1. OBJETIVO

Conceder el permisos de uso de zona de vía a través de la validación de requisitos acreditados por el solicitante, facultándole para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a la seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos, cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, y las demás permitidas en el marco normativo vigente, en la infraestructura a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, conforme los requisitos inscritos en el Sistema Único de Información de Trámites-SUIT.

2. ALCANCE

Una vez recibida la solicitud del interesado y verificado el cumplimiento de la totalidad de los requisitos, se otorgará el permiso temporal de uso de zona de vía y se realizará el seguimiento correspondiente a las obligaciones que contenga el mismo.

El permiso otorgado para la utilización del derecho de vía o franja de retiro o zona de reserva es de carácter temporal; por lo tanto, el Instituto Nacional de Vías no asume responsabilidad alguna con ocasión de las obras a realizar y/o daños que ocurran frente a terceros, sean personas naturales o jurídicas, públicas o privadas.

3. RESPONSABLES

Dirección Técnica y de Estructuración.

Subdirección de Reglamentación Técnica e Innovación.

Direcciones Territoriales.

Y las demás dependencias del INVIAS inherentes al trámite**.**

4. DEFINICIONES

A continuación, se presentan algunas definiciones obtenidas de la normatividad vigente la cual puede servir de guía en el proceso que ocupa este procedimiento:

Alameda: Espacios constituidos por los bienes de uso público destinados al desplazamiento, uso y goce de los peatones, y por los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles de propiedad privada que se integran visualmente para conformar el espacio urbano. Tiene como soporte la red de andenes, cuya función principal, es la conexión peatonal de los elementos simbólicos y representativos de la estructura urbana.

Andén o Acera: Franjas de espacio público construido, paralelas a las calzadas vehiculares de las vías públicas, destinadas al tránsito de peatones y personas con movilidad reducida.

Accesos: Permiten la entrada o salida de una vía en puntos o zonas específicas a un predio colindante. El Decreto 2976 del 6 de agosto de 2010, por el cual se reglamenta el parágrafo 3° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, y se dictan otras disposiciones, reglamenta los tipos de accesos permitidos dependiendo de las condiciones de la vía.

Calzada: Zona de la vía, destinada a la circulación de vehículos. Las calzadas pueden ser pavimentadas o no. Si son pavimentadas, queda comprendida entre los bordes internos de las bermas.

Carretera: Es la infraestructura del transporte, cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos terrestres automotores (carros, buses, camiones, motos, bicicletas, autobuses) en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad. Puede estar constituida por una o varias calzadas, uno o varios sentidos de circulación, o uno o varios carriles en cada sentido, de acuerdo con las exigencias de la demanda de tránsito y la clasificación funcional de la misma.

Carreteras o Vías Primarias: Son aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de Departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países

Carreteras o Vías Secundarias: Son aquellas vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una carretera Primaria. Las carreteras consideradas como Secundarias pueden funcionar pavimentadas o en afirmado.

Carreteras o Vías Terciarias: Son aquellas vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí.

Carril: Es la franja longitudinal de una calzada, con ancho suficiente para la circulación segura y confortable de una sola fila de vehículos terrestres automotores.

Carriles de aceleración: Se diseña un carril de aceleración para que los vehículos que deben incorporarse a la calzada principal puedan hacerlo con una velocidad similar a la de los vehículos que circulan por ésta. Los carriles de aceleración deben ser paralelos a la calzada principal[1].

Carriles de desaceleración: Tienen por objeto permitir que los vehículos que vayan a ingresar en un ramal de salida o en un ramal de enlace puedan reducir su velocidad hasta alcanzar la de la calzada secundaria o la del ramal de enlace. Su utilidad es tanto mayor cuanto mayor sea la diferencia de velocidades[2].

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Es la calzada destinada de manera permanente a la circulación de bicicletas, ubicada en el andén, el separador o segregada de la calzada vehicular o en otros lugares autorizados, debidamente señalizada y delimitada.

Deprimido: Es la infraestructura construida a un paso inferior de aquellas infraestructuras que la rodean en un cruce de dos o más ejes de infraestructura de transporte a diferentes alturas para no interrumpir el flujo de tráfico cuando se cruzan entre sí. La composición de esos ejes de infraestructura de transporte no tiene que ser uniforme, sino que puede consistir en una mezcla de caminos, senderos, vías férreas, canales, o pistas de aeropuertos.

Estabilización de Taludes: Se refiere al diseño y/o construcción del conjunto de obras de contención, movimiento de tierras, obras de drenaje superficiales y subsuperficiales y obras de protección requeridas para garantizar la estabilidad de taludes de corte, terraplén y laderas naturales.

Estación Férrea: Edificio diseñado para la llegada y salida de trenes, el que permite y regula el acceso de pasajeros y mercancías.

Estructura: Es un ensamblaje de elementos, diseñados para soportar las cargas gravitacionales y resistir las fuerzas horizontales. Las estructuras pueden ser catalogadas como estructuras de edificaciones o estructuras diferentes a las de las edificaciones[3].

Franja de Circulación Peatonal: Zona o sendero de las vías de circulación peatonal, destinada exclusivamente al tránsito de las personas.

Faja de retiro: Las fajas de retiro son zonas de reserva de interés púbico que deben ser adquiridas por el responsable del proyecto, donde se prohíbe cualquier tipo de construcción o mejora, salvo aquellas que se encuentren concebidas en el proyecto de infraestructura de transporte como, el despliegue de redes de servicios públicos o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente Plan de Desarrollo, previa aprobación de la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de su instalación por parte de la entidad estructuradora del proyecto o del responsable del corredor. (Ley 1228 de 2008, 2008)

---

[1] Numeral 6.3.1.2. del Capítulo 6 del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del INVIAS
[2] Numeral 6.3.1.2. del Capítulo 6 del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del INVIAS
[3] NSR-10. Título A. Capítulo A.13.

Fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos: Constituyen zonas de reserva o de exclusión para carreteras. El decreto 2976 del 6 de agosto de 2010, por el cual se reglamenta el parágrafo 3° del artículo 1° de la Ley 1228 de 2008, y se dictan otras disposiciones, reglamenta en sus artículos 4, 5 y 8 las fajas de retiro en pasos urbanos y variantes.

Gálibo Libre de Obstáculos (GLO): define el espacio que se debe respetar con el fin de permitir la movilización segura del vehículo; este delimita la zona que debe estar libre de obstáculos, que tanto peatones, vehículos, ciclistas y otros elementos deben respetar para el tránsito seguro del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram y su correcto funcionamiento, señalizado con una textura de piso especial diferente al resto del urbanismo[4].

Intersección: Dispositivos viales en los que dos o más carreteras se encuentran ya sea en un mismo nivel o bien en distintos, produciéndose cruces y cambios de trayectorias de los vehículos que por ellos circulan[5].

Obras destinadas a la seguridad vial: Se refiere al conjunto de obras orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías[6].

Paramento: En caso de que la autoridad municipal no defina dentro de su ordenamiento territorial las fajas de retiro en pasos urbanos ubicados en su respectiva jurisdicción, de conformidad con lo establecido en el Artículo 4 del Decreto 2976 de 2010, se entenderá como paramento el límite hasta el cual el INVIAS tiene la competencia de otorgar o no permisos de uso de zona de vía, donde se define como la berma cuneta existente en la vía.

Pasó e Intersección a desnivel vehicular: Es la Infraestructura formada por el cruce de dos o más corredores en distinto nivel, con la finalidad de no interrumpir el flujo vehicular, salvando obstáculos naturales o artificiales.

Pasos Urbanos: Se entenderán única y exclusivamente como el tramo o sector vial urbano, de la Red Vial a cargo de la Nación administrada por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, o la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, o los entes territoriales, que se encuentran al interior o atraviesan la zona urbana de los diferentes Municipios[7].

Perfil Vial: Representación gráfica de una vía que esquematiza, en el sentido perpendicular al eje, el conjunto de elementos urbanísticos que la comprenden entre los paramentos de los inmuebles

Pontones: Es la actividad cuyo propósito es la materialización de una estructura de drenaje para el paso de vehículos, cuya luz medida paralela al eje de la carretera es menor o igual a diez metros (10m).

Puente Metálico: Es toda estructura cuya losa o placa de circulación vehicular está soportada por elementos estructurales metálicos.

Puente Metálico Modular: Estructura que se monta o desmonta mediante la simple adición de componentes de acero modulares prefabricados para puentes, los puentes pueden adaptarse fácilmente hasta la longitud, ancho y resistencia deseados, permitiendo diversas aplicaciones y usos.

Puente Mixto: Es aquel que cuenta con mínimo dos luces, y está conformado tanto por estructura en concreto hidráulico como en estructura metálica.

Puentes Peatonales: Es aquella infraestructura del transporte, cuya finalidad es permitir la continuación de la circulación de peatones (en algunos casos también bicicletas) en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad, permitiendo pasar obstáculos, como ríos, quebradas, otras vías, carreteras, vías férreas, etc.

Puentes Vehiculares y/o Viaductos: Es aquella infraestructura del transporte en concreto, acero o mixto compuesta por infraestructura y superestructura, cuya finalidad es permitir la continuación de la circulación de automóviles (carros, buses, camiones, autobuses) en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de

[4] Artículo 2 del decreto 1008 de 2015.
[5] Glosario de términos del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras del INVIAS.
[6] Ajustado del decreto 2851 del 2013.
[7] Artículo 3 del decreto 2976 de 2010.

seguridad y de comodidad, permitiendo pasar obstáculos, como ríos, quebradas, otras vías, carreteras, y vías férreas, que permite atravesar un accidente geográfico (río o depresión) o Paso a Desnivel para el paso de vehículos

Redes y activos. Corresponde al conjunto de elementos físicos destinados a la prestación del respectivo servicio público, tecnología de la información y las comunicaciones o de la industria del petróleo, de conformidad con la normativa vigente incluida la expedida por la correspondiente Comisión de Regulación o el Ministerio de Minas y Energía[8].

Reforzamiento Estructural: es la adición de fuerza o capacidad de carga a un de elemento estructural que hace parte de un todo ya sea definido como superestructura, sub estructura o fundación. Los ejemplos incluyen la colocación de barras de refuerzo de metal debidamente ancladas al elemento existente en la forma establecida en los estudios y diseños antes de verter el hormigón; o colocar las placas de refuerzo metálicos en la intersección de varios elementos; o realizar el reforzamiento mediante la implementación de sistemas compuestos como el refuerzo con fibra de carbono; o utilización de aceros estructurales; o implementación de reforzamiento mediante tensiona miento exterior de los elementos requeridos. Es de resaltar que puede llevarse a cabo la combinación de varias de las actividades mencionadas según lo establezcan los estudios y diseños para el reforzamiento estructural. En ningún caso se tiene en cuenta el componente sísmico, ni un análisis geotécnico de las fundaciones, ni estudios hidráulicos de la estructura; puesto que la actividad consiste en reforzar los elementos que se encuentran en mal estado y permitir aumentar la vida útil de la misma. Las actividades de reforzamiento se realizan para recuperar la capacidad por la acción de agentes externos a la estructura como ataques terroristas; accidentes y/o colisiones; fuerza mayor o caso fortuito donde se presente una mayor acción de las cargas por vientos, mayor fuerza de la corriente, material de arrastre y condiciones de sedimentos; y el empuje de tierras no contempladas en los diseños iniciales. Además de ataques por agentes químicos y/o la falta de mantenimiento de los elementos estructurales los cuales afectan la durabilidad y la estabilidad de la estructura. Esta actividad no implica actualizar la capacidad de carga de la estructura. Estas actividades requieren del mantenimiento previo de los elementos estructurales.

Reforzamiento Estructural o Rehabilitación Estructural de puentes: Son los trabajos de reparación con los cuales se pretende que los puentes aumenten su periodo de vida útil e incluyen la intervención de los elementos estructurales del puente. El reforzamiento abarca desde la rehabilitación del concreto degradado, la renovación de elementos, aumento de las secciones de los elementos, adición de refuerzo y postensionamientos externos.

Repotenciación estructural: Es el reforzamiento del conjunto de elementos estructurales de tal forma, que se pueda adicionar la capacidad de la estructura mediante procesos constructivos que garanticen el aumento de la capacidad para la cual fue diseñada inicialmente. En el caso específico de los puentes involucra la actualización de cargas por el nuevo camión de diseño según lo establecido en el Código Colombiano de diseño sísmico de puentes – sección A.3.4 CARGA VIVA. y/o la necesidad de adosar nuevos elementos (involucran nuevas cargas) para realizar ampliación del tablero y/o añadir pasos de tuberías y/o redes de servicios públicos o cualquier otro requerimiento de carga que no se encontraba previsto en el diseño inicial de la estructura. Por ende, no involucra el componente sísmico. Estas actividades requieren del mantenimiento previo de los elementos estructurales.

Sardinel o Bordillo: Elemento que separa una calzada del andén o del separador de una vía.

Sede Férrea: Inmueble caracterizado por contener en un solo predio, edificios de servicio, mantenimiento y operación ferroviaria, dentro los que pueden estar, estación de pasajeros, talleres férreos, campamentos, bodegas entre otros.

Señalización: Conjunto de señales destinado a regular el tránsito. Dichas señales pueden ser señales verticales y señalización horizontal o demarcaciones.

Separador: Franja de una vía dispuesta en forma longitudinal y paralela al eje de la misma, que separa y canaliza flujos de circulación. Pueden ser centrales y laterales o intermedios.

UZV: Uso de zona de vía.

Variante: Carretera que se construye por fuera del perímetro urbano de los municipios con el fin de desviar a los vehículos que realicen un recorrido y no tengan intención de ingresar a dicho perímetro.

[8] Artículo 12 de la ley 1682 de 2013.

Vías: Es la zona de la vía destinada a la circulación de vehículos, se define como franja de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vías de servicio: Corresponde a aquellas vías construidas sensiblemente paralelas a la vía a cargo de la Nación, que sirven para el acceso a los predios colindantes a la vía con el fin de no interrumpir el flujo vehicular. Estas vías estarán separadas de la vía a cargo de la Nación mediante elementos físicos y estarán conectadas a ella a través de carriles de aceleración o desaceleración los cuales serán definidos por los estudios técnicos con base en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo adicione y/o sustituya[9].

Vías Férreas y/o Corredores Férreos: Son las infraestructuras del transporte, cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos férreos exclusivamente que circulan en carrileras y/o rieles especializados, en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo, con niveles adecuados de seguridad y de comodidad.

Vía Peatonal: Son áreas o zonas de la ciudad destinadas para el tránsito exclusivo de peatones donde está restringida la circulación de vehículos motorizados.

Vías Rurales: Son las vías que permiten el acceso o entrada a fincas, haciendas o campos, las cuales se encuentran localizadas dentro del perímetro rural de la población.

Vías Urbanas: Son las calles, carreras, transversales, avenidas, diagonales, glorietas, autopistas, troncales, variantes, o a la denominación establecida según la nomenclatura de la población correspondiente, las cuales se encuentran localizadas dentro de su perímetro urbano.

Zona Verde: Espacio de carácter permanente, abierto y empradizado, de dominio o uso público, que hace parte del espacio público efectivo y destinado al uso recreativo

5. POLÍTICAS DE OPERACIÓN

5.1. REQUISITOS

La solicitud de permiso de uso de zona de vía deberá aportarse acompañada de los siguientes requisitos conforme al Sistema Único de Información de Trámites (SUIT), los cuales se complementan en el presente procedimiento:

5.1.1. OBJETO Y LOCALIZACIÓN DE LA SOLICITUD DE PERMISO

La solicitud de permiso se deberá presentar por escrito utilizando el formato *MRTI-FR-2 Solicitud de permiso para uso de zona de vía*, dirigida a la Dirección Territorial encargada de administrar el corredor donde se ejecutarán las obras objeto del permiso, la cual debe ser suscrita por el propietario y/o beneficiario de las obras o sus representantes legales. Para verificar la competencia de las Direcciones Territoriales del INVIAS, el peticionario del permiso se podrá apoyar en el contenido del Sistema de Información Vial del INVIAS (hermes.invias.gov.co/carreteras/). Cuando el propietario y/o beneficiario de las obras sea un consorcio o una unión temporal la solicitud deberá estar suscrita por todos los integrantes de dicha fórmula asociativa o por su apoderado.

En cuanto al objeto y localización de la solicitud relacionado en el formato, como mínimo se debe incluir:

a) **Objeto de la solicitud:** Se debe indicar en forma **clara y concisa** las obras a realizar y la longitud a intervenir dentro de la zona de exclusión de la vía nacional y/o corredor férreo a cargo del INVIAS.

b) **Localización del proyecto**: Indicar puntos inicial y final (PRs) para la ejecución de los trabajos en la vía nacional, señalando si es margen derecho o izquierdo, ambas márgenes, y/o cruces perpendiculares a las vías (PRs), de acuerdo con el sistema de referencia[10] del INVIAS. De igual forma, se debe indicar el nombre de la vía a intervenir,

[9] Artículo 3 del decreto 2976 de 2010.
[10] Sistema de geodésico de coordenadas geográficas utilizadas en el mapa de carreteras de INVIAS (https://hermes.invias.gov.co/carreteras/)

código y/o ruta. En el caso de las solicitudes presentadas que se localicen en corredores férreos, la localización se deberá indicar en puntos kilométricos (PKs)

5.1.2.FOTOGRAFÍAS

Se debe adjuntar una recopilación de imágenes tomadas a color en el sitio donde se desarrollarán los trabajos objeto del permiso. Mínimo se deben presentar 3 fotografías. Es pertinente indicar que no se podrán utilizar fuentes como Google Maps o Google Earth para este registro. En caso de no contar con un registro fotográfico al momento de la presentación de la solicitud, este podrá ser tomado en la visita técnica al sitio de los trabajos

5.1.3.PLANOS DE LOCALIZACIÓN EN PLANTA Y PERFIL

La presentación de planos deberá ajustarse conforme al numeral 9.4.2.2. Modelos de planos del Manual de Diseño Geométrico Vial de Carreteras del 2008, y/o lo dispuesto en el numeral 4.7. Información en planos del Manual de Drenaje para Carreteras 2009, o aquellas normas que los adicionen, modifiquen, o sustituyan, y que hagan parte de la normatividad técnica vigente del INVIAS. Se deben anexar a la solicitud los planos de localización del proyecto con las siguientes especificaciones:

a) Plano (s) planta general a escala 1:250, el cual deberá indicar la vía nacional, sobre la cual quedará localizada las obras objeto del permiso, indicando los sentidos de circulación del tránsito, ya sea en el costado derecho o izquierdo, los accesos de entrada y salida, pasos y andenes peatonales, bermas y cunetas, linderos de predios adyacentes al sector de intervención, y demás ítems que se consideren pertinentes, debidamente acotados.

b) Plano (s) Planta-Perfil en escala H 1:2000 V 1:200, que ubique las abscisas (PR`s) de localización, señalización, drenajes, accesos a predios, y demás ítems acordes con los de la vía nacional.

c) Plano (s) para permiso en red férrea: Se deben anexar a la solicitud los planos de localización del proyecto a escala adecuada según el caso 1:500; 1:1000, donde se deben ubicar las abscisas (PK's) con respecto a la vía férrea, la localización de instalaciones o estructuras férreas importantes, la localización de la tubería de conducción, postes, líneas telefónicas, líneas de servicios públicos, etc.

Algunas consideraciones para tener en cuenta en los planos serán:

- Cuando la solicitud de permiso sea para la instalación de tuberías se deberá dibujar en planta la tubería, la zona del cruce, la localización de válvulas, accesorios, tuberías de ventilación, ángulos de cruce de la conducción con la vía nacional y demás ítems que se consideren necesarios describir. Para planos planta perfil, se deberán proporcionar cortes o secciones trasversales de las tuberías de conducción y el encamisado, sus diámetros, las coberturas o profundidades, longitudes del encamisado, válvulas, accesorios, ventosas, tuberías de ventilación, con diámetros, alturas y distancias. Además, se deberá presentar la localización y detalles de las señales de protección, con indicaciones del tipo de tubería, presión, profundidad.

- Para solicitudes de permiso que utilicen métodos de zanja abierta, se entregarán detalles de los métodos de soporte de la vía nacional, tales como obra falsa provisional.

- Para cuando se usen túneles para instalar tubería o realizar canalizaciones, se deberán mostrar detalles del tipo de encofrado, de soporte, estructura, entre otros.

- En el caso de que las escalas indicadas en el presente numeral no permitan visualizar la ubicación de las obras objeto del permiso de forma clara, el peticionario podrá optar por presentar los planos a una escala adecuada, dependiendo de la particularidad de las obras. Así mismo, dependiendo de la magnitud del proyecto, el INVIAS podrá exigir un mayor o menor grado de detalle en los planos solicitados, así como detalles técnicos sustentados.

- Los planos deben ser firmados por una persona natural con título de ingeniero civil, ingeniero en transporte y vías o arquitecto, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería civil, de transportes y vías o arquitectura (en este caso deberá estar avalado por un ingeniero civil, ingeniero de transportes y vías o arquitectura, con matrícula profesional vigente).

5.1.4.DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE LOS TRABAJOS A REALIZAR

En forma breve se debe describir técnicamente las obras a realizar dentro de la zona de vía a cargo de INVIAS, indicando: el método constructivo a utilizar, memorias de cálculo, resultados de los estudios y diseños en las diferentes disciplinas que se presentan (cuando aplique), dimensiones de las excavaciones (ancho, largo y profundidad), material de relleno y sistema de compactación, distancia de ubicación de las obras con respecto al eje de la vía, diámetro de la tubería, diámetro y especificaciones técnicas de los postes, sistema de empotramiento de los postes, etc; según el tipo de intervención a ejecutar.

Dependiendo del tipo de intervención a ejecutar, el INVIAS podrá exigir un mayor o menor grado de detalle en la descripción de los trabajos. No se permitirá que el solicitante del permiso remita como descripción técnica de los trabajos, especificaciones generales de construcción, ya sean del INVIAS, otra entidad o de misma autoría del solicitante. Lo anterior, sin perjuicio de la implementación y cumplimiento de estas durante la ejecución de las obras.

5.1.5.CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

Debe corresponder al tiempo de ejecución en días calendario requerido para ejecutar las obras localizadas en zona de vía a cargo del INVIAS. Para lo cual, el peticionario deberá presentar el cronograma de actividades en formato de diagrama de Gantt. Es importante resaltar que las actividades que se asocien dentro del cronograma deben correlacionarse con las obras que se indiquen tanto en el presupuesto de las obras objeto del permiso como en la descripción técnica de los trabajos. Se precisa que el plazo solicitado deberá ser como mínimo de **QUINCE (15) DÍAS CALENDARIO.**

5.1.6.CUADRO DE COSTOS ESTIMADOS:

Debe incluir:

a) **Costos de las obras objeto del permiso**: Se debe indicar el costo total de los trabajos a ejecutar en la zona de vía a cargo del INVIAS. Para lo cual, el peticionario deberá presentar un presupuesto de la obra objeto del permiso, con todos los ítems de construcción, incluidos equipos, materiales, instalación y mano de obra.

b) **Costos de las obras de reposición:** Se debe determinar el costo que se cause por no entregar la vía en las mismas condiciones de calidad, operación y servicio en que se recibió o por daños que se presenten a causa de las obras objeto del permiso. Para lo cual, el peticionario deberá presentar un presupuesto de las obras de reposición, con todos los ítems de construcción, incluidos equipos, materiales, instalación y mano de obra.

Nota: Los ítems indicados anteriormente deberán corresponder única y exclusivamente a las obras que se pretendan ejecutar dentro de la faja de retiro a cargo del INVIAS.

5.1.7.MANEJO AMBIENTAL

Son las licencias, permisos y/o conceptos ambientales, expedidos por la Autoridad Ambiental Competente relacionados con las obras objeto del permiso, dependiendo de la particularidad de estas. En la Sección 2 del Capítulo 3 del Título 2 del Decreto 1076 de 2015 se encuentra el listado de actividades que requieren una licencia y/o permiso ambiental.

En caso de que las obras objeto del permiso no se encuentren dentro del listado mencionado, se deberá requerir el respectivo concepto ambiental emitido por la Autoridad Ambiental Competente, indicando lo mencionado anteriormente, además de manifestar que las obras a ejecutar son viables.

Lo anterior, toda vez que el INVIAS no tiene la facultad ni la potestad de declarar si un trámite es ambientalmente viable o no.

5.1.8.PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

Se debe presentar un plan de manejo de tránsito con los respectivos esquemas y/o planos de señalización a implementar durante la ejecución de los trabajos, según la ubicación de la obra en la zona de vía a cargo de la entidad, indicando además las medidas preventivas, de contingencia, y de seguridad vial que garanticen la seguridad de los

usuarios de la vía; de acuerdo con lo exigido en el manual de señalización vial vigente, o aquel que lo modifique o sustituya.

En todos los casos se debe presentar el proyecto de señalización a utilizar durante la etapa de operación del proyecto objeto del permiso por medio de planos, teniendo en cuenta las especificaciones indicadas en el numeral 5.1.3 del presente procedimiento.

En el caso de que requerir durante la ejecución de las obras, de cierre parcial o total del tramo de carretera, se deberá además de lo indicado en el aparte anterior, proponer las vías alternas a utilizar durante el cierre tanto para vehículos como para peatones.

5.1.9.CARTA DE COMPROMISO

Se deberá diligenciar el formulario MRTI-FR-3 para la carta de compromiso.

Nota 1: Este formulario debe suscribirse por parte del propietario y del beneficiario de las obras de manera independiente.

Nota 2: Este formulario debe suscribirse por el represéntate legal cuando sea una persona jurídica. (Empresas privadas, públicas, Alcaldías, Gobernaciones y demás entes territoriales).

5.1.10. DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS

a) Para solicitud de permisos presentados por personas naturales y para representantes legales de personas jurídicas anexar copia del documento de identificación, según el caso.

b) Si el permiso es presentado por personas jurídicas de carácter privado, se realizará la verificación en la plataforma del Registro Único Empresarial por parte de la entidad. No obstante, se podrá aportar el certificado de existencia y representación legal.

c) Para permisos correspondientes a servicios públicos o de obras que ejecuten los municipios, departamentos o entidades públicas, se deberá presentar el acta de posesión del representante legal de la entidad y Registro Único Tributario (RUT) de la entidad.

d) Sí el solicitante actúa como apoderado, presentar el poder debidamente otorgado en los casos que corresponda.

e) Para el trámite de acceso, vías de servicio, carriles de aceleración y desaceleración para estaciones de servicio debe adelantarse previamente el trámite de concepto técnico de ubicación de Estaciones de Servicio del que trata la Resolución 1361 del 4 de abril 2012 expedida por el Ministerio de Transporte o el acto administrativo que lo modifique o sustituya. Cuando el concepto técnico de ubicación de estación de servicios fue otorgado por una entidad distinta a INVIAS se deberá adjuntar el documento en la solicitud de permiso.

f) En los casos de trámite de solicitudes de permiso de uso de la infraestructura vial, para la construcción de accesos; carriles de aceleración y desaceleración, vías de servicio, se deberán adjuntar a la solicitud los siguientes documentos:

- Licencia de construcción otorgada por la curaduría urbana o por la oficina de planeación del municipio, en cuya jurisdicción se pretende ejecutar las obras, si la naturaleza de estas lo exige. En caso de que la licencia se encuentre en trámite, se debe allegar certificado de la autoridad competente, donde se valide el estado en que se encuentre la licencia de construcción.

- Certificado de tradición y libertad del inmueble colindante a la vía nacional para el cual se solicita el permiso de acceso. Para lo cual, será verificado por la entidad a través de la plataforma Ventanilla Única de Registro (VUR)[11] de la Superintendencia de Notariado y Registro (SNR).

[11] Ver página VUR

g) Sí el alcance de las obras a ejecutar comprende la intervención de predios cuyo propietario no es el solicitante del permiso, se deberá adjuntar la autorización de los propietarios para la realización de los trabajos y/o contrato vinculante.

h) Sí el permiso es para instalación de redes de servicio público, pero no es solicitado directamente por la empresa de servicios públicos, se deberá presentar la autorización vigente de la empresa prestadora del servicio público.

i) Los trámites para uso de postería existente, en el caso que el solicitante del permiso no sea el dueño de dicha postería, se deberá adjuntar a la solicitud el contrato de arrendamiento suscrito con el propietario de la postería existente.

j) Cuando el permiso es para realizar obras que impliquen intervención directa en la infraestructura vial, el solicitante deberá presentar los Estudios de Diseño geométrico, señalización y seguridad vial; Pavimentos; Hidráulica, hidrología y drenaje vial; Geología y geotecnia; Estructuras. Dependiendo del tipo de intervención a ejecutar, el INVIAS podrá exigir estudios y diseños de las obras propuestas. A manera general, el INVIAS ha desarrollado una matriz de los estudios a presentar por parte del peticionario, por tipología de obras solicitadas. Es importante señalar que el contenido y requerimientos de la matriz podrá variar de acuerdo con la particularidad de las actividades del permiso, lo cual deberá ser justificado por parte del peticionario y validado por la Entidad.

   Los estudios y diseños deben presentarse de conformidad con lo establecido en la normativa técnica a cargo del INVIAS. Así mismo, deben ser elaborados y suscritos por una firma consultora y/o el especialista en el área técnica respectiva. Dependiendo del tipo de intervención a ejecutar, el INVIAS podrá exigir un mayor o menor grado de detalle en los estudios y diseños para las obras propuestas.

Tabla No. 1. Estudios técnicos para presentar por tipología de obra.

Tipo de obras / Especialidad técnica	Hidráulica, hidrología y drenaje vial	Diseño geométrico, señalización y seguridad vial	Pavimentos	Geología y Geotecnia	Estructuras
Construcciones generales					
Accesos, carriles de aceleración, desaceleración y vías de servicio	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía y/o se afecte el patrón de drenaje de la vía.	Necesaria.	Necesaria.	Necesaria para: a) en caso de que se haga intervención directa de la vía con espesores, cortes, profundidades o alturas mayores o iguales a 2 metros, Ejemplo: Talud de corte mayor a 2 m para construcción de carril. En el caso de terraplenes por temas de la rasante de la vía y en el caso de ampliación de alcantarillas o box culvert, b) según NSR-10 Titulo A Clasificación de grupo de uso para edificaciones donde se relaciona el grupo IV, literal (f) y/o presencia de nivel freático durante la excavación. c) Para todas las zonas identificadas con amenaza alta o tengan puntos críticos (aquellos afectados por remoción en	Necesario en caso de obras de ampliación de estructuras existentes y en caso de incluir estructuras para brindar estabilidad. Ejemplo: Ampliación de un box culvert existente y/o muros de contención, entre otros.

				masa (RM), sismo y/o agua)	
Instalación de tuberías, ductos y transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión	Necesario en caso de que se presenten casos puntuales en el diseño. Ejemplo: Sumideros, descoles, alcantarillas, entre otros	No necesaria.	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía. Ejemplo: Excavación a cielo abierto producto de rotura de pavimento para instalación de tuberías en caso de imposibilidad de utilizar métodos no destructivos	Necesaria para: a) en caso de que se haga intervención directa de la vía con espesores, cortes, profundidades o alturas mayores o iguales a 2 metros, b) si hay presencia de nivel freático durante la excavación. c) Para todas las zonas identificadas con amenaza alta o tengan puntos críticos (aquellos afectados por remoción en masa (RM), sismo y/o agua)	Necesario en caso de requerir estructuras que se requieran para no adosar tuberías en las estructuras existentes. Ejemplo: Pasos elevados, viaductos
Redes de servicios públicos	Necesario en caso de que se presenten casos puntuales en el diseño. Ejemplo: Sumideros, descoles, alcantarillas, entre otros	No necesaria	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía. Ejemplo: Excavación a cielo abierto producto de rotura de pavimento para redes de servicios públicos en caso de imposibilidad de utilizar métodos no destructivos.	Necesaria para: a) en caso de que se haga intervención directa de la vía con espesores, cortes, profundidades o alturas mayores o iguales a 2 metros, b) si hay presencia de nivel freático durante la excavación. c) Para todas las zonas identificadas con amenaza alta o tengan puntos críticos (aquellos afectados por remoción en masa (RM), sismo y/o agua)	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía con alguna estructura. Ejemplo: Excavación a cielo abierto producto de rotura de pavimento para instalación de redes de servicios públicos mediante box culvert.
Canalizaciones y obras de drenaje	Necesaria. Puede no ser necesaria: 1) En caso de que la canalización u obra de drenaje se encuentre en zona urbana y esta cuente con aval de la empresa de servicios públicos del municipio, o 2) Cuando no se modifique el drenaje de la vía. Ejemplo:	No necesaria.	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía. Ejemplo: Excavación a cielo abierto producto de rotura de pavimento para canalización en caso de imposibilidad de utilizar métodos no destructivos.	Necesaria para: a) en caso de que se haga intervención directa de la vía con espesores, cortes, profundidades o alturas mayores o iguales a 2 metros. En el caso de ampliación de alcantarillas o box culvert, b) si hay presencia de nivel freático durante la excavación. c) Para todas las zonas identificadas con amenaza alta o tengan puntos críticos (aquellos afectados por remoción en masa (RM), sismo y/o agua)	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía con alguna estructura. Ejemplo: Canalización mediante construcción de box culvert o canal revestido o cabezales.

	Ampliación de una alcantarilla o box culvert.				
Obras destinadas a la seguridad vial: semaforización y señalización vial.	No necesaria.	Necesaria en caso de obras de alta complejidad. Ejemplo: Pasos semafóricos o en los casos que establezca manual de señalización vial del ministerio de transporte	No necesaria.	Necesaria para: a) en caso de que se haga intervención directa de la vía con espesores, cortes, profundidades o alturas mayores o iguales a 2 metros, b) si hay presencia de nivel freático durante la excavación. c) Para todas las zonas identificadas con amenaza alta o tengan puntos críticos (aquellos afectados por remoción en masa (RM), sismo y/o agua)	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía. Ejemplo: Obras destinadas de seguridad vial que emplean estructuras como cercha con ubicación de señalización informativa.
Obras destinadas a la seguridad vial: Mantenimiento y rehabilitación de puentes (Incluye obras de la resolución 4959 del 2006, articulo 16)	No necesaria.	No necesaria.	No necesaria.	Necesaria para: a) en caso de que se haga intervención directa de la vía con espesores, cortes, profundidades o alturas mayores o iguales a 2 metros. En el caso de ampliación de alcantarillas o box culvert, b) según NSR-10 Titulo A Clasificación de grupo de uso para edificaciones donde se relaciona el grupo IV, literal (f) y/o presencia de nivel freático durante la excavación. c) Para todas las zonas identificadas con amenaza alta o tengan puntos críticos (aquellos afectados por remoción en masa (RM), sismo y/o agua)	Necesaria.
Traslado de postes	No necesaria.	No necesaria.	No necesaria.	No necesaria.	No necesaria.

Mobiliario urbano, ciclorutas, zonas peatonales, áreas de servicio, paraderos de servicio público, áreas de descanso para usuarios	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía y se afecte el patrón de drenaje de la vía: Ejemplo: Subterranización de drenaje pluvial debido a la construcción de estructura para ciclorruta.	Necesario. Para el caso de las ciclorrutas, se debe tener en cuenta lo establecido en la Resolución No. 3258 de 2018, por la cual se adopta la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas.	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía. Ejemplo: Excavación a cielo abierto producto corte de pavimento para construcción de paraderos de servicio público	Necesaria para: a) en caso de que se haga intervención directa de la vía con espesores, cortes, profundidades o alturas mayores o iguales a 2 metros, b) si hay presencia de nivel freático durante la excavación. c) Para todas las zonas identificadas con amenaza alta o tengan puntos críticos (aquellos afectados por RM, sismo y/o agua).	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía con alguna estructura. Ejemplo: Construcción de paso elevado con ciclorruta.
Obras destinadas a la seguridad vial: Construcción de puentes, pasos a desnivel o estructuras permitidas.	Necesaria en caso de que se haga intervención directa de la vía y/o se afecte el patrón de drenaje de la vía.	Necesario en caso de que existan obras de acceso a los puentes y/o carriles de transición.	Necesario en caso de que existan obras de acceso a los puentes y/o carriles de transición.	Necesaria.	Necesaria.
Obras destinadas a la seguridad vial: Intersecciones, pasos a nivel o glorietas.	Necesaria.	Necesaria.	Necesaria.	Necesaria para: a) en caso de que se haga intervención directa de la vía con espesores, cortes, profundidades o alturas mayores o iguales a 2 metros. En el caso de ampliación de alcantarillas o box culvert, b) si hay presencia de nivel freático durante la excavación. c) Para todas las zonas identificadas con amenaza alta o tengan puntos críticos (aquellos afectados por RM, sismo y/o agua).	No necesaria.
Casos especiales adicionales					
Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito	No necesaria.	No necesaria.	No necesaria.	No necesaria.	No necesaria.
Estudios y exploraciones	No necesaria.	No necesaria.	No necesaria.	No necesaria.	No necesaria.

5.2. CANALES DE PRESENTACIÓN

La documentación puede ser radicada de manera física a través de la oficina del grupo de atención al ciudadano o de la Dirección Territorial de la jurisdicción correspondiente. Las solicitudes y sus documentos anexos que se presenten en físico deberán allegarse en carpeta oficio, foliada con esfero de mina negra en la parte superior derecha de la hoja, y deberá adjuntarse una copia de toda la documentación en DVD. No obstante, teniendo en cuenta los lineamientos de la política *"Uso eficiente del papel"* de la administración pública, podrá radicar la solicitud de manera virtual en línea remitiendo un correo electrónico con toda la documentación adjunta al correo atencionciudadano@invias.gov.co.

5.3. TITULAR DEL PERMISO

Será titular del permiso la autoridad regional o local; la entidad pública o privada; o el particular que sea propietario, a cualquier título, del predio o el beneficiario de las obras, quien será responsable ante el Instituto Nacional de Vías.

En los casos en que el beneficiario no sea propietario del inmueble, solo podrá ser titular del permiso si cuenta con la autorización para la realización de los trabajos por parte del propietario del predio, quien igualmente deberá suscribir la carta de compromiso.

Los permisos para servicios públicos o de obras que ejecuten los municipios y/o departamentos, únicamente, se otorgarán a las autoridades regionales o locales y no a los contratistas.

Nota: El otorgamiento de los permisos no genera adquisición de derechos por parte del titular de este, sobre la infraestructura y/o la faja de retiro objeto de intervención.

5.4. TIPOS DE OBRAS PERMITIDAS

El Instituto Nacional de Vías otorgará a través de este tipo de permisos, las siguientes tipologías de obras de acuerdo con la normativa vigente, en la infraestructura vial a cargo:

5.4.1. INFRAESTRUCTURA VIAL CARRETERA

Se otorgará para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión.

Se otorgará para las obras que permitan facilitar el transporte y tránsito y de los servicios conexos a la vía, tales como construcción de vías de servicio, carriles de aceleración y desaceleración; así como la ubicación o instalación de elementos necesarios que aseguren y organicen la funcionalidad de la vía, como elementos de semaforización y señalización vial vertical, mobiliario urbano, ciclorutas, zonas peatonales, áreas de servicio, paraderos de servicio público, áreas de descanso para usuarios, y en general las construcciones requeridas para la administración, operación, mantenimiento y servicios a los usuarios de la vía, contempladas por la entidad que administra la vía dentro del diseño del proyecto vial.

Se otorgará para la realización de exploraciones con el objeto de adelantar estudios técnicos, y que afecten la infraestructura vial y/o la zona de retiro.

5.4.2. INFRAESTRUCTURA VIAL FÉRREA

Se otorgará para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a la seguridad vial y traslado de postes, pasos a desnivel.

Se otorgará para la realización de exploraciones con el objeto de adelantar estudios técnicos, y que afecten la infraestructura férrea y/o la zona de retiro.

5.4.3. INFRAESTRUCTURA DE PASOS URBANOS

Para exclusivamente pasos urbanos de la red vial a cargo de la nación administrada por el Instituto Nacional de Vías, se otorgará las siguientes obras conforme al numeral 1.2.1 del artículo 2.2.3.1.5 del decreto No. 1077 del 26 de mayo de 2015 basados en las áreas integrantes de los perfiles viales peatonal y vehicular, constituidas por:

Los componentes de los perfiles viales tales como: áreas de control ambiental, zonas de mobiliario urbano y señalización, cárcamos y ductos, túneles peatonales, puentes peatonales, escalinatas, bulevares, alamedas, rampas para discapacitados, andenes, malecones, paseos, camellones, sardineles, cunetas, ciclopistas, ciclovías, estacionamiento para bicicletas, estacionamiento para motocicletas, estacionamientos bajo espacio público, zonas azules, bahías de estacionamiento, bermas, separadores, reductores de velocidad.

Los componentes de los cruces o intersecciones, tales como: esquinas, glorietas, orejas, puentes vehiculares, túneles y viaductos.

5.5. CONCEPTO DE LA DIRECCIÓN TERRITORIAL

El peticionario del permiso de uso de zona de vía radicará en los canales dispuestos por el Instituto Nacional de Vías los requisitos del trámite de permiso conforme al Sistema Único de Información de Trámites (SUIT). Deberán tenerse en cuenta los formatos MRTI-FR-2 y MRTI-FR-3. En el caso de que se realice la radicación de la documentación en la Subdirección de Reglamentación Técnica e Innovación, esta procederá a dar traslado mediante memorando de la solicitud a la Dirección Territorial correspondiente según su competencia.

La Dirección Territorial, revisará que la solicitud allegada contenga la documentación que se requiere, con base en lo indicado en el numeral 5.1 del presente documento.

Si la solicitud de permiso cumple, se procederá a programar y realizar visita técnica al sitio de ejecución de los trabajos, para lo cual se deberá levantar el formato MRTI-FR-5 Acta de visita técnica de permiso de uso de zona de vía, en un término no superior a **QUINCE (15) DÍAS HÁBILES**. El acta se deberá suscribir entre un delegado de la Dirección Territorial y el peticionario, su apoderado o su delegado.

La Dirección Territorial, una vez realice la visita técnica, **en caso de ser favorable**, **deberá emitir mediante memorando el concepto de viabilidad técnica**, que posteriormente enviará a la Subdirección de Reglamentación Técnica e Innovación de este instituto, junto con todos los documentos presentados por el peticionario del permiso.

Sí el concepto de viabilidad técnica no fuera favorable producto de razones técnicas, legales, ambientales, prediales y/u de otro tipo, se deberá emitir por parte de la Dirección Territorial oficio al peticionario indicando la motivación de no viabilidad y no continuación del trámite.

Si el trámite corresponde a infraestructura vial carretera o férrea a cargo del Instituto Nacional de Vías, la Dirección Territorial podrá solicitar apoyo de otras dependencias del INVIAS como, por ejemplo: Subdirección de Gestión Integral de Carreteras; la Subdirección de Vías Regionales o la Subdirección Marítima, Fluvial y Férrea del Instituto Nacional de Vías para emitir el respectivo concepto técnico; lo anterior, previo a la remisión de la solicitud a la Subdirección de Reglamentación Técnica e Innovación para el trámite respectivo.

La Dirección Territorial podrá apoyarse en los administradores de mantenimiento vial del contrato vigente en el corredor donde se desarrollarán las obras para la realización de la visita técnica.

5.6. VERIFICACIÓN, ESTUDIO Y OTORGAMIENTO DEL PERMISO

La Dirección Territorial remitirá la solicitud de permiso a la Subdirección de Reglamentación Técnica e Innovación para la revisión documental, legal y técnica a través del grupo de permisos.

La verificación y chequeo del cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente documento, será adelantada por el profesional asignado del grupo de permiso mediante el formato MRTI-FR-4 – Lista de chequeo del permiso de uso de zona de vía. En caso de que se presenten estudios y diseños para las obras a ejecutar, el gestor del permiso remitirá los mismos al área técnica respectiva para su revisión y concepto técnico.

De presentarse observaciones, ya sean de tipo documental o técnico producto de la revisión de los estudios, se realizará el requerimiento por escrito y por un máximo dos veces para presentar y/o ajustar los documentos, para lo cual el solicitante tendrá un término máximo de **UN (01) MES** para su respectiva atención. Se entenderá por desistido el trámite si no se satisfacen los requerimientos solicitados por el INVIAS o si el peticionario no solicita una prórroga para la atención de dichas solicitudes, lo anterior de conformidad con lo establecido en el Artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el Artículo 1 de la Ley 1755 de 2015, o aquellas normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Una vez validado por parte del profesional asignado del grupo de permisos del cumplimiento de la totalidad de los requisitos, se procederá a la expedición el acto administrativo que resuelve la solicitud por parte de la Dirección Técnica y de Estructuración, el cual se notificará a través de la Dirección Territorial correspondiente.

Contra el acto administrativo que resuelve la solicitud del trámite procede el recurso de reposición, conforme a lo dispuesto en los artículos 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

5.7. GARANTÍAS Y SEGUROS

El titular del permiso deberá presentar garantía que ampare el cumplimiento de las obligaciones que se deriven del permiso, describiendo con precisión el objeto amparado por cada póliza. En defecto de lo anterior, el solicitante puede amparar los riesgos respectivos otorgando garantía de género bancario. La responsabilidad civil extracontractual será amparada por póliza de seguro.

5.7.1. TIPOS DE GARANTÍAS

Los términos en que deben otorgarse las garantías en los permisos de usos de zona de vía son los siguientes:

a) **Cumplimiento:** El cual cubrirá al Instituto Nacional de Vías de las obligaciones contenidas en el permiso que se otorga mediante la resolución, entre los cuales se incluye la no entrega de la infraestructura vial intervenida en las mismas condiciones de operación y servicio en que se recibió y de los perjuicios directos derivados del incumplimiento total o parcial de las obligaciones nacidas del permiso otorgado, así como de su cumplimiento tardío o de su cumplimiento defectuoso, cuando ellos son ocasionados por terceros contratados por el titular del permiso. Además de esos riesgos, este amparo comprenderá siempre el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria que se hayan pactado contractualmente entre el contratista que ejecutará las obras y el dueño del permiso, **equivalente al 10% del valor total de los trabajos, teniendo en cuenta como asegurado al Instituto Nacional de Vías y al titular del permiso. La póliza debe constituirse con una vigencia que se extenderá hasta la terminación del plazo del permiso y SEIS (06) MESES MÁS; o la liquidación del contrato de ejecución de obra, si fue contratada con un tercero. En caso de no haberse convenido el término para la liquidación del contrato de ejecución de obra, la garantía deberá mantenerse vigente por el término legal previsto para ese efecto.**

b) **Responsabilidad civil extracontractual:** Ampara la responsabilidad extracontractual que se pudiera llegar a atribuir al Instituto Nacional de Vías con ocasión de las actuaciones, hechos u omisiones del dueño del permiso o sus contratistas o subcontratistas de obra, por un valor **conforme a lo establecido en el Artículo 2.2.1.2.3.1.17. Suficiencia del seguro de responsabilidad civil extracontractual del Decreto 1082 de 2015 o lo que dicte la norma que la modifique o sustituya, siendo el tomador o afianzado el beneficiario del permiso y/o contratista de obra. Los asegurados, el titular del permiso, el Instituto Nacional de Vías y los terceros afectados. La póliza debe constituirse con una vigencia que cubra todo el período del permiso y el tiempo que dure la ejecución del contrato de obra y deberá contener los amparos establecidos en el Artículo 2.2.1.2.3.2.9. Requisitos del seguro de responsabilidad civil extracontractual del Decreto citado anteriormente.**

c) **Estabilidad y calidad:** Por un valor **equivalente al 30% del valor total de los trabajos** por los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia de cualquier tipo de daño o deterioro, independientemente de su causa, sufridos en la infraestructura vial por la obra que se haya entregado al dueño del permiso y que son ejecutados e imputables al contratista, **teniendo como asegurado al Instituto Nacional de Vías y al titular del permiso. Esta garantía tendrá una vigencia de cinco (5) años contados a partir de la fecha se suscripción del acta de finalización del permiso de uso de zona de vía.**

5.7.2. CONDICIONES DE LAS GARANTÍAS

Se presentan las siguientes consideraciones que se den tener en cuenta en el otorgamiento de las garantías:

a) Para las garantías se entiende como valor total de los trabajos la suma del costo de las obras objeto del permiso más los costos de las obras de reposición adjuntos a la solicitud, de conformidad con el numeral 5.1.6. del presente documento.

b) Los montos de las garantías y seguros deberán ser ajustados conforme a la variación del IPC y al salario mínimo legal mensual vigente.

c) El otorgamiento del amparo de estabilidad por una vigencia inferior a cinco (5) años, deberá sustentarse técnicamente por el titular del permiso, validarse por la Dirección Territorial y presentarse para concepto de la Dirección Jurídica del INVIAS.

d) Los trabajos no pueden ser iniciados antes de la suscripción del acta de inicio que tiene como requisito la aprobación de las pólizas por parte de la Dirección Territorial correspondiente del Instituto Nacional de Vías, de acuerdo con la Resolución No. 3343 del 02 de noviembre de 2021, o la que se encuentre vigente.

e) Siempre que se modifiquen o prorroguen los términos del permiso deberán ajustarse las garantías a las nuevas condiciones. El titular mantendrá la cobertura desde la firma del acta de inicio del permiso de uso de zona de vía hasta la culminación del término previsto para cada amparo. Para tal efecto, el titular del permiso contará con un plazo que se indicará en la resolución que otorga el permiso.

f) Junto con la carátula de la póliza y la certificación de pago, deberá allegarse el correspondiente clausulado de condiciones generales, en los términos señalados en el Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015 y demás normas que lo adicionen o modifiquen.

g) El titular del permiso deberá pagar el valor de los daños en lo que exceda el monto asegurado y el valor correspondiente al deducible.

h) El incumplimiento de cualquiera de las obligaciones del titular del permiso dará lugar a la declaratoria de siniestro y a la afectación de la garantía.

i) Cuando el titular del permiso opte por una garantía de género bancario sus términos serán los señalados en el Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015 y demás normas que lo adicionen o modifiquen.

j) De no presentarse las garantías por parte del titular del permiso dentro del término de UN (1) MES, contados a partir de la fecha de notificación del acto administrativo que otorga el permiso, la entidad podrá declarar la pérdida de ejecutoriedad en los términos establecidos en el artículo 91 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

k) Para el caso de permisos para exploraciones, sólo será aplicable la presentación de póliza de cumplimiento y responsabilidad civil extracontractual.

l) El titular del permiso que a través de un tercero o por su cuenta ejecute las obras en la infraestructura a cargo del INVIAS, deberá constituir como mínimo y/o exigir a su contratista además de las garantías descritas en el numeral 5.8.1, el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales teniendo en cuenta el objeto del contrato y la naturaleza de los riesgos que se puedan presentar en su ejecución.

5.8. VIGENCIA, PRÓRROGA Y MODIFICACIÓN DEL PERMISO

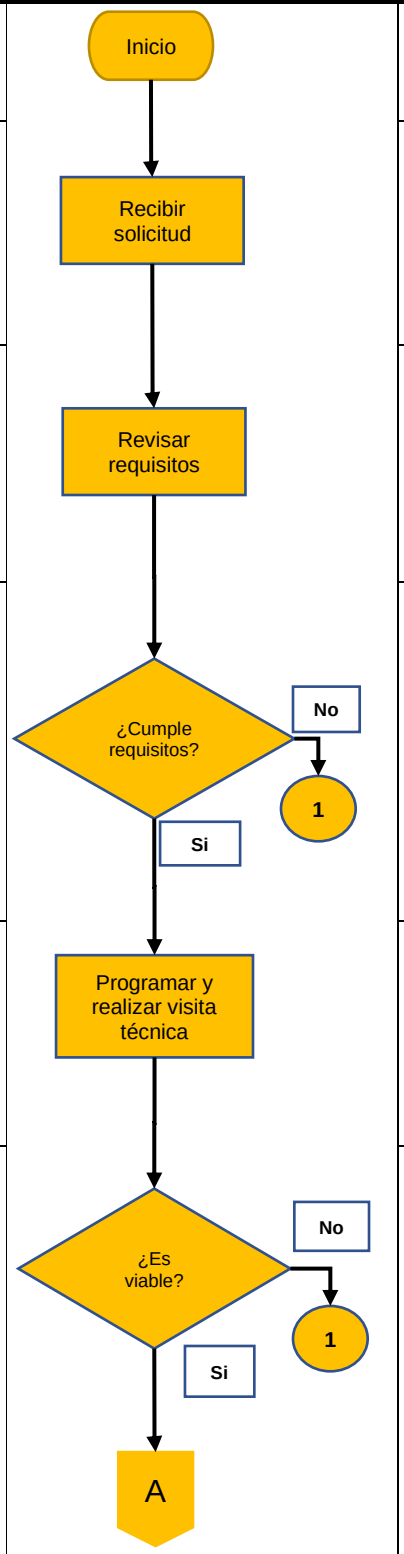
Se deberá suscribir el acta de inicio de la ejecución de las obras objeto del permiso, dentro de un plazo no superior a **SEIS (06) MESES**, contados a partir de la aprobación de las pólizas. Si el titular del permiso no suscribe el acta de inicio de las obras dentro de tal término, se deberá declarar la pérdida de ejecutoriedad y deberá tramitarse nuevamente el permiso.

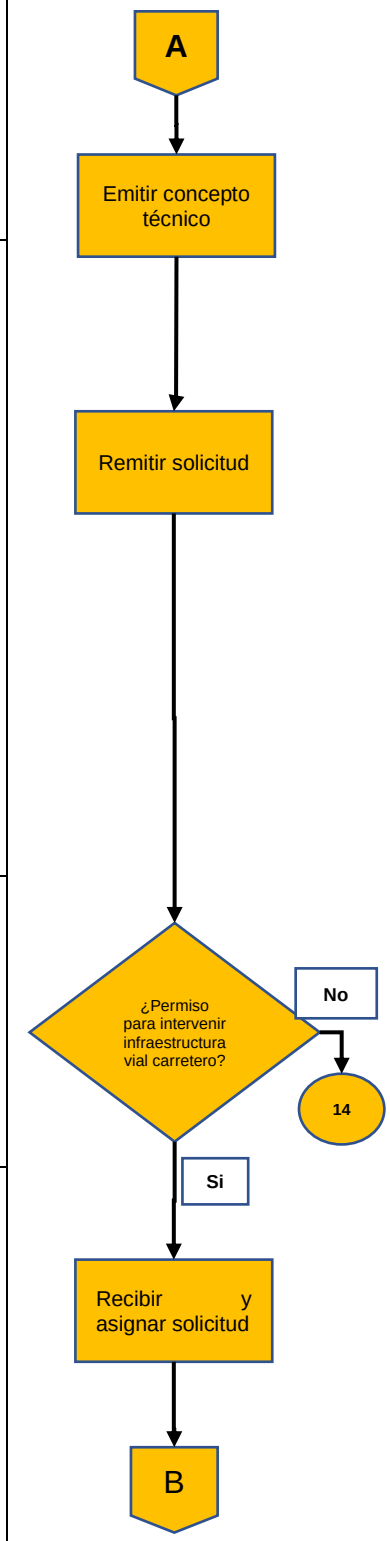
Si habiendo iniciado la ejecución de las obras, éstas no llegaren a terminarse dentro del tiempo estipulado, el titular del permiso podrá solicitar a la Dirección Técnica y de Estructuración a través de la Dirección Territorial correspondiente, una ampliación del plazo contenido en el acto administrativo, en un término no inferior a **QUINCE (15) DÍAS HÁBILES** previos a su terminación. La Dirección Territorial emitirá concepto técnico de viabilidad a la solicitud

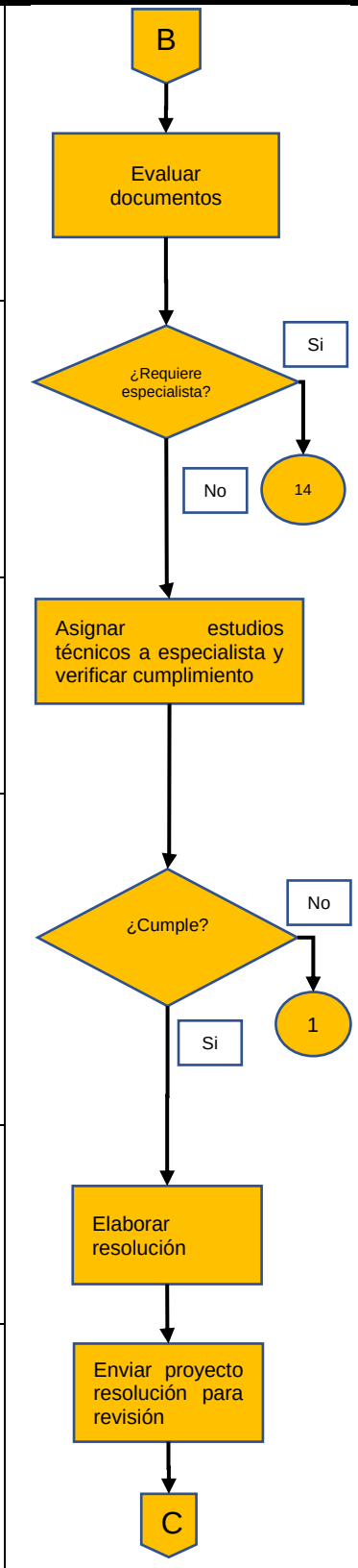
de prórroga presentada por el titular del permiso, mediante memorando y en un término no superior a **CINCO (05) DÍAS HÁBILES**, y deberá acompañarse de la notificación de la resolución, las pólizas, el oficio de aprobación de pólizas, las respectiva(s) acta de inicio de las obras, suspensión(es), ampliación de la(s) suspensión(es) y/o reinicio de las obras y un informe de avance de la obra en el cual se justifique técnicamente las causales que impidieron dar cabal cumplimiento a las condiciones iniciales del permiso. El término otorgado por el Instituto Nacional de Vías solo podrá ser prorrogado hasta por el término inicial del permiso, en una cantidad de máxima **DOS (02) VECES**

En caso de modificaciones al permiso, se deberá tener en cuenta el procedimiento anteriormente indicado, adjuntando los documentos solicitados. Según la modificación, se solicitarán los documentos adicionales que considere la entidad para adelantar el trámite pertinente.

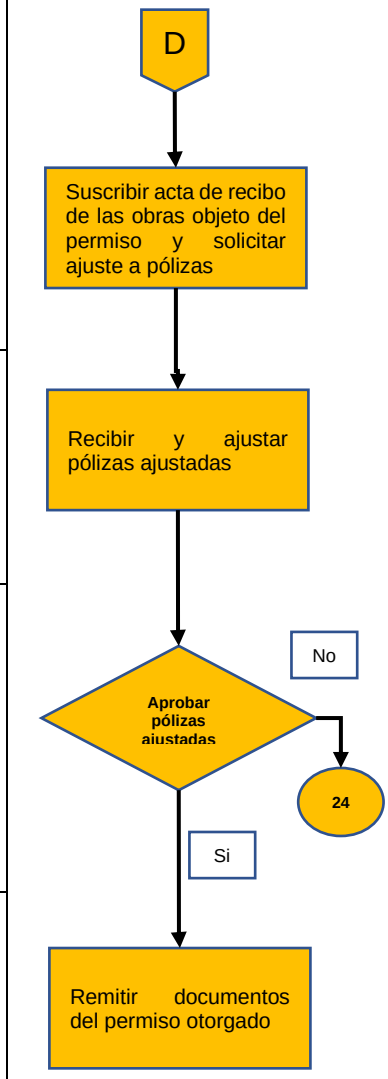
6. DESARROLLO DEL PROCEDIMIENTO: EXPEDICIÓN PERMISO USO DE ZONA DE VÍA

Nº	FLUJO	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	REGISTRO/ OBSERVACIÓN
				
1		Recibir la Solicitud del peticionario para obtener el permiso de uso de zona de carretera.	Profesional asignado Dirección Territorial	Solicitud Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad
2		Verificar que la solicitud cumple con todos los requisitos establecidos, para proseguir con el trámite.	Profesional asignado Dirección Territorial	Solicitud y anexos
3		Informar al usuario cuando hay algún requerimiento correspondiente a la documentación presentada, indicando que debe ajustar o corregir SI: Continúa el proceso No: Se devuelve para ajustes.	Profesional asignado Dirección Territorial	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la entidad
4		Programar, coordinar y realizar visita técnica al lugar de las obras objeto del permiso, para determinar la viabilidad técnica.	Profesional asignado Dirección Territorial	MRTI-FR-5 ACTA DE VISITA TÉCNICA DE PERMISO DE USO DE ZONA DE VÍA
5		Validar si cumple con la normatividad para emitir concepto técnico de viabilidad . SI - FAVORABLE: Continua NO: Se solicita al peticionario corregir lo pertinente en la documentación.	Profesional asignado Dirección Territorial	MRTI-FR-5 ACTA DE VISITA TÉCNICA DE PERMISO DE USO DE ZONA DE VÍA Oficio

Nº	FLUJO	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	REGISTRO/ OBSERVACIÓN
6		Emitir el concepto técnico de viabilidad de las obras objeto del permiso	Profesional asignado Dirección Territorial	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad
7		Remitir solicitud, concepto técnico y documentos soportes a la Subdireccion de Reglamentación Técnica e Innovacion. Si el trámite es para intervención de la infraestructura vial férrea la Dirección Territorial remitirá los documentos a la La Subdirección marítima, fluvial y férrea del INVIAS para el respectivo concepto técnico. La Subdirección marítima, fluvial y férrea, una vez emita su concepto, remitirá los documentos a la Sudirección de Reglamentación Técnica e Innovación para la elaboración del proyecto de resolución.	Profesional asignado Dirección Territorial Subdirector de marítima, fluvial y férrea.	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad
8		Remitir solicitud, concepto técnico y documentos soportes a la Subdirección de Reglamentación Técnica e Innovación. Si: continúa el proceso No: pasa al punto 14	Profesional asignado Dirección Territorial	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad
9		Recibir la solicitud con sus documentos soporte y asignarla al funcionario responsable de su gestión.	Subdirector de Reglamentación Técnica e Innovación	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad Anexos en físico

Nº	FLUJO	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	REGISTRO/ OBSERVACIÓN
10		Evaluar que los documentos cumplan con los criterios especiales para el uso de zona de carretera, y determinar la pertinencia de revisión de estudios técnicos por parte de un especialista del Grupo de permisos de la SRT, según el alcance de las obras objeto del permiso.	Profesional asignado grupo de permisos	Documentos del permiso y evaluación
11		Determinar si se requiere especialista. Si: Se asigna al especialista dependiendo de la disciplina de la ingeniería. Si: pasa al punto 14 No: Continua el proceso	Profesional asignado grupo de Permisos	Documentos del permiso
12		Asignar al especialista los estudios y diseños del proyecto objeto del permiso, para verificar si cumple con requerimientos técnicos.	Profesional asignado grupo de Permisos	Correo electrónico institucional
13		Revisar los estudios y su cumplimiento con respecto a la normatividad vigente en el INVIAS. SI - FAVORABLE: Continua NO: Se solicita al peticionario corregir lo pertinente en la documentación	Profesional asignado grupo de Permisos	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad
14		Elaborar proyecto de resolución	Profesional asignado grupo de Permisos	Resolución
15		Enviar proyecto de resolución y documentos soportes para revisión jurídica y firma de la resolución por el Director Técnico y de Estructuración del INVIAS.	Profesional asignado grupo de Permisos	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad

Nº	FLUJO	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	REGISTRO/ OBSERVACIÓN
16		Revisar y aprobar la resolución. SI: Continua el proceso NO: Se solicita a la subdirección los ajustes a la resolución punto 14	Director Técnico y de Estructuración	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad
17		Numerar y remitir la Resolución a la Dirección Territorial para la legalización y puesta en firme de la misma.	Profesional asignado grupo de Permisos	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad
18		Notificar al peticionario que por medio de la Resolución se expidió el permiso de uso de zona de vía, objeto de su solicitud y solicitarle pólizas.	Profesional asignado Dirección Territorial	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad
19		Recibir y asignar las pólizas que amparan las obras objeto del permiso para su aprobación.	Profesional asignado Dirección Territorial	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad Anexos en Físico.
20		Revisar la póliza para decidir si se aprueba. Si: Continúa el proceso No: Se requiere al peticionario ajustar las pólizas en lo solicitado, punto 19	Profesional asignado Dirección Territorial	Oficio DT.
21		Suscribir el acta de inicio del permiso	Profesional asignado Dirección Territorial	Formato MRTI-FR-6 ACTA DE INICIO DEL PERMISO DE USO DE ZONA DE VÍA
22		Realizar seguimiento al proyecto para el cual se recibió solicitud de permiso	Profesional asignado Dirección Territorial	Formato MRTI-FR-7 ACTA DE SUSPENSIÓN Y/O AMPLIACIÓN DE LA SUSPENSIÓN DEL PERMISO DE USO DE ZONA DE VÍA Formato MRTI-FR-8 ACTA DE REINICIO DEL PERMISO DE USO DE ZONA DE VÍA

Nº	FLUJO	ACTIVIDAD	RESPONSABLE	REGISTRO/ OBSERVACIÓN
23		Suscribir el acta de recibo de las obras objeto del permiso. Y solicitar ajuste a las pólizas.	Profesional asigando Dirección Territorial	Formato MRTI-FR-9 ACTA DE FINALIZACIÓN DEL PERMISO DE USO DE ZONA DE VÍA
24		Recibir y asignar pólizas ajustadas a las fechas de los amparos establecidos.	Profesional asignado Dirección Territorial	-Oficio radicado - Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad -Anexos en físico.
25		Realizar la aprobación de las pólizas ajustadas a las fechas de los amparos establecidas. Si: Continúa No: Se requiere al peticionario ajustar las pólizas en lo solicitado.	Profesional asignado Dirección Territorial	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad
26		Remitir a la Subdirección de Reglamentación Técnica e Innovación, todos los documentos suscrito para el perfeccionamiento de la resolución que otorgó el permiso.	Profesional asignado Dirección Territorial	Aplicativo SICOR o el que este vigente en la Entidad

6. CONTROL DE CAMBIOS

VERSIÓN	DESCRIPCIÓN
1	Reemplaza el procedimiento MINSEI-PR-14 V1, por reestructuración de la entidad, acorde al decreto 1292 de 2021

Los vistos buenos de elaboración, revisión y aprobación corresponderán al reporte del submódulo "Gestión Documental > **Revisión por documento**" del aplicativo KAWAK