SAMC 00 – 10 DE 2026

ANEXO 1

ANEXO 1— ANEXO TÉCNICO

REPARACION DE PLACAS EN PAVIMENTO RIGIDO DE LA CARRERA 18 Y MANTENIMIENTO EN AFIRMADO DE VIAS PRIORIZADAS EN ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE SANTA ROSA, BOLIVAR

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

En la cabecera urbana del municipio de Santa Rosa, Bolívar, se ha evidenciado durante los últimos años un importante avance en materia de infraestructura vial, producto de las inversiones realizadas por la administración municipal y otras entidades del orden departamental y nacional. Gracias a estos esfuerzos, actualmente más del 30 % de la malla vial urbana existente se encuentra pavimentada, principalmente mediante la construcción de pavimentos en concreto rígido, mejorando significativamente las condiciones de movilidad, accesibilidad, conectividad y seguridad para peatones, ciclistas y vehículos.

No obstante, el crecimiento de la infraestructura vial trae consigo nuevas responsabilidades relacionadas con su conservación y mantenimiento. Una vez finalizados los periodos de garantía de las obras ejecutadas, corresponde a la entidad territorial velar por la preservación de estos activos públicos, destinando recursos para garantizar su adecuado funcionamiento y prolongar su vida útil. En este sentido, diversos factores han contribuido al deterioro progresivo de algunas estructuras de pavimento, en este caso particular en la carrera 18 de la cabecera municipal o calle del colegio, entre estos factores encontramos el incremento del tráfico vehicular por encima de las condiciones inicialmente proyectadas, los prolongados periodos de lluvia característicos de la región, la presencia de aguas servidas circulando sobre la superficie de rodadura, deficiencias en el drenaje superficial y subterráneo, así como los procesos naturales de envejecimiento de los materiales que conforman la estructura vial.

Desde el punto de vista técnico, el deterioro de una o varias placas de concreto no debe analizarse como una afectación aislada o puntual. Por el contrario, la aparición de fisuras, fracturas, asentamientos diferenciales, desprendimientos o pérdida de capacidad estructural en una placa constituye una señal de alerta sobre el comportamiento integral del sistema de pavimento. Cuando una placa falla, las cargas vehiculares comienzan a transferirse de manera inadecuada hacia los elementos adyacentes, afectando progresivamente la base granular, la subbase, las juntas de dilatación, las placas vecinas, los andenes, bordillos, cunetas y, en algunos casos, las redes de servicios públicos localizadas bajo la vía.

La falta de intervención oportuna de estos daños puede generar un deterioro acelerado de la infraestructura, incrementando considerablemente los costos futuros de reparación y reduciendo la vida útil esperada de las obras ejecutadas. Asimismo, esta situación puede ocasionar dificultades en la movilidad vehicular y peatonal, aumento en los tiempos de desplazamiento, afectaciones a la accesibilidad de viviendas y establecimientos comerciales, generación de encharcamientos por alteración de las pendientes hidráulicas, daños a vehículos, riesgos para la integridad física de los usuarios de la vía, que en este caso particular por tener la principal institución educativa del municipio es la comunidad estudiantil y un deterioro general de la calidad del espacio público.

Adicionalmente, la conservación preventiva y correctiva de la infraestructura vial constituye una estrategia financieramente eficiente para las entidades territoriales, toda vez que permite proteger las inversiones realizadas durante años anteriores y evitar que daños menores evolucionen hacia fallas estructurales de mayor complejidad y costo. Diversos autores o entidades han demostraron que intervenir oportunamente las afectaciones en pavimentos resultado más rentable económicamente que ejecutar reconstrucciones completas, tal como lo establece la agencia federal de carreteras en Estados Unidos: “La conservación del pavimento representa un enfoque proactivo para el mantenimiento de nuestras carreteras existentes. Permite a las autoridades estatales reducir los costosos y prolongados proyectos de rehabilitación y reconstrucción, así como las consiguientes interrupciones del tráfico. Con una conservación oportuna, podemos brindar a los usuarios de la vía pública mayor seguridad y movilidad, menor congestión y pavimentos más lisos y duraderos. Este es el verdadero objetivo de la conservación del pavimento” (Federal Highway Administration, 2005).

Por otro lado, en las veredas **Buri Buri, Ahoga Gatos, Pita, Polo y Paralelo 38**, pertenecientes a la zona rural del municipio de **Santa Rosa, Bolívar**, se presentan diferentes puntos localizados de deterioro en las vías rurales, asociados principalmente a **hundimientos, socavaciones, pérdida de material y afectaciones de la superficie de rodadura**, que si bien no impiden actualmente la transitabilidad general de las vías, sí generan condiciones que afectan la movilidad y representan un riesgo de agravamiento progresivo de la infraestructura vial.

La naturaleza de este tipo de afectaciones hace necesaria una atención oportuna, toda vez que un hundimiento o una socavación que inicialmente puede presentarse como un daño de pequeña magnitud puede incrementarse con el tránsito vehicular, las condiciones climáticas y, especialmente, la acción de las aguas superficiales y de escorrentía. La falta de intervención puede ocasionar la pérdida progresiva de la banca, el deterioro de mayores tramos de la vía y, eventualmente, generar puntos críticos que restrinjan o interrumpan completamente el tránsito, incrementando considerablemente los costos asociados a una posterior rehabilitación.

La importancia de estas vías trasciende el número de habitantes que reside de manera permanente en las veredas, debido a que cumplen una función fundamental para la **conectividad entre las comunidades rurales, el acceso a servicios básicos y el desarrollo de las actividades productivas**. En estas zonas predominan parcelas, fincas y unidades de producción agropecuaria, por lo que las vías constituyen un elemento esencial para el desplazamiento de campesinos, trabajadores, estudiantes, vehículos de transporte y demás usuarios, así como para el ingreso de insumos y la salida de los productos obtenidos en el campo.

En particular, las condiciones de transitabilidad tienen incidencia directa en la **comercialización de productos agrícolas como melón, yuca, plátano, mango, entre otros**, dado que cualquier dificultad en el acceso o en el transporte puede generar mayores tiempos de desplazamiento, incremento de los costos de transporte, dificultades para sacar oportunamente las cosechas y, en determinados casos, pérdidas económicas para los productores rurales. De esta manera, el mantenimiento adecuado de la infraestructura vial constituye también una medida de apoyo a la productividad y a la economía rural del municipio.

Distintos estudios coinciden en que el estado de las vías rurales es un factor determinante del acceso de los pequeños productores a los mercados. Un documento técnico del Departamento Nacional de Planeación sobre el mejoramiento de vías terciarias en Colombia señala explícitamente que el deterioro vial no atendido se traduce en baja comercialización de productos del municipio, retraso en el acceso oportuno a servicios médicos, aumento en los costos de transporte de carga y pasajeros, e inasistencia de estudiantes a las escuelas (Departamento Nacional de Planeación, 2020), lo que conecta directamente el mal estado de la vía con afectaciones simultáneas en salud, movilidad y economía agrícola, tal como planteas en tu descripción.

Esto es consistente con investigaciones sobre comercialización agrícola, que sostienen que gran parte de la limitada orientación comercial y la inseguridad alimentaria de los pequeños agricultores es producto directo de una infraestructura deficiente, en particular de caminos e instalaciones de almacenamiento inadecuados (Martínez Mendoza et al., 2025). En la misma línea, estudios sobre repercusión de vías terciarias en el acceso a mercados destacan que estas vías son esenciales para la conectividad de las zonas rurales, pues facilitan tanto el acceso a servicios básicos como salud y educación, como el acceso al mercado para la comercialización de productos agrícolas (Velasco Gutiérrez, 2022, citando a García, 2018), lo que respalda técnicamente por qué el mal estado de las vías en tus veredas afecta de forma integral la comercialización de cultivos como melón, yuca, plátano y mango, y no solo el simple tránsito vehicular.

Asimismo, la presencia de puntos deteriorados puede afectar las condiciones de **seguridad y bienestar de los usuarios**, especialmente de quienes se movilizan en motocicletas, vehículos particulares o medios de transporte destinados al traslado de

productos y personas. El deterioro de la superficie de rodadura, los hundimientos y las socavaciones pueden aumentar el riesgo de accidentes y generar mayores esfuerzos y tiempos de desplazamiento, afectando particularmente a las personas que requieren movilizarse hacia la cabecera municipal para acceder a servicios de salud, educación, abastecimiento y demás servicios institucionales.

En este sentido, la intervención de los puntos identificados responde a un criterio de **prevención y conservación de la infraestructura vial rural**, procurando atender las afectaciones en una etapa temprana antes de que evolucionen hacia daños de mayor complejidad. La actuación preventiva permite preservar las condiciones de servicio de las vías, reducir el riesgo de interrupciones futuras y evitar que pequeñas afectaciones demanden posteriormente intervenciones de mayor alcance y costo para el municipio.

Por lo anterior, se considera **necesario y conveniente adelantar acciones de mantenimiento y recuperación puntual en las vías rurales de las veredas Buri Buri, Ahoga Gatos, Pita, Polo y Paralelo 38**, orientadas a atender los sectores que presentan hundimientos, socavaciones y demás deterioros identificados, garantizando condiciones adecuadas de transitabilidad, contribuyendo a la seguridad de los usuarios, fortaleciendo la conectividad rural y favoreciendo el transporte y comercialización de los productos agrícolas del municipio de Santa Rosa, Bolívar. La intervención oportuna permitirá además conservar la infraestructura existente y prevenir la evolución de daños que, de no ser atendidos, podrían comprometer de manera más significativa la estabilidad y funcionalidad de las vías.

Por lo anterior, se considera prioritario adelantar intervenciones de mantenimiento y reparación sobre el mayor número posible de placas de concreto rígido que presentan deterioro en la carrera 18 y el mayor número de tramos en las vías priorizadas en zona rural del municipio santa rosa, de acuerdo con la disponibilidad presupuestal y capacidad financiera de la entidad territorial. Para tal fin, se realizará una priorización técnica de los puntos más afectados, identificando las zonas que requieren atención inmediata debido a su nivel de deterioro. Una vez perfeccionado el respectivo contrato, se ejecutarán en su totalidad las actividades, cantidades de obra e ítems previstos, buscando maximizar el número de reparaciones efectuadas y mantenimientos efectuados y garantizar así la conservación de la infraestructura vial, la seguridad de los usuarios y la sostenibilidad de las inversiones públicas realizadas en la carrera 18 de la cabecera urbana y en las veredas de la zona rural del municipio de Santa Rosa, Bolívar.

2. DESCRIPCIÓN OBRA ACTUAL O ZONA A INTERVENIR

La infraestructura vial del municipio de Santa Rosa, Bolívar, cuenta con aproximadamente un 30 % de su red urbana pavimentada; sin embargo, algunos sectores presentan deterioros que afectan su funcionalidad y vida útil. Particularmente, en la carrera 18 se evidencian fisuras, grietas y otras patologías propias de los pavimentos de concreto rígido,

las cuales dificultan las condiciones normales de transitabilidad y generan un foco de infraestructura deteriorada dentro de la red vial urbana.

Desde el punto de vista técnico, las fallas identificadas no solo comprometen las placas de concreto afectadas, sino también la integridad de los elementos estructurales que conforman el pavimento, tales como la base, la subbase y las juntas de construcción, así como otros componentes adyacentes de la vía. La falta de intervención oportuna puede acelerar el deterioro de la estructura vial, incrementar los costos futuros de mantenimiento y generar riesgos para la movilidad y seguridad de los usuarios. Por lo anterior, resulta necesario adelantar acciones de reparación y conservación sobre los sectores afectados de la carrera 18, con el fin de preservar la infraestructura existente, proteger la inversión pública realizada y garantizar adecuadas condiciones de circulación para la comunidad.

2.1. Localización:

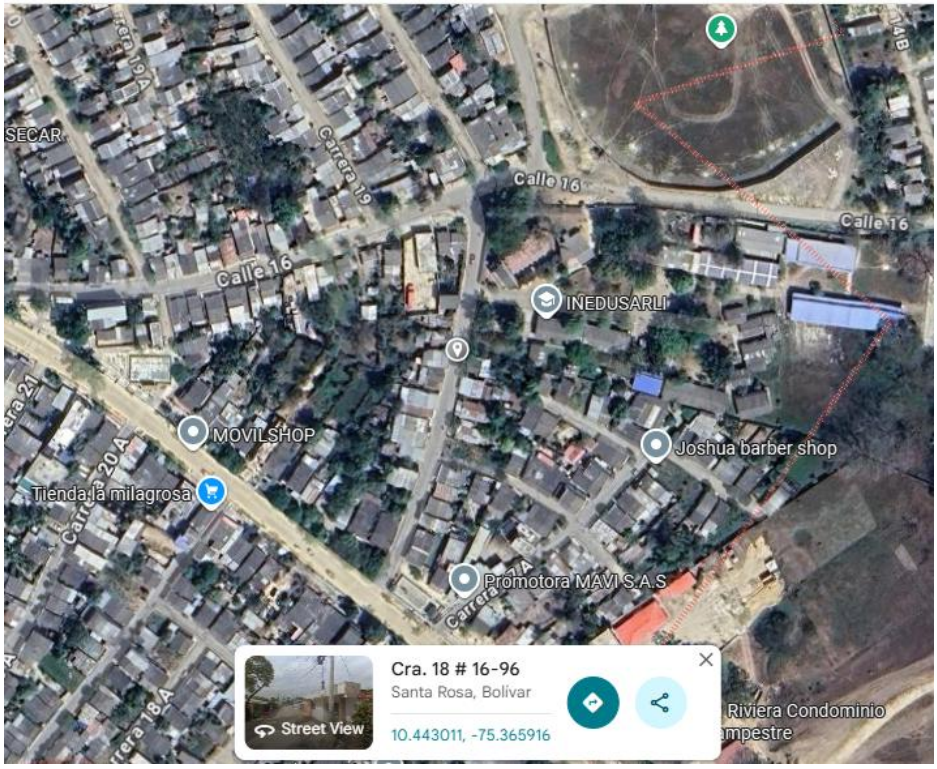


Figura 1.1. Localización carrera 18 – Municipio de Santa Rosa

La infraestructura vial del municipio de Santa Rosa, Bolívar, se caracteriza por una amplia extensión territorial rural, que representa aproximadamente el 81 % del territorio municipal, dentro de la cual se desarrolla una importante parte de las actividades agrícolas y productivas. Sin embargo, la red vial rural disponible resulta limitada frente a la extensión

del territorio y presenta deterioros puntuales que afectan sus condiciones de transitabilidad y conservación. Particularmente, en las veredas Buri Buri, Ahoga Gatos, Pita, Polo y Paralelo 38, se identifican sectores con presencia de hundimientos, socavaciones, pérdida de material y deterioro de la superficie de rodadura que, aunque actualmente permiten la circulación, constituyen puntos vulnerables que pueden evolucionar progresivamente por efecto del tránsito, las condiciones climáticas y la acción de las aguas superficiales, generando daños de mayor magnitud si no son atendidos oportunamente.

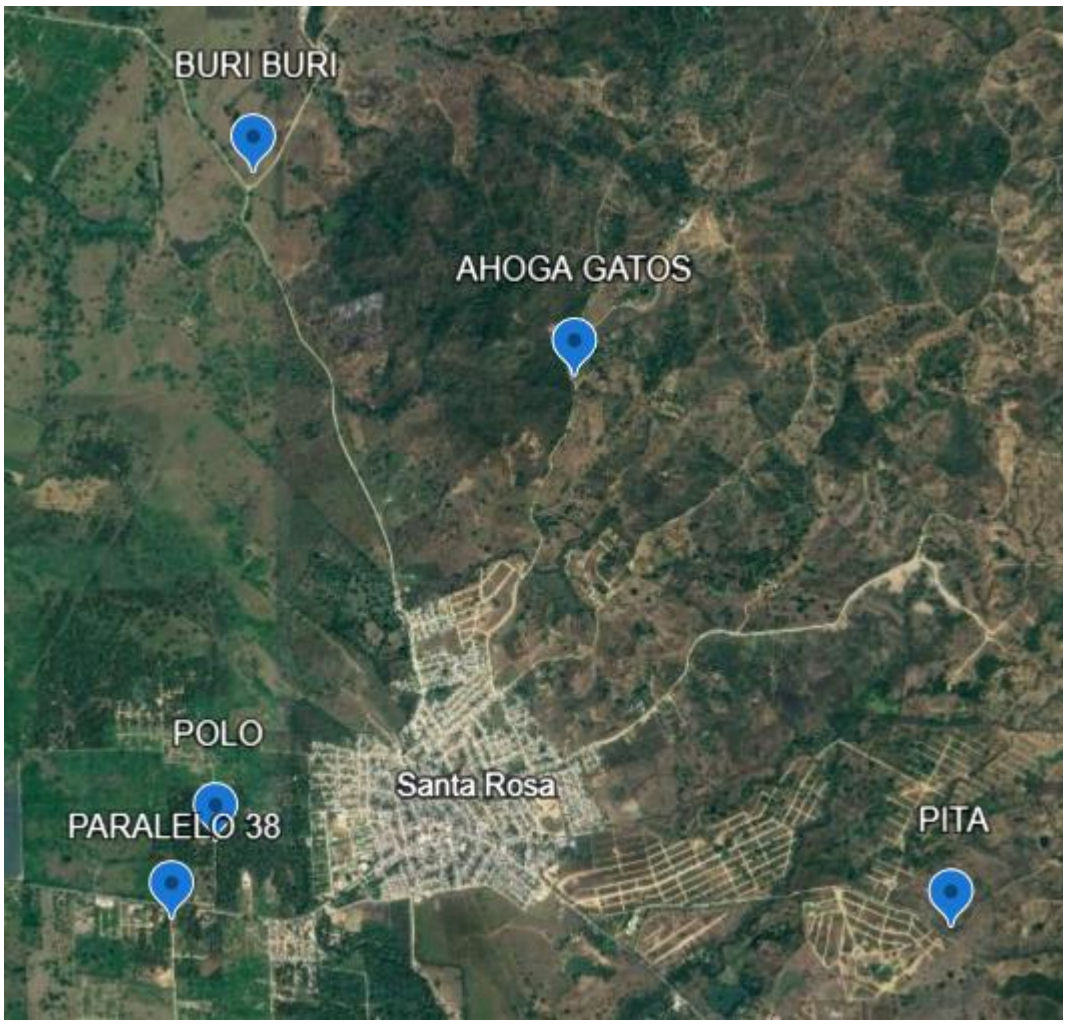


Figura 1.2. Localización de Veredas Priorizadas – Municipio de Santa Rosa

Desde el punto de vista técnico y social, la intervención preventiva de estos puntos resulta necesaria para evitar que afectaciones inicialmente localizadas comprometan la estabilidad y funcionalidad de mayores tramos de las vías, ocasionando pérdida de banca, restricciones de movilidad o incluso interrupciones en el tránsito. Estas vías cumplen además una función

fundamental para el acceso a parcelas y fincas, el desplazamiento de las comunidades rurales, el ingreso de insumos y la salida y comercialización de productos agrícolas como melón, yuca, plátano y mango, por lo que su deterioro puede incrementar los tiempos y costos de transporte, afectar la seguridad de los usuarios y generar impactos económicos para los productores. Por lo anterior, resulta necesario adelantar acciones de mantenimiento y recuperación puntual en los sectores afectados, con el fin de preservar la infraestructura existente, prevenir daños de mayor magnitud, proteger la inversión pública y garantizar condiciones adecuadas de movilidad y conectividad para las comunidades rurales del municipio.

Basados en las inspecciones realizadas en los puntos o sitios afectados en zona urbana o rural, se tomaron evidencias de la situación en que estas se encuentran, de esta manera se procede a mostrar de manera detallada la ubicación exacta de los sectores en cuestión y anexos de fotos del estado de cada una de estas. Con base al análisis cuantitativo se calcularon y estimaron las áreas de terreno a intervenir y los volúmenes de relleno de material subbase, granular o pavimento de acuerdo con que aplique, para mejorar las condiciones actuales de cada una de estas, todo esto con la finalidad de contribuir al desarrollo municipal en base a las adecuaciones en infraestructura vial.

A continuación, se adjunta imágenes de referencia de los puntos a intervenir y su estado actual tanto en la cabecera urbana como en la zona rural:













Con base en la anterior evidencia recopilada, se confirma la necesaria intervención tanto en la zona urbana como en las veredas para reparar los hundimientos o socavaciones y también la necesidad de realizar la demolición parcial de algunas placas, para su posterior reconstrucción integral incluyendo subbase o base, de tal manera que se pueda mejorar el estado vial y así poder lograr una adecuada condición para los eventos de movilidad y transporte en el municipio, por lo cual se hace necesario tener en cuenta las siguientes observaciones:

3. ACTIVIDADES POR EJECUTAR Y ALCANCE:

Las actividades u obras para ejecutar son las siguientes:

Para ejecutar de manera correcta la reparación de las placas deterioradas en la carrera 18, así como el mantenimiento de las vías priorizadas en zona rural que se encuentran en material de afirmado, en primera instancia se debe realizar la selección de las placas y tramos de vías a priorizar en zona rural por parte del municipio, posteriormente se debe localizar y replantear dichas placas y tramos viales en zahorra, esto es verificar los perfiles de las mismas para garantizar la mejor disposición de las aguas de escorrentía, para luego proseguir con un perfilamiento con motoniveladora y finalizar con un extendido en zahorra y compactado de la misma y preparación del concreto en el caso de las placas.

a. Ítems de pago:

ACTIVIDAD	ITEM DE PAGO
LOCALIZACION, TRAZADO, REPLANTEO Y CONTROL TOPOGRAFICO DE LA OBRA	M2
cerramiento provisional en lona verde, H= 2,0m	M
DEMOLICION DE ESTRUCTURAS VARIAS (PLACA DE CONCRETO, ANDEN Y BORDILLO)	M2
EXCAVACION DE MATERIAL GRANULAR	M3
TRANSPORTE DE MATERIALES PROVENIENTES DE EXCAVACIONES Y DERRUMBES.	M3
Relleno material granular compactado (95% Proctor Modificado) subbase tipo C; e=0,15 m	M3
PAVIMENTO EN CONCRETO RIGIDO CON RESISTENCIA A LA FLEXION DE 4,0 MPA ESPESOR de 18 cm INCLUYE REFUERZOS EN ACERO DE 60000 P.S.I. - JUNTA DE	M2

DILATACION - SELLO EN POLIURETANO DE ALTO DESEMPEÑO Y CORDON DE ESPUMA	
BORDILLO EN CONCRETO DE 3000 psi (210kg/cm2) , CON DIMENSIONES DE 0,15 M X 0,30 M	M
ANDEN EN CONCRETO 3000 psi , e= 0,1 M	M2
Localización y replanteo	M2
Perfilación de terreno	M2
Relleno con material Seleccionado de la zona (Zahorra) - Incluye extendido y compactación	M3
Transporte de Maquinaria	UN

4. 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 mismo será de dos (02) meses contados a partir del acta de inicio de actividades.

5. FORMA DE PAGO

El municipio entregara un anticipo del cincuenta (50) por ciento del valor total del contrato.

La forma de pago establecida para este contrato será de actas parciales de avances cuando el contratista haya alcanzado un mínimo de ejecución de 20 %, y se pagara hasta un 90% en actas parciales, el 10 % restante se pagará una vez se reciba a satisfacción las obras ejecutadas en el presente proceso de contratación.

6. CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO

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.

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 o *diagnósticos* 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 o diagnóstico, si el contratista no se pronuncia en sentido contrario, se entiende que ha aceptado los estudios y diseños o *diagnósticos* 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.

7. 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:

7.1. Un (1) Ingeniero Civil, Especialista en Vías y Transporte
7.2. Un (1) Ingeniero Civil

a. 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
Ingeniero Civil, Especialista en Vías y Transporte	Cinco (05) años de experiencia general contados a partir de la obtención del título de pregrado	Por lo menos (01) experiencia donde acredite haberse desempeñado como especialista en vías y transporte.

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Ingeniero Civil	Dos (02) años de experiencia general contados a partir de la obtención del título de pregrado	Por lo menos (01) experiencia donde acredite haberse desempeñado como ingeniero civil en proyecto de vías y transporte.

b. Maquinaria mínima del proyecto

El equipo mínimo requerido es el siguiente:

1. Demoledor
2. Rana Compactadora
3. Concretera

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.

8. 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.

9. 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.

10. SEÑALIZACIÓN

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.

Para tales fines el proponente deberá presentar un Plan de Manejo de Transito para las zonas a intervenir dentro de este proceso.

11. PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES

No aplica.

12. NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO:

Para el presente proyecto, se tendrán en cuenta las siguientes especificaciones:

- Especificaciones Invias Capitulo 3 – Articulo 311 - 13
- Manual de Mantenimiento de Carreteras (2016)

En constancia, se firma a los 15 (quince) días del mes de agosto de 2026.

BERTHA LOMBANA TUÑON
SECRETARIA DE PLANEACION

EDINSON FERNANDO LOPEZ VARGAS
Profesional de Apoyo LC – secretaria de Planeación