SA-010-2026

ANEXO 1— ANEXO TÉCNICO

"MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL URBANA MEDIANTE LA REHABILITACIÓN DE LOSAS EN CONCRETO RÍGIDO - FASE II EN EL MUNICIPIO DE SIBUNDOY, DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO"

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

El municipio de Sibundoy se encuentra localizado aproximadamente a 80 Km al occidente de la capital putumayense, sobre territorios quebrados cuyo relieve pertenece a la vertiente oriental de la cordillera de Los Andes que en esta región alcanza su mayor altura en el cerro Juanoy, con cerca de 3.630 metros sobre el nivel del mar. Por la conformación topográfica de la jurisdicción, ella ofrece los pisos térmicos medio, frío y páramo, siendo el predominante el frío del Valle de Sibundoy. Sus tierras están bañadas por las aguas de numerosas quebradas y corrientes menores.

Muchas comunidades del municipio de Sibundoy reciben cálidamente a los visitantes donde la cultural, la coexistencia y la armonía caracterizan a la región.

Por consiguiente, para garantizar una adecuada movilidad y coexistencia entre ciudadanos y visitantes, se pretende realizar actividades y trabajos de "**"MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL URBANA MEDIANTE LA REHABILITACIÓN DE LOSAS EN CONCRETO RÍGIDO - FASE II EN EL MUNICIPIO DE SIBUNDOY, DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO"** de los puntos críticos de malla vial del municipio de Sibundoy, la cual presenta afectaciones, deterioros en juntas, que afectan al desempeño del pavimento, agrietamientos transversales, longitudinales o de esquina, deterioros superficiales, descascaramientos, pulido de agregados y fisuración tipo malla.

Lo anterior, conociendo que la inversión en la rehabilitación y arreglo de placas de concreto rígido del municipio, es fundamental para garantizar una infraestructura vial segura y eficiente. Las carreteras y calles que presentan placas de concreto deterioradas o desgastadas no solo generan incomodidad para los conductores, sino que también representan un riesgo significativo para la seguridad vial. Las fisuras y baches en el pavimento pueden provocar accidentes, aumentando la posibilidad de caídas, deslizamientos y daños a los vehículos. Al destinar recursos a la mejora de estas placas, se logra una mayor estabilidad de las rutas, reduciendo la probabilidad de incidentes y mejorando la calidad de la movilidad para todos los usuarios de la vía.

Además, el arreglo de las placas de concreto contribuye a la optimización del flujo vehicular y la movilidad dentro del municipio, púes una carretera en buen estado permite que los conductores transiten de manera más fluida. La inversión en estos arreglos no solo tiene un impacto positivo en la seguridad, sino también en la economía, al disminuir los costos asociados a accidentes, daños

vehiculares y los gastos en reparación de infraestructuras. Por lo tanto, priorizar los recursos para la rehabilitación de estas estructuras es una estrategia integral que no solo salva vidas, sino que también potencia el bienestar social y económico de la comunidad.

En conclusión, se podría decir que con los trabajos que se pretenden desarrollar en función de cumplir con el objeto del proyecto es:

- **Mejora de la seguridad vial:** La rehabilitación de placas de concreto reduce el riesgo de accidentes causados por fisuras y baches, mejorando la estabilidad de la vía.
- **Reducción de costos por accidentes:** Al evitar accidentes derivados del mal estado de las carreteras, se disminuyen los costos asociados a daños materiales, atención médica y reparaciones vehiculares.
- **Mayor comodidad para los conductores:** Las superficies de concreto en buen estado permiten un viaje más suave y cómodo, sin los saltos o sacudidas provocadas por imperfecciones en el pavimento.
- **Optimización del flujo vehicular:** La reparación de placas de concreto permite una circulación más fluida, evitando congestionamientos y mejorando el tiempo de desplazamiento.
- **Disminución de la emisión de gases contaminantes:** Una vía en buen estado permite a los vehículos circular de manera más eficiente, reduciendo la cantidad de emisiones contaminantes que se generan debido a la detención o aceleración constante.
- **Aumento de la vida útil de la infraestructura vial:** La rehabilitación regular de las placas de concreta prolonga la durabilidad de la carretera, evitando la necesidad de costosos reemplazos a largo plazo.
- **Fomento a la confianza pública:** Una infraestructura vial bien mantenida genera mayor confianza en los usuarios, alentando un comportamiento más seguro y respetuoso en la carretera.
- **Mejor acceso para vehículos de emergencia:** Un pavimento bien reparado facilita el acceso rápido y seguro de los vehículos de emergencia, lo cual es vital en situaciones críticas.
- **Reducción del desgaste en los vehículos:** Las carreteras bien mantenidas disminuyen el daño que los baches y grietas ocasionan a los vehículos, lo que puede resultar en menores costos de mantenimiento para los conductores.
- **Impulso a la economía local:** La mejora de la infraestructura vial favorece la conectividad y el transporte, lo que puede incrementar la actividad económica local y regional, facilitando el transporte de bienes y servicios.

2. DESCRIPCIÓN OBRA ACTUAL O ZONA A INTERVENIR

Dentro de las principales vías del municipio de Sibundoy Putumayo, se identifican varios puntos que presentan fallos en las losas de concreto rígido, algunas con presencia de fisuras longitudinales, deformaciones, fisuraciones o agrietamientos y desintegraciones de material en las losas. Así mismo, el cumplimiento de la vida útil del pavimento existente ha provocado estos tipos de fallas, deterioros y afectaciones en las placas de concreto rígido, lo cual a su vez ha generado traumas en el flujo vehicular, aumentado los índices de accidentalidad en la malla vial del municipio, incrementando los tiempos de desplazamientos, deterioro en los vehículos particulares y de transporte público y congestión vial. Por otra parte, causa afectación al paisaje urbano deteriorando la imagen favorable del municipio. Considerando el alto deterioro de la superficie de rodadura que presentan perdida de agregados, baches, ahuellamientos y corrugaciones lo cual hace que se presenten deformaciones en la superficie. Las fallas en la estructura de pavimento existente pueden ser de orden funcional o estructural. Las fallas funcionales afectan a la comodidad en la circulación, las estructurales ponen en riesgo la integridad de la estructura, lo que a su vez repercute negativamente en la situación funcional de un pavimento. Ante el mal estado, deterioro de las vías municipales, debido a los antecedentes anteriormente mencionados, se hace necesario realizar una intervención civil que permita dar solución a las fallas del pavimento rígido, brindando así una solución segura para la comunidad del municipio.

a. Localización:

A continuación, se presentan la ubicación de los sectores de intervención para el **"MEJORAMIENTO DE LA MALLA VIAL URBANA MEDIANTE LA REHABILITACIÓN DE LOSAS EN CONCRETO RÍGIDO - FASE II EN EL MUNICIPIO DE SIBUNDOY, DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO"**



Figura 1. Malla vial municipal. Fuente: Google Maps.

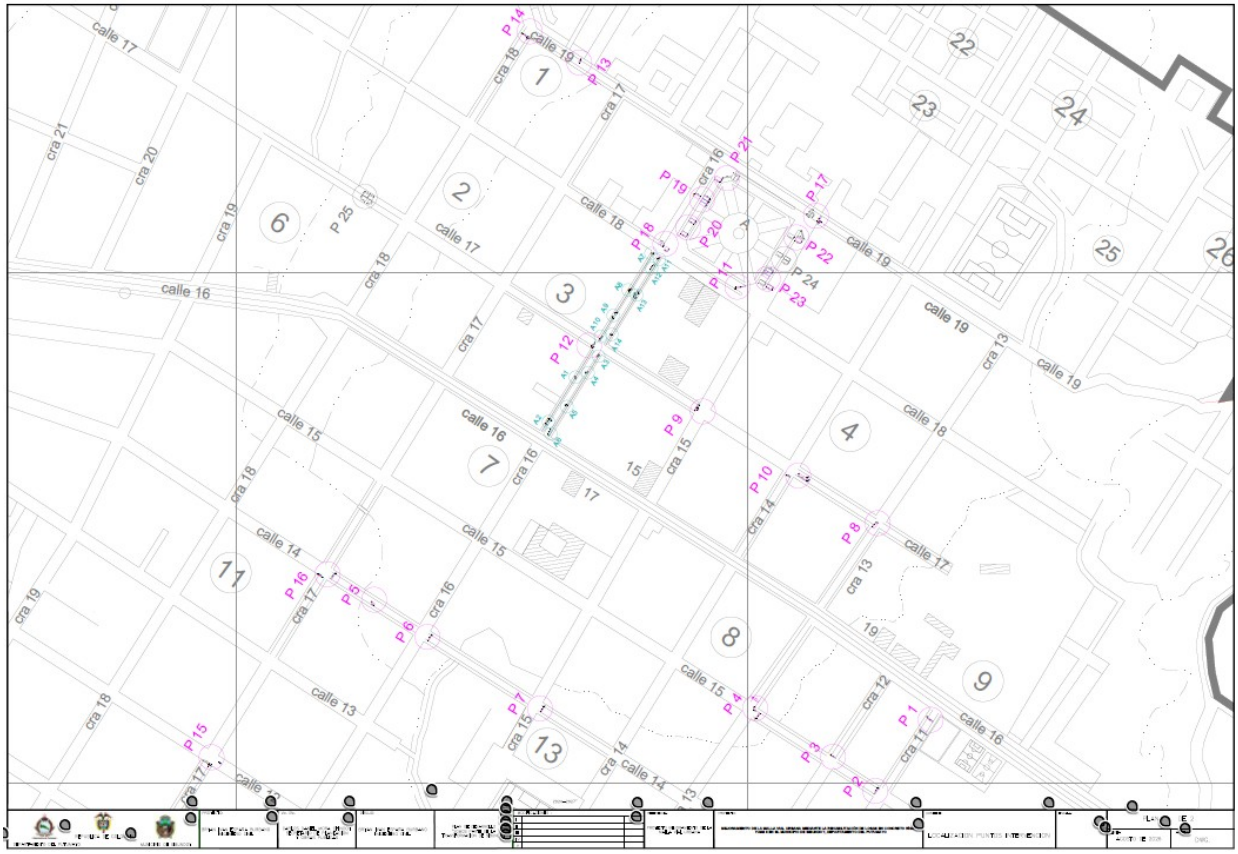


Figura 2. Localización losas de intervención malla vial municipal.

Tabla 1.

Localización general de los sectores a intervenir para rehabilitación en concreto rígido de la malla vial.

PAVIMENTO RÍGIDO			
SECTOR	**DESCRIPCIÓN Y DIRECCIÓN**	**COORDENADAS**	
SECTOR P1	SECTOR POLIDEPORTIVO (CRA 11 CALLE 16)	1.20071° N	76.91397° O
SECTOR P2	SECTOR CORPOMEDICA (CALLE 15 CRA 11)	1.20047° N	76.91470° O
SECTOR P3	SECTOR L NARVAEZ (CRA 12 CALLE 15)	1.20087° N	76.91504° O
SECTOR P4	SECTOR BODEGA TALLER (CALLE 15 CRA13)	1.20112° N	76.91579° O
SECTOR P5	SECTOR COFRIMAYO (CALLE 14 ENTRE CRAS 16	1.20210° N	76.91921° O

	Y 17)		
SECTOR P6	SECTOR G BENAVIDES (CALLE 14 CRA 16)	1.20182° N	76.91875° O
SECTOR P7	SECTOR ENTRADA ESTADIO (CALLE 14 CRA 15)	1.20122° N	76.91775° O
SECTOR P8	SECTOR ENTRADA FRAY (CALLE 17 CRA 13)	1.20277° N	76.91470° O
SECTOR P9	SECTOR TIENDA ZEUS (CALLE 17 CRA 15)	1.20383° N	76.91504° O
SECTOR P10	SECTOR REGISTRADURIA (CALLE 17 CRA 14)	1.20237° N	76.91555° O
SECTOR P11	SECTOR PARQUE PRINCIPAL (CALLE 18 CRA 15)	1.20482° N	76.91590° O
SECTOR P12	SECTOR MOCHILEROS (CALLE 17 CRA 16)	1.20446° N	76.91728° O
SECTOR P13	SECTOR FRENTE CEMENTERIO (CALLE 19 ENTRE CRAS 17 Y 18)	1.20682° N	76.91735° O
SECTOR P14	SECTOR ESQUINA CEMENTERIO (CRA 18 CALLE 19)	1.20707° N	76.91784° O
SECTOR P15	SECTOR TALLER CORAL (CALLE 12 CRA 17)	1.20056° N	76.92077° O
SECTOR P16	SECTOR TALLER MOTOS (CALLE 14 CRA 17)	1.20230° N	76.91966° O
SECTOR P17	SECTOR PARQUE SEMINARIO (CALLE 19 CRA15)	1.20554° N	76.91527° O
SECTOR P18	SECTOR PARQUE CHAMPAGANT PRIMARIA (CRA16 CALLE 18)	1.20524° N	76.91665° O
SECTOR P19	SECTOR PARQUE CHAMPAGANT PRIMARIA (CRA16 ENTRE CALLES 18 Y 19)	1.20562° N	76.91638° O
SECTOR P20	SECTOR PARQUE CHAMPAGANT PRIMARIA (CRA16 ENTRE CALLES 18 Y 19)	1.20544° N	76.91645° O
SECTOR P21	SECTOR PARQUE CHAMPAGANT PRIMARIA (CRA16 CALLE 19)	1.20591° N	76.91614° O
SECTOR P22	SECTOR PARQUE CHAMPAGNAT SECUNDARIA (CRA 15 ENTRE CALLES 18 Y 19)	1.20536° N	76.91546° O
SECTOR P23	SECTOR PARQUE CHAMPAGNAT SECUNDARIA (CRA 15 ENTRE CALLES 18 Y 19)	1.20484° N	76.91578° O

ANDENES EN CONCRETO			
SECTOR	**DESCRIPCIÓN Y DIRECCIÓN**	**COORDENADAS**	
SECTOR A1	TRAMO (TAXIS) LADO 1 CARRERA 16 ENTRE CALLE 16 Y 17	1.20402° N	76.91749° O
SECTOR A2	TRAMO (TAXIS) LADO 1 CARRERA 16 ENTRE CALLE 16 Y 17	1.20376° N	76.91767° O
SECTOR A3	TRAMO (TAXIS) LADO 2 CARRERA 16 ENTRE CALLE 16 Y 17	1.20424° N	76.91728° O
SECTOR A4	TRAMO (TAXIS) LADO 2 CARRERA 16 ENTRE CALLE 16 Y 17	1.20408° N	76.91739° O
SECTOR A5	TRAMO (TAXIS) LADO 2 CARRERA 16 ENTRE	1.20380° N	76.91756° O

	CALLE 16 Y 17		
SECTOR A6	TRAMO (TAXIS) LADO 2 CARRERA 16 ENTRE CALLE 16 Y 17	1.20358° N	76.91771° O
SECTOR A7	TRAMO (MAGDI) LADO 1 CARRERA 16 ENTRE CALLE 17 Y 18	1.20517° N	76.91677° O
SECTOR A8	TRAMO (MAGDI) LADO 1 CARRERA 16 ENTRE CALLE 17 Y 18	1.20491° N	76.91695° O
SECTOR A9	TRAMO (MAGDI) LADO 1 CARRERA 16 ENTRE CALLE 17 Y 18	1.20467° N	76.91709° O
SECTOR A10	TRAMO (MAGDI) LADO 1 CARRERA 16 ENTRE CALLE 17 Y 18	1.20449° N	76.91721° O
SECTOR A11	TRAMO (MAGDI) LADO 2 CARRERA 16 ENTRE CALLE 17 Y 18	1.20512° N	76.91672° O
SECTOR A12	TRAMO (MAGDI) LADO 2 CARRERA 16 ENTRE CALLE 17 Y 18	1.20502° N	76.91679° O
SECTOR A13	TRAMO (MAGDI) LADO 2 CARRERA 16 ENTRE CALLE 17 Y 18	1.20489° N	76.91687° O
SECTOR A14	TRAMO (MAGDI) LADO 2 CARRERA 16 ENTRE CALLE 17 Y 18	1.20453° N	76.91710° O

3. ACTIVIDADES POR EJECUTAR Y ALCANCE:

Las actividades u obras para ejecutar son las siguientes:

ACTIVIDADES DE OBRA		
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN DE LA OBRA**	**UND**
1	**PRELIMINARES**	
1,01	Tratamiento de superficie de canales y cunetas (incluye lavado con hidrolavadora, cepillo de cerdas metálicas y espátula para remoción de impurezas y repello de sectores varios)	GBL
2	**DEMOLICIONES Y DESALOJOS**	
2,01	Corte y demolición Andenes y losas de pavimento rígido Eprom=(0.12m-0,20m)	M2
2,02	Desalojo de material sobrante proveniente de excavación y demolición de estructuras existentes	M3
3	**EXCAVACIONES Y RELLENOS**	
3,01	Excavaciones varias sin clasificar	M3
3,02	Suministro e instalación material granular tipo Sub-base compactado	M3
4	**PAVIMENTO EN CONCRETO HIDRÁULICO**	

4,01	Suministro e instalación de placa en concreto rígido Mr 3,8 Mpa Eprom=0,20 m (Incluye sellado de juntas, cordón de respaldo, aplicación antisol y acelerante para concreto)	M2
4,02	Suministro e instalación de anden en concreto rígido f'c 3000 psi Eprom=0,10 m (Incluye sellado de juntas, cordón de respaldo, aplicación antisol y acelerante para concreto)	M2
4,03	Suministro e instalación de acero de refuerzo (malla electrosoldada y/o pasadores anclaje y transferencia)	KG
4,04	Suministro e instalación de bordillo en concreto 3000 psi, (incluye acero de refuerzo)	ML

a. Ítems de pago:

PRESUPUESTO DE OBRA					
ÍTEM	**DESCRIPCIÓN DE LA OBRA**	**UND**	**CANT**	**PRECIO UNITARIO**	**VALOR**
1	**PRELIMINARES**				
1.01	Tratamiento de superficie de canales y cunetas (incluye lavado con hidrolavadora, cepillo de cerdas metálicas y espátula para remoción de impurezas y repello de sectores varios)	GBL	1.00	$ 2,878,249.00	$ 2,878,249.00
	Sub-total				**$ 2,878,249.00**
2	**DEMOLICIONES Y DESALOJOS**				
2.01	Corte y demolición Andenes y losas de pavimento rígido Eprom=(0.12m-0,20m)	M2	371.78	$ 59,083.00	$ 21,965,878.00
2.02	Desalojo de material sobrante proveniente de excavación y demolición de estructuras existentes	M3	141.58	$ 40,209.00	$ 5,692,790.00
	Sub-total				**$ 27,658,668.00**
3	**EXCAVACIONES Y RELLENOS**				
3.01	Excavaciones varias sin clasificar	M3	74.24	$ 40,305.00	$ 2,992,243.00
3.02	Suministro e instalación material granular tipo Sub-base compactado	M3	74.24	$ 255,796.00	$ 18,990,295.00
	Sub-total				**$ 21,982,538.00**
4	**PAVIMENTO EN CONCRETO HIDRÁULICO**				
4.01	Suministro e instalación de placa en concreto rígido Mr 3,8 Mpa Eprom=0,20 m (Incluye sellado de juntas, cordón de respaldo, aplicación antisol y acelerante para concreto)	M2	317.97	$ 280,792.00	$ 89,283,432.00
4.02	Suministro e instalación de anden en concreto rígido f'c 3000 psi Eprom=0,10 m (Incluye sellado de juntas, cordón de respaldo, aplicación antisol y acelerante para concreto)	M2	53.81	$ 139,193.00	$ 7,489,975.00

4.03	Suministro e instalación de acero de refuerzo (malla electrosoldada y/o pasadores anclaje y transferencia)	KG	1,198.23	$ 8,245.00	$ 9,879,406.00
4.04	Suministro e instalación de bordillo en concreto 3000 psi, (incluye acero de refuerzo)	ML	10.20	$ 105,682.00	$ 1,077,956.00
	Sub-total				**$ 107,730,769.00**

TOTAL COSTO DIRECTO	**$ 160,250,224.00**

ADMINISTRACIÓN (28%)	**$ 44,870,063.00**
UTILIDAD (3%)	**$ 4,807,507.00**
IMPREVISTOS (2%)	**$ 3,205,004.00**

TOTAL COSTO INDIRECTO	**$ 52,882,574.00**

PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	**$ 3,667,513.00**

TOTAL COSTO OBRA CIVIL	**$ 216,800,311.00**

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 plazo máximo para ejecución del contrato es DOS (02) MESES, contados a partir de la suscripción del acta de inicio del contrato.

5. FORMA DE PAGO

La Entidad pagará el contrato celebrado de la siguiente manera:

El Municipio de SIBUNDOY pagará al CONTRATISTA el valor del contrato celebrado un anticipo del 40% del valor del contrato, el cual se pagara una vez perfeccionado, legalizado el contrato y aprobadas las pólizas de garantía aportadas por el contratista, y el porcentaje restante mediante actas parciales, según avance de obra superado el valor del anticipo hasta un 90 % por el sistema de precios unitarios fijos sin formula de reajustes, amortizando de cada acta el correspondiente porcentaje por el anticipo dado al contratista hasta amortizar el 100% del valor dado como anticipo de ora. Para el pago de las actas parciales se debe previamente cumplir con los requisitos legales, y finalmente se pagará un 10% restante al inicio del proceso de liquidación de la obra; incluido AIU e impuestos; para lo cual será necesario contar con el visto bueno del interventor y del supervisor, además deberá acreditar la planilla que demuestre el pago de los aportes al sistema de seguridad social y parafiscales cuando a ello hubiera lugar.

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 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, si el contratista no se pronuncia en sentido contrario, se entiende que ha aceptado los estudios y diseños presentados por la entidad y asume toda la responsabilidad de los resultados para la implementación de estos 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:

- Un (1) Ingeniero civil y/o ingeniero de vías, para ejercer como director de Obra, con una dedicación mensual de 50%
- Un (1) Ingeniero civil y/o ingeniero de vías para ejercer como Residente de Obra, con una dedicación mensual de 100%
- Un (1) Ingeniero civil Ingeniero Civil y/o Ingeniero industrial y/o profesional en salud, para ejercer como inspector SISO con una dedicación mensual de 20%

a. Requisitos del personal

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

Perfil No.	Cargo	Título profesional	Título de posgrado	Experiencia general	Experiencia específica
1	**Director de Obra**	Ingeniero Civil y/o ingeniero de vías	N.A	10 AÑOS	Mínimo Dos (2) certificado como Director de obra de contratos de objeto similar
1	**Residente de Obra**	Ingeniero Civil y/o ingeniero de vías	N.A	5 AÑOS	Mínimo Dos (2) certificado como Residente de obra de contratos de objeto similar

b. Maquinaria mínima del proyecto

El equipo mínimo requerido es el siguiente:

1. Mezclador
2. Saltarín
3. Demoledor
4. Compresor

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

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

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

11. PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES

La entidad aportar los permisos específicos para el proyecto.

12. NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO:

1. NTC Vigente
2. Especificaciones generales de construcción de carreteras – INVIAS.

13. DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES

1. Presupuesto general y documento de formulación del proyecto

En constancia, se firma en Sibundoy, noviembre de 2026.

-Original Firmado-

CARLOS DANIEL MORA CHINDOY
Secretaria de Planeación y obras Publicas