunica al Municipio de Puerto Wilches.

El tramo a PAVIMENTAR DE PUERTO WILCHES ES DE 3.5 KILOMETROS, en este tramo se ampliara el ancho de la vía a 7 metros con una berma de 0.5 metros a cada lado, el ítem de localización y replanteo incluye hacer rectificación (alineamiento horizontal y vertical).

El estado actual de la superficie de la vía indica un deterioro mayor de 80 % de la carpeta asfáltica presentando las fallas piel de cocodrilo en bloques y huecos a nivel de subbase granular debido al estanqueamiento de aguas lluvias o residuales provenientes de los predios aledaños con el cultivo de palmeras de aceite y descoles de las alcantarillas obstruidos. Por tal razón es fundamental realizar el mejoramiento y pavimentación en los 5 km iniciales de este importante corredor vial.

La vía Troncal central que comunica al Municipio de Puerto Wilches, es una vía secundaria a cargo del Departamento de Santander, es por estas razones el interés y la prioridad de atender estas importantes

vías para la comercialización agrícola, ganadera y palmera de esta importante región del Magdalena medio.

Actualmente esta importante via presenta unas condiciones de transitabilidad baja, aumentando los tiempos de recorrido y aumentando los precios de los productos de la canasta familiar y por ende disminuyendo la calidad de vía de los habitantes de puerto Wilches.

La vía hace parte del grupo de vías Departamentales priorizadas por el plan vial regional de Santander, es una vía de aproximadamente 48 km de longitud de los cuales se pretenden intervenir 5 km que se encuentran en muy malas condiciones de transitabilidad. De esta forma aumentando los tiempos de viaje, aumento en los gastos de operación y dificultad en la calidad de vida de sus habitantes.

Por las razones anteriormente expuestas y por la importancia que tiene este corredor vial es prioritario el mejoramiento y pavimentación en esta vía.

OBRAS DE DRENAJE Y PRELIMINARES
Remocion de Alcantarillas
Demolición de estructura
Demolicion de pavimento existente
Excavaciones Varias Sin Clasificar
Escarificacion, conformacion y compactacion de subrasante existente
Rellenos para estructuras con Suelo
Concreto Resistencia 21 MPA (D)
Concreto Resistencia 14 MPA (F)
Acero de Refuerzo Fy 420 Mpa
Tuberia de Concreto Reforzado 21 MPA de 900 MM de Diametro Interior
Localización y replanteo
Geotextil de refuerzo NT - 2500
Cuneta de concreto vaciada in situ, incluye conformación de la superficie de apoyo

ESTRUCTURA DE PAVIMENTO
Terraplen para sobre ancho (Bermas)
Base Granular Clase A
Riego de Imprimacion con Asfalto Liquido
Mezcla densa en caliente tipo MDC-19
Mezcla densa en caliente tipo MDC-25

Lote No 2

La vía Socorro – paramo es una vía secundaria a cargo de la Gobernación de Santander que actualmente cuenta con tramos pavimentados y tramos destapados en afirmado encontrándose en un estado de transitabilidad bajo, dificultando la comercialización de sus productos agrícolas tanto del Municipio del Socorro como del Municipio del Páramo.

La vía hace parte del grupo de vías Departamentales priorizadas por el plan vial regional de Santander, hace parte del eje Eco-turístico. Los municipios comunicados con esta vía son de la provincia Comunera y de gran importancia estratégica para el desarrollo económico de la región.

Actualmente es una vía que no se encuentra en su totalidad pavimentada lo que dificulta su transitabilidad, aumentando los tiempos de viaje, aumento en los gastos de operación y dificultad en la calidad de vida de sus habitantes, de tal manera que se hará una obra nueva en cuanto a pavimentar kilómetros de vía que no carecían de pavimento, haciendo una construcción y mejoramiento. 5.941 Kilómetros, 3,9 en el sentido socorro el paramo y 2,05 Km en el sentido el Paramo- Socorro, el ítem de localización y replanteo incluye hacer rectificación (alineamiento horizontal y vertical).

Es un corredor que se ha convertido con el tiempo en una vía alterna para la comunicación entre la provincia comunera y la provincia Guanentina, debido al ahorro en tiempo que genera tomar dicha vía para conectar desde socorro con el Municipio del Páramo, por estas razones la Administración Departamental en aras de garantizar la conectividad regional prioriza esta vía para continuar con su pavimentación y asi lograr un desarrollo económico y competitivo en la región.

Por las razones anteriormente expuestas y por la importancia que tiene este corredor vial es prioritario el mejoramiento y pavimentación en esta vía.

DESCRIPCIÓN
OBRAS DE DRENAJE Y PROTECCION
Remocion de Alcantarillas
Demolición de estructura
Afirmado
Excavaciones Varias Sin Clasificar
Excavaciones varias en material común en seco
Rellenos para estructuras con Suelo
Concreto Resistencia 21 MPA (D)
Concreto Resistencia 17.5 MPA (E)
Concreto Resistencia 14 MPA (F)
Concreto Resistencia 14 MPA (G) (Ciclopeo)
Acero de Refuerzo Fy 420 Mpa
Tuberia de Concreto Reforzado 21 MPA de 900 MM de Diametro Interior
Cuneta de Concreto Vaciada in Situ; Incluye la Conformacion de la Superficie de Apoyo.
Rellenos con Material Filtrante
Geotextil Tipo NT-2500 o Similar No Tejido
Tuberia Drenante Diametro 100 mm
Bolsas de suelo -cemento
Localización y replanteo

ESTRUCTURA DE PAVIMENTO
Material de recebo para mejoramiento de la subrasante
Subbase Granular Clase A
Base Granular Clase A
Riego de Imprimacion con Asfalto Liquido
Mezcla densa en caliente tipo MDC-19
Excavacion sin Clasificar de la Explanacion y Canales

a. Materiales

Los materiales, suministros y demás elementos que hayan de utilizarse en la construcción de las obras, deberán ser los que se exigen en las especificaciones y adecuados al objeto a que se destinen. Para los materiales que requieran procesamiento industrial, éste deberá realizarse preferiblemente con tecnología

limpia. El proponente favorecido con la adjudicación del contrato se obliga a conseguir oportunamente todos los materiales y suministros que se requieran para la construcción de las obras y a mantener permanentemente una cantidad suficiente para no retrasar el avance de los trabajos.

Los materiales provenientes de la demolición que, a juicio del Interventor, sean aptos para rellenar y emparejar la zona de demolición u otras zonas del proyecto, se deberán utilizar para este fin.

El material que suministre el Constructor para el relleno de las zanjas, fosos y hoyos resultantes de los trabajos, deberá tener la aprobación previa del Interventor.

LOTE 1

No.	MATERIALES	UNIDAD
1	Explosivos 75% (INDUGEL)	LB
2	Acero PDR-60	Kg
3	Agregado para concreto hidraulico	m3
4	Agua	Lt
5	Alambre negro para amarre	Kg
6	Anfo	Kg
7	Arena lavada	m3
8	Cal	Kg
9	CEMENTO ASFALTICO 60-70	Kg
10	Cemento gris	Kg
11	Cordón detonante	ML
12	Disolvente para pintura (thiner)	Galon
13	Asfalto Liquido MC - 70	Lt
14	Esferas reflectivas	kg
15	Formaleta (gaviones, juntas de bordillos, juntas de cunetas, muros, concretos clase D,E, F y G)	m2
16	Formaleta para muros	m2
17	Fulminantes	U
18	Geotextil NT-2500 o similar	M2
19	Material de base	m3
20	Material de Sub- Base CBR=20%	m3
21	Material filtrante de 3/4" a 3"	M3
22	Material seleccionado del Relleno	m3
23	Mecha Lenta	ML
24	Mezcla densa en caliente MDC-19	m3
25	Pintura acrilica pura para tráfico	Galon
26	Poste en angulo de 2*2*1/4 de 3,5m para señal	und
27	RESINA TERMOPLASTICA	Kg
28	Tablero en lamina galvanizada DE 75cm*75cm, CALIBRE 16, REFLECTIVO	und
29	Tablero en lámina galvanizado de 60cm*75cm, calibre 16, reflectivo	Und

30	TACHA REFLECTIVA	Und
31	Tuberia Drenante 100 mm	ml
32	Tubo concreto reforzado 900mm	ml
33	Captafaro, Incluye Tornillos	Und
34	Defensa Metálica De 4,13 M Galvanizada	Und
35	Postes para defensa metálica (1,80m)	Und
36	Sección final de defensa metálica	Und
37	Amortiguadores (Para Defensas Metálicas), Incluye Tornillos	Und
38	Material de Afirmado	M3
39	Derechos de explotacion y/o disposicion de materiales	M3
40	Piedra para concreto ciclopeo	M3
41	Grapas	Kg
42	Poste de Madera para cercas	U
43	Alambre de Pua Calibre 12 (350 m)	M
44	Tierra Abonada	M3
45	Cespedones	M2
46	Escolta y transporte (tarifa por cada m3 escoltado y transportado)	KG
47	Neopreno dureza 60 (0,50*0,60*1,5")	UND
48	Elementos de fijación Neopreno	UND
49	Baranda metálica vehicular	ml
50	Pernos de fijación	Glb
51	Rejilla en hierro desagüe tráfico pesado (0,40*0,15)	UND
52	Platina 2"x43x1/8"	UND
53	Ángulo 3x3x3/16"	ml
54	Neopreno tipo EMA-250 o similar	UND
55	Saco suelo-cemento	UND
56	Material de recebo	M3
57	Material de pedraplen	M3
57	Mezcla densa en caliente MDC-25	m3
58	Valla informativa	Und

Lote No 2

No	MATERIALES	UNIDAD
1	Agua	Lt
2	Material de afirmado	M3
3	Derechos de explotación y/o disposición de materiales	M3

4	Material seleccionado de relleno	M3
5	Agregado para concreto hidráulico	M3
6	Arena lavada	M3
7	Cemento gris	Kg
8	Formaleta para muros	Lt
9	Desperdicio (2%)	M2
10	Formaleta (gaviones, juntas de bordillos, juntas de cunetas, muros, concretos clase D,E,F y G	M2
11	Piedra concreto ciclópeo	M2
12	Acero PDR-60	Kg
13	Alambre negro para amarre	Kg
14	Material de Sub-base CBR=20%	M3
15	Tubo concreto reforzado 900mm	Ml
16	Cemento asfaltico 60-70	
17	Material filtrante de ¾” a 3”	M3
18	Geotextil NT-2500 O similar	M2
19	Tubería drenante 100mm	Ml
20	Material suelo-cemento	UND
21	Pintura y estacas	Glb

22	Material de recebo	M3
23	Material de base	M3
24	Emulsión CRR-1	LT
25	Mezcla densa en caliente MDC-19	M3
26	Esferas reflectivas	Kg
27	Pintura acrílica pura para trafico	Galón
28	Disolvente para pintura (thiner)	Galón
29	Tacha reflectiva	UND
30	Resina termoplástica	Kg
31	Tablero en lamina galvanizado de 60 cm*75cm, calibre 16, reflectivo	UND
32	Poste en ángulo de 2*2*1/4 de 3,5 m para señal	UND
33	Captafaro, incluye tornillos	
34	Defensa metálica de 4,13 m galvanizada	
35	Poste para defensa metálica (1,80m)	
36	Sección final de defensa metálica	
37	Amortiguadores (para defensa metálica), incluye tornillos)	
38	Cinta de señalización 500 mts	UND

b. Documentos que entregará la Entidad para la ejecución del contrato

El contratista deberá realizar lo necesario y suficiente en orden a conocer, revisar y estudiar completamente los estudios y diseños que la entidad entregue para la ejecución de las obras objeto de este contrato. En consecuencia, finalizado el plazo previsto por la entidad para la revisión de estudios y diseños [cuando aplique], si el contratista no se pronuncia en sentido contrario, se entiende que ha aceptado los estudios y diseños presentados por la entidad y asume toda la responsabilidad de los resultados para la implementación de los mismos y la ejecución de la obra contratada, con la debida calidad, garantizando la durabilidad, resistencia, estabilidad y funcionalidad de tales obras.

Cualquier modificación y/o adaptación y/o complementación que el contratista pretenda efectuar a los estudios y diseños deberán ser tramitadas por el contratista para su aprobación por la Interventoría, sin que ello se constituya en causa de demora en la ejecución del proyecto.

6. INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL:

Para efectos del análisis de la información del personal, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

a. Las hojas de vida y soportes del personal vinculado al proyecto serán verificadas una vez se adjudique el contrato y no podrán ser pedidas durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

b. Si el contratista ofrece dos (2) o más profesionales para realizar actividades de un mismo cargo, cada uno de ellos deberá cumplir los requisitos exigidos en los pliegos de condiciones para el respectivo cargo. Un mismo profesional no puede ser ofrecido para dos o más cargos diferentes.

c. El contratista debe informar la fecha a partir de la cual los profesionales ofrecidos ejercen legalmente la profesión.

d. Las certificaciones de experiencia de los profesionales deben ser expedidas por la persona natural o jurídica con quien se haya establecido la relación laboral o de prestación de servicios.

e. El contratista es responsable de verificar que los profesionales propuestos tienen la disponibilidad real para la cual se vinculan al proyecto. De comprobarse dedicación inferior a la aprobada se aplicarán las sanciones a que haya lugar.

f. En la determinación de la experiencia de los profesionales se aplicará la equivalencia, así:

Postgrado con título	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Especialización	Veinticuatro (24) meses	Doce (12) meses
Maestría	Treinta y seis (36) meses	Dieciocho (18) meses
Doctorado	Cuarenta y ocho (48) meses	Veinticuatro (24) meses

Las equivalencias se pueden aplicar en los siguientes eventos:

- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia general y viceversa.
- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia específica y viceversa.
- No se puede aplicar equivalencia de experiencia general por experiencia especifica o viceversa.

El personal relacionado debe estar contratado o contemplado dentro de la planta de personal del contratista y su costo debe incluirse dentro de los gastos de administración general del contrato.

El personal requerido es el siguiente:

LOTE No 1

1. DIRECTOR DE OBRA
2. UN CONTADOR PUBLICO
3. UN ESPECIALISTA AMBIENTAL
4. UN ESPECIALISTA HIDRAULICO
5. RESIDENTE DE OBRA
6. Un Auxiliar de Residente
7. Dos Inspectores de Obra
8. Un Especialista en geotecnia y Pavimentos
9. Un Especialista en Estructuras
10. Un Topógrafo
11. Dos Cadeneros

LOTE No 2

1. DIRECTOR DE OBRA
2. UN CONTADOR PUBLICO
3. UN ESPECIALISTA AMBIENTAL
4. UN ESPECIALISTA HIDRAULICO
5. RESIDENTE DE OBRA
6. Un Auxiliar de Residente
7. Dos Inspectores de Obra
8. Un Especialista en geotecnia y Pavimentos
9. Un Especialista en Estructuras
10. Un Topógrafo
11. Dos Cadeneros

a. Requisitos del personal

Todos los profesionales exigidos, deben cumplir y acreditar, como mínimo, los siguientes requisitos de formación y experiencia:

INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL:

Para efectos del análisis de la información del personal, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

g. Las hojas de vida y soportes del personal vinculado al proyecto serán verificadas una vez se adjudique el contrato y no podrán ser pedidas durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

h. Si el contratista ofrece dos (2) o más profesionales para realizar actividades de un mismo cargo, cada uno de ellos deberá cumplir los requisitos exigidos en los pliegos de condiciones para el respectivo cargo. Un mismo profesional no puede ser ofrecido para dos o más cargos diferentes.

i. El contratista deberá informar la fecha a partir de la cual los profesionales ofrecidos ejercen legalmente la profesión.

j. Las certificaciones de experiencia de los profesionales deben ser expedidas por la persona natural o jurídica con quien se haya establecido la relación laboral o de prestación de servicios.

k. El Contratista es responsable de verificar que los profesionales propuestos tienen la disponibilidad real para la cual se vinculan al proyecto. De comprobarse dedicación inferior a la aprobada se aplicarán las sanciones a que haya lugar.

l. En la determinación de la experiencia de los profesionales se aplicará la equivalencia, así:

Postgrado con título	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Especialización	Veinticuatro (24) meses	Doce (12) meses
Maestría	Treinta y seis (36) meses	Dieciocho (18) meses
Doctorado	Cuarenta y ocho (48) meses	Veinticuatro (24) meses

Las equivalencias se pueden aplicar en los siguientes eventos:

- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia general y viceversa.
- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia específica y viceversa.
- No se puede aplicar equivalencia de experiencia general por experiencia especifica o viceversa.

b. El personal relacionado debe estar contratado o contemplado dentro de la planta de personal del contratista y su costo debe incluirse dentro de los gastos de administración general del Contrato

c. Requisitos del personal

Todos los profesionales exigidos, deben cumplir y acreditar, como mínimo, los siguientes requisitos de formación y experiencia:

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Director de obra Ingeniero Civil y/o de Ingeniero de Transportes y Vías con matricula profesional vigente.	Una experiencia general no No menor de ocho (8) años, contados entre fecha terminación y aprobación del pensum académico y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública	Mínimo cinco (5) años acumulada, contados entre fecha de expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: □ Ejercicio en entidades oficiales como profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o profesional y/o como contratista de prestación de servicios, siempre y cuando se haya desempeñado en actividades relacionadas con OBRA CIVIL EN VÍAS. □ Ejercicio profesional en la empresa privada, como Director de Obra y/o Director de

		Interventoría, de proyectos relacionados con OBRA CIVIL EN VÍAS. Si el profesional incumple al menos uno de los requisitos anteriores (numerales 1 y 2), no será admitido para participar en la ejecución del contrato.

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Ingeniero Residente Ingeniero Civil y/o de Transportes y Vías con matricula profesional vigente	Una experiencia general no menor de cinco (5) años, contados entre fecha terminación y aprobación del pensum académico y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública	Mínimo tres (3) años acumulada, contados entre fecha de expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: □ Ejercicio en entidades oficiales como profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o profesional y/o como contratista de prestación de servicios, siempre y cuando se haya desempeñado en actividades relacionadas con OBRA CIVIL EN VÍAS. □ Ejercicio profesional en la empresa privada, como Ingeniero Residente de Obra y/o Residente de Interventoría, de proyectos relacionados con OBRA CIVIL EN VÍAS. Si el profesional incumple al menos uno de los requisitos anteriores (numerales 1 y 2), no será admitido para participar en la ejecución del contrato.

ESPECIALISTAS

Los profesionales ofrecidos para el cargo de especialista serán estudiados en forma individual. Cada uno de los profesionales ofrecidos para el cargo de Especialista debe acreditar lo siguiente:

a) Matrícula profesional vigente, título de Especialización y/o Postgrado y/o Maestría y/o Doctorado, en el área a participar en la ejecución del proyecto y para la cual aspira a ser evaluado.

b) Tener una experiencia general (o Experiencia Profesional): no menor de ocho (8) años, contados entre fecha terminación y aprobación del pensum académico y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública

c) Poseer mínimo tres (3) años de experiencia específica acumulada, dentro del período comprendido entre la fecha de graduación de la Especialización y/o Postgrado y/o Maestría y/o Doctorado, y la fecha de cierre de la presente Licitación Pública, en: Ejercicio profesional en la disciplina para la cual fue propuesto.
Si el profesional incumple al menos uno de los requisitos anteriores (Literales a, b, c) no será admitido para participar en la ejecución del contrato.

Para el estudio de la experiencia específica de los especialistas se tendrán en cuenta los siguientes criterios generales:

Especialista Ambiental: Profesional en Ingeniería Ambiental y/o Ingeniería sanitaria y/o Ingeniería forestal y/o Ingeniería de Recursos Naturales y/o Ingeniería de Recursos Hídricos y Gestión Ambiental y/o Ingeniería de Minas y/o Ingeniería agrícola y/o Administración Ambiental y/o Biología y/o Ecología y/o Geología, con especialización en el área ambiental o relacionada con gestión de proyectos; o profesional en Ingeniería civil y/o Ingeniería de vías y de transporte, con especialización en el área ambiental; solo se considerará la experiencia especifica relacionada con OBRA CIVIL EN VIAS..

Especialista en Pavimentos: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transportes y Vías; que tenga por lo menos título de Especialista en Geotecnia Vial y/o Pavimentos y/o Vías Terrestres; Solo se considerará la experiencia especifica relacionada con OBRA CIVIL EN VÍAS.

Especialista en Hidráulica: Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transportes y Vías; que tenga por lo menos título de Especialista en Hidrología y/o Hidráulica. Solo se considerará la experiencia específica relacionada con OBRA CIVIL EN VÍAS.

Especialista en estructuras Ingeniero Civil y/o Ingeniero de Transportes y Vías; que tenga por lo menos título de Especialista en Estructuras. Solo se considerará la experiencia específica relacionada con OBRA CIVIL EN VÍAS

Si el profesional incumple al menos uno de los requisitos anteriores, no será admitido para participar en la ejecución del contrato.

El contratista es responsable de verificar que los profesionales propuestos tienen la disponibilidad real para la cual se vinculan al proyecto. De comprobarse la no destinación del personal requerido se aplicarán las sanciones establecidas en el contrato.

Maquinaria mínima del proyecto

El equipo mínimo requerido es el siguiente:

LOTE No 1

EQUIPO		
No.	**EQUIPO**	**UNIDAD**
1	Buldozer D6 o equivalente o superior	HR
2	Camioneta D-300 o equivalente o superior	HR
3	Cargador 920 o equivalente o superiror	HR
4	Carrotanque de agua (10000 litros)	HR
5	Carrotanque Irrigador de asfalto	HR
6	Compactador manual (Saltarín)	HR
7	Compactador neumatico	HR
8	Compresor (barrido y soplado)	HR
9	Compresor 125 pies 3 con martillo	HR
10	Guadañadora	HR
11	Maquina térmica pegatachas	HR
12	Mezcladora de concreto (1bulto)	HR
13	Motoniveladora	HR
14	Motosierra	HR
15	Retrocargador JD 510 o equivalente o superior	HR
16	Retroexcavadora CAT 320 o equivalente o superior	HR
17	Terminadora de asfalto (Finisher)	HR
18	Vehiculo delineador	HR
19	Vibrador de concreto	HR
20	Vibrocompatador Dynapac (10 ton) o equivalente o superior	HR
21	Vibrocompatador Dynapac C15 o equivalente o superior	HR
22	Volqueta 6 m3	HR
23	Camion 350	HR
24	Equipo de oxicorte, Capacidad de corte: hasta 6" (152mm)	HR
25	Motobomba 3" (incluye operario)	HR
26	Compresor (para pintura)	HR
27	Alquiler señalización para manejo de tránsito en obra vial	MES
28	Planta de energía	HR
29	Equipo de soldadura	HR

LOTE No 2

No	EQUIPO	UNIDAD
1	Retroexcavadora CAT 320 o equivalente o superior	HR
2	Compresos 125 pies 3 con martillo	HR
3	Equipo de oxicorte, capacidad de corte: hasta 6” (152mm)	HR
4	Compactador manual (saltarín)	HR
5	Mezclador de concreto (1 bulto)	HR

6	Vibrador de concreto	HR
7	Retrocargador JD 510 o equivalente o superior	HR
8	Nivel de presión	HR
9	Estación total	HR
10	Carrotanque de agua (10.000 litros)	HR
11	Vibrocompactador Dynapac (10 ton) o equivalente o superior	HR
12	Motoniveladora	HR
13	Carrotanque irrigador de asfalto	HR
14	Compresor (barrido y soplado)	HR
15	Cargador 920 o equivalente o superior	HR
16	Terminadora de asfalto (finisher)	HR
17	Compactador neumático	HR
18	Bulldozer D6 o equivalente o superior	HR
19	Vehículo delineador	HR
20	Camioneta D-300 o equivalente o superior	HR
21	Maquina térmica pegatachas	HR
22	Camión 350	HR
23	Volqueta 6 m3	HR
24	Alquiler señalización para PMT x 27 unidades	HR
25	Alquiler barricada x 2 unidades	HR
26	Alquiler barrera plástica x 8 unidades	HR
27	Alquiler delineador tubular x 100 unidades	HR
28	Alquiler equipo de comunicación x 3 unidades	HR

La maquinaria mínima requerida será verificada una vez se adjudique el contrato y no podrá ser pedida durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante

7. POSIBLES FUENTES DE MATERIALES PARA EL PROYECTO:

Las posibles fuentes de materiales serán las que determine el adjudicatario, aprobadas por el interventor, y las cuales cumplan con la calidad requerida en las normas de ensayo y especificaciones generales y/o particulares vigentes.

Es responsabilidad del proponente bajo su cuenta y riesgo inspeccionar y examinar el sitio donde se van a desarrollar las obras e informarse sobre la disponibilidad de las fuentes de materiales necesarios para su ejecución, con el fin de establecer si las explotará en su calidad de constructor y/o si las adquirirá a proveedores debidamente legalizados.

Las fuentes seleccionadas por el contratista deben ser previamente autorizadas por la respectiva interventoría, previo al inicio de las obras. El contratista se obliga a realizar la explotación respetando las recomendaciones técnicas establecidas para evitar impactos ambientales; igualmente se obliga a cumplir la normativa ambiental y minera aplicable a la obra.

El proponente debe verificar, previa a la presentación de la oferta, las distancias de acarreo de las posibles fuentes de materiales existentes en el área de influencia del proyecto que sean susceptibles de utilizar, así como verificar que éstas se encuentran en funcionamiento y que cumplen con todos los requisitos legales ambientales y mineros, de tal forma que pueda garantizar la utilización para el proyecto. En consecuencia, las distancias de acarreo correspondientes deben ser consideradas por el Proponente en los análisis de precios unitarios de la propuesta a presentar y será su responsabilidad.

Previo al inicio de las obras, los materiales que la entidad identifique como indispensables en la ejecución del proyecto deben ser sometidos a ensayos para la aceptación o el rechazo por parte de la interventoría, según la normativa aplicable. Los permisos de explotación deben ser tramitados por cuenta del contratista, antes del inicio de las obras. De igual manera, las fuentes seleccionadas por el contratista deben ser previamente autorizadas por la respectiva interventoría, previo al inicio de las obras.

8. OBRAS PROVISIONALES:

Durante su permanencia en la obra serán a cargo del constructor, la construcción, mejoramiento y conservación de las obras provisionales o temporales que no forman parte integrante del proyecto, tales como vías provisionales, vías de acceso y vías internas de explotación a las fuentes de materiales así como: las obras necesarias para la recuperación morfológica cuando se haya explotado por el constructor a través de las autorizaciones temporales; y las demás que considere necesarias para el buen desarrollo de los trabajos, cercas, oficinas, bodegas, talleres y demás edificaciones provisionales con sus respectivas instalaciones, depósitos de combustibles, lubricantes y explosivos, de propiedades y bienes de la Entidad o de terceros que puedan ser afectados por razón de los trabajos durante la ejecución de los mismos, y en general toda obra provisional relacionada con los trabajos.

En caso de que sea necesario el proponente dispondrá de las zonas previstas para ejecutar la obra y la obtención de lotes o zonas necesarias para construir sus instalaciones, las cuales estarán bajo su responsabilidad.

Adicionalmente, correrán por su cuenta los trabajos necesarios para no interrumpir el servicio en las vías públicas usadas por él o en las vías de acceso cuyo uso comparta con otros contratistas.

El proponente debe tener en cuenta el costo correspondiente a los permisos y a las estructuras provisionales que se requieran cuando, de conformidad con el proyecto cruce o interfiera corrientes de agua, canales de desagüe, redes de servicios públicos, etc. En el caso de interferir redes de servicios públicos, estos costos serán reconocidos mediante aprobación de precios no previstos, incluidos en las correspondientes actas de obra aprobadas por el Interventor. Para lo anterior deberá tramitar la correspondiente aprobación de los precios no previstos del proyecto ante el ordenador, y en los casos que se requiera el permiso correspondiente ante la autoridad competente.

A menos que se hubieran efectuado otros acuerdos, el proponente favorecido con la adjudicación del contrato deberá retirar todas las obras provisionales a la terminación de los trabajos y dejar las zonas en el mismo estado de limpieza y orden en que las encontró. Así mismo, será responsable de la desocupación de todas las zonas que le fueron suministradas para las obras provisionales y permanentes.

9. SEÑALIZACIÓN

De ser necesario, son de cargo del proponente favorecido todos los costos requeridos para colocar y mantener la señalización de obra y las vallas informativas, la iluminación nocturna y demás dispositivos de seguridad y de comunicación y coordinación en los términos definidos por las autoridades competentes.

Sin perjuicio de lo anterior, la entidad debe definir puntualmente cuáles son los costos directos e indirectos incluidos dentro del presupuesto oficial dependiendo del proyecto a ejecutar.

10. PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES

Permiso de ocupación de cauce, permisos para disposición final de materiales sobrantes.

11. NOTAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO:

El contratista debe garantizar la transitabilidad en todos los sectores Objeto del contrato mientras se ejecuta la obra, es decir desde la orden de inicio y hasta el recibo definitivo de las obras.

El contratista deberá atender las emergencias que se puedan presentar en los sitios que se encuentren dentro del objeto del contrato, para lo cual el Interventor definirá el tipo de intervención a ejecutarse y le solicitará por escrito al contratista su ejecución; en caso de que se requieran estudios y/o diseños y/o cálculos adicionales éstos deberá realizarlos el Contratista y ser revisados y aprobados por la Interventoría; en todo caso el Contratista presentará los Análisis de Precios Unitarios No Previstos (incluidos los estudios y/o diseños y/o cálculos adicionales, si aplican) al Interventor para su revisión y aprobación, para posteriormente presentarlos a la Dirección Territorial correspondiente y Subdirección de la Red Nacional de Carreteras (y/o Dirección Operativa, en caso de que aplique), para la continuación del trámite pertinente.

El desglose de los Análisis de Precios Unitarios publicados en el SECOP por el Departamento, son únicamente de referencia, constituyen una guía para que el proponente prepare su propuesta, cada Análisis de Precios Unitarios presentado por el adjudicatario debe contener todo lo indispensable y necesario para llevar a cabo el ítem correspondiente: equipos, materiales, transportes, mano de obra y costos indirectos. Si existe alguna duda o interrogante sobre la presentación de estos APU publicados por el Departamento, es deber del proponente hacerlos conocer con cuatro (4) días hábiles antes del cierre del proceso licitatorio para que el Departamento los pueda estudiar.

El control de tráfico temporal y la señalización provisional necesarios para la ejecución de las obras será por cuenta y riesgo del proponente y/o contratista. Esta señalización debe colocarse desde la orden de iniciación del contrato.

Se debe tener en cuenta que el valor total del PRECIO UNITARIO incluye el valor de A.I.U. El valor total del Precio Unitario se redondeará así: cuando la fracción decimal del peso sea igual o superior a 5 se aproximará por exceso al número entero siguiente del peso y cuando la fracción decimal del peso sea

inferior a 5 se aproximará por defecto al número entero del peso. Los imprevistos no podrán ser inferior al uno por ciento (1%).

El Contratista conjuntamente con el Interventor, una vez se otorgue la orden de iniciación del contrato, procederán a hacer una evaluación sobre el nivel de seguridad vial en el sector objeto del contrato con el fin de prever las medidas para tender a mejorar la seguridad vial, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte en el Plan Nacional de Seguridad Vial, siguiendo el Manual de Señalización vigente.

El proponente sin romper el principio de justicia conmutativa podrá oferta garantía adicional o suplementaria a través de una aseguradora o directamente como garantía comercial, cuando opte por presentarlo directamente el proponente debe contar capacidad juridica dentro de su objeto , además deberá dejar expresa constancia de las condiciones bajo las cuales hace el ofrecimiento o bien en el Formato establecido para ello o en documento adicional al mismo, que debe ser presentado con la propuesta.

12. DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES

Norma Colombia de Diseño de puentes CCP-14 – Manual de Drenaje para Carretera – Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y normas de ensayo para materiales de carretera – Manual de Diseño Geométrico - Guía Metodológica para el Diseño de Obras de Rehabilitación de Pavimento de Carreteras – Manual de Diseños de Pavimento de Concreto para Vías con bajo, medios y Altos Volúmenes de Tránsito – Manual de Diseño de cimentaciones superficiales y profundas – Instructivo para Vías Terciarias y demás documentos o actos administrativo expedidos por autoridad competente en la materia y requeridos para la ejecución del contrato y que deben ser tenidos en cuenta por el proponente al momento de estructurar y presentar su oferta.

ORIGINAL FIRMADO
JAIME RENE RODRIGUEZ CANCINO
Secretario Infraestructura

PROYECTO ASPECTOS LEGALES:

VLADIMIR CABALLERO DE LEÓN
Abogado Asesor Externo – Secretaria de Infraestructura.

MARIA ALEJANDRA SOTO VERGARA
Abogada Asesor Externo – Secretaria de Infraestructura

PROYECTÓ ASPECTOS TÉCNICOS:

NESTOR FERNADO MENESES GUTIERREZ
Ing. Asesor Externo - Secretaria de Infraestructura.