



Alcaldía de
PEREIRA



ALCALDÍA DE PEREIRA

610 Dirección de Obras de
Infraestructura y Equipamiento

Pereira, 24 de noviembre de 2025

Señores
CONSORCIO INTERVENTORIA SDG
consorcio.interventoria.sdg@sesac.com.co
Bogotá, Cundinamarca



No.20251124-92522-I

ASUNTO: Respuesta al comunicado CSDG-INT_E&D_PER-25-186. ODS No. 4 denominada “Solución vial – Intersección Crucero de Combia.”

Cordial saludo:

Dando alcance al comunicado del asunto, donde se presentan observaciones a las ODS No. 4 denominada “Solución vial – Intersección Crucero de Combia.”, se informa lo siguiente:

OBSERVACIONES A LA ODS No. 4 - Consultor

“Alcance:

- Inclusión de participación del Especialista Ambiental: *Si bien el alcance de la ODS contempla levantamiento topográfico y estudio de tránsito, la zona presenta elementos sensibles (actividades comerciales, uso rural, entre otros). La Ley 1682 de 2013 (art. 39 y art. 7) exige que los proyectos de infraestructura de transporte incluyan la variable ambiental desde la fase de estudios, identificando posibles restricciones, condicionantes o áreas que pudieran requerir permisos. La ODS no asigna profesional o actividad alguna para evaluar estos aspectos a nivel diagnóstico. En este sentido, se recomienda incluir una revisión ambiental (documental y de campo) para identificar condicionantes ambientales que afecten alternativas futuras.”*

Respuesta de la entidad: La prioridad técnica es definir con precisión la problemática operativa y geométrica de la intersección, tarea para la cual el equipo técnico propuesto es suficiente. La figura del Especialista Ambiental será incluida oportunamente en etapas subsiguientes, garantizando el cumplimiento normativo sin afectar la eficiencia del proceso inicial.

“- Inclusión de participación del Especialista en Geotecnia: *La ODS plantea alternativas geométricas que podrían implicar ampliaciones, ajustes en radios de giro, modificaciones de pendientes y eventuales movimientos de masa. En este sentido, y*



conforme a lo establecido en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras - INVÍAS, todo planteamiento de alternativas requiere la verificación de condiciones de estabilidad y la realización de una evaluación geotécnica básica. Por lo anterior, se recomienda considerándolo pertinente la inclusión de este profesional, a fin de efectuar el análisis geotécnico básico asociado a cada una de las alternativas propuestas."

Respuesta de la entidad: La participación del especialista en geotecnia se considera oportuna en fases avanzadas del proyecto, garantizando una asignación eficiente de recursos y una integración técnica progresiva, acorde con el nivel de profundización del estudio. Su intervención será incorporada en el momento adecuado para respaldar las decisiones de diseño con base en estudios de suelo específicos.

"- **Inclusión de Profesional Social:** Se recomienda la inclusión de la profesional social, dada la necesidad de la gestión e interacción para el acceso a los predios privados para la realización del levantamiento topográfico debido a la alta comercialización en el sector."

Respuesta de la entidad: La inclusión de un Profesional Social no es necesaria en esta fase, ya que las actividades de levantamiento topográfico y contacto con la comunidad para el acceso a predios pueden ser gestionadas directamente por el personal técnico asignado, como el Topógrafo, Coordinador del proyecto o Ingeniero Residente. Estos profesionales están capacitados y facultados para establecer comunicación con los usuarios del sector, explicar la naturaleza de los trabajos, obtener los permisos verbales requeridos y gestionar las coordinaciones necesarias para el desarrollo de las labores de campo.

"-**Inclusión de Profesional SISOMA:** Se recomienda la inclusión de la profesional Sisoma, dada la necesidad de la implementación del sistema de gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), conforme a lo dispuesto en el Decreto 1072 de 2015, la Resolución 0312 de 2019 y demás normas concordantes durante toda la ejecución de la ODS. En consecuencia, el profesional será el responsable del acompañamiento especializado en el componente SST, incluyendo la identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos; diseño, ejecución y seguimiento del Plan de Trabajo Anual; elaboración de la matriz legal; estructuración y actualización de la documentación del SG-SST; realización de capacitaciones; preparación de informes y entrega anticipada de todos los documentos soporte SST del personal que hace parte de la ODS; y demás obligaciones necesarias para asegurar el cumplimiento normativo."

Respuesta de la entidad: Se acepta la recomendación de incluir al profesional SISOMA,



dada la obligatoriedad del cumplimiento del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST) durante la ejecución de los trabajos de campo. No obstante, considerando que las actividades de levantamiento topográfico y aforo vehicular son de corta duración y se desarrollan en un entorno urbano con riesgos controlados, su participación será mínima y enfocada únicamente en lo esencial.

“-Inclusión de Profesional Costos y Presupuestos: *Se recomienda la inclusión del profesional de costos y presupuestos, dada la necesidad en esta etapa, aunque el alcance técnico se centra en la evaluación inicial de alternativas, la estimación temprana de costos permite determinar la viabilidad financiera de cada opción, optimizar el uso de recursos y evitar que se avancen propuestas que, aun siendo funcionales desde el punto de vista geométrico, resulten inviables económica o constructivamente.”*

Respuesta de la entidad: La evaluación económica detallada de cada alternativa se realizará en fases posteriores, cuando haya mayor definición técnica. Sin embargo, el equipo consultor, con experiencia en diseño vial y estudios previos, puede identificar preliminarmente qué alternativas resultan más o menos costosas mediante criterios cualitativos y comparativos. Esta valoración inicial es suficiente para fundamentar la recomendación técnica sin requerir un especialista en costos en esta etapa.

“-Inclusión de Dibujante Profesional Tipo C1: *se recomienda la inclusión del dibujante en la plantilla del Consultor para la ODS No. 4, dado que se requiere la generación gráfica de las alternativas a presentar, lo cual requerirá una dedicación importante de este profesional.”*

Respuesta de la entidad: El nivel de detalle en la Etapa 1 es conceptual y preliminar, sin requerir planos ejecutivos ni alta especificidad gráfica. Lo relevante es la claridad técnica y coherencia con los análisis, responsabilidad del especialista de diseño.

Por lo anterior, no se requiere un Dibujante Profesional ya que el Especialista en Diseño Geométrico y Seguridad Vial puede elaborar directamente los productos gráficos necesarios mediante software especializado que integra modelado topográfico, diseño geométrico y producción de planos en un solo flujo de trabajo.

“-Costos de ensayos: *El ítem de reembolsables del Consultor incluye “Ensayos de laboratorio y/o diagnóstico... 4,5% (\$14.400.000)”. Sin embargo, el volumen 1 (topografía) no contempla ensayos, el volumen 2 (tránsito) no contempla ensayos, el volumen 3 (alternativas) no contempla ensayos. En este sentido, es importante recordar también que*



los aforos vehiculares, peatonales, velocidades, estacionamientos son actividades propias del Estudio de Tránsito, por lo cual no pueden ser cobrados como “ensayos” en Costos 3 según el contrato Marco.”

Respuesta de la entidad: Dado que en otras ODS los aforos se han realizado con cámara, para esta también se contemplo el mismo método, en ese sentido, su cobro se realizará por el ítem relacionado. En este mismo ítem también se incluyeron los costos asociados a las microsimulaciones requeridas para ilustrar las alternativas que se presentarán en el informe final de la Etapa 1. En todo caso, los valores se reconocerán contra factura, la cual deberá estar debidamente soportada técnicamente y contar con la aprobación de la interventoría.

COMPONENTE DE TRÁNSITO Y CAPACIDAD DE SERVICIO

“(…) Dadas las condiciones de plazo y cronograma presentados por la ODS, existe el riesgo de que los días no sean representativos, dado que las fechas propuestas para la recolección de dicha información coinciden con un periodo atípico —vacaciones y festividades decembrinas— que altera de manera significativa los patrones habituales de movilidad en el tramo, pudiendo generar distorsiones en los resultados obtenidos. Adicionalmente es importante evaluar los tiempos establecidos para la toma de información, ya que estos pueden ser insuficientes para la información primaria necesaria desde el componente de tránsito.

Es importante evaluar si la Secretaría de Infraestructura de Pereira cuenta con información secundaria respecto a aforos y encuestas origen destino, e indicadores para el tramo.”

Respuesta de la entidad: En relación con la observación presentada, se indica que, efectivamente, las fechas propuestas para la recolección de información podrían generar resultados no representativos debido al periodo atípico correspondiente a vacaciones y festividades decembrinas. No obstante, los datos son necesarios y la premura del cronograma obliga a su levantamiento en las fechas planteadas, por lo que se requiere que el consultor proponga una alternativa que permita mitigar dicho riesgo.

Como referencias mínimas para aproximar la representatividad de los aforos, se podrían considerar medidas como realizar la toma de información en la última semana de noviembre incorporando factores asociados a la ausencia de transporte escolar, con base en datos de las instituciones educativas del sector; aplicar ajustes de corrección basados en estaciones maestras de ubicaciones similares o cercanas; o utilizar factores de



estacionalidad construidos a partir de información histórica o aforos previos de puntos comparables. En todos los casos, será necesario documentar de manera detallada cada decisión, ajuste o factor utilizado, de modo que la metodología empleada quede debidamente justificada.

Por último, se informa que la entidad no dispone de información secundaria como se indica en la ODS; corresponde al consultor identificar estaciones maestras, datos históricos o proponer alternativas técnicamente viables.

Generales:

"- Se observa que se tienen dedicaciones del 100% para los profesionales de la ODS, se recomienda a la Entidad evaluar, la elongación del plazo de la ODS para con esto, aplanar las dedicaciones y de esta manera disminuir los riesgos de sobre asignaciones que se vienen presentado, esto en consideración que de forma paralela se estaría ejecutando la ODS No.3, la ODS No. 6 y la ODS No. 7."

Respuesta de la entidad: En relación con la observación formulada, se precisa que no da lugar, dado que no se contemplará la ampliación del plazo de la ODS. Cada ODS constituye un estudio y diseño independiente, con alcances propios, por lo que su ejecución debe concebirse y administrarse de manera autónoma, sin que la concurrencia con otras ODS justifique ajustes en los tiempos establecidos.

Por último, se aclara que las observaciones señaladas durante el oficio aplican de manera equivalente tanto para el consultor como para la interventoría.

Atentamente,

DIANA YANETH OSORIO BERNAL
Secretario (a) de Infraestructura

MARCO ANTONIO RENDON ARBOLEDA
Director Operativo de Obras de Infraestructura
y Equipamiento Urbano

Revisó MARIO AUGUSTO DUQUE RAMIREZ - Contratista

Proyectó: 610 Dirección de Obras de Infraestructura y Equipamiento



Alcaldía de
PEREIRA



ALCALDÍA DE PEREIRA

610 Dirección de Obras de
Infraestructura y Equipamiento