

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUTURA VIAL MANUAL DE GESTION VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	1	DE	92

MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL
SECTOR VIAL NO CONCESIONADO
VERSIÓN 1
(LINEA BASE)

ELABORADO POR: EQUIPO DE TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO	REVISADO POR: DIRECCIÓN DE EJECUCIÓN Y OPERACIÓN	APROBADO POR: DIRECTOR DE EJECUCIÓN Y OPERACIÓN
--	---	--



**INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL
MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL**

CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
VERSIÓN	1		
PÁGINA	2	DE	92

JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRIA
Director General del Instituto Nacional de Vías – INVIAS

JUAN ESTEBAN ROMERO TORO
Director de Ejecución y Operación - INVIAS

LYDA MILENA ESQUIVEL ROA
Subdirectora de Gestión Integral de Carreteras

EQUIPO DE TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO INVIAS

EQUIPO DE TRABAJO

 INVIAS <small>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</small>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	3	DE	92

Dirección

Ing Juan Esteban Gil Echavarría
Ing Juan Esteban Romero Toro

Señalización y seguridad vial

Ing Claudia Patricia Gutierrez Quintero
Ing Ramón Elberto Lobo Arias

Administración Vial y Mantenimiento Rutinario

Ing Claudia Yaneth Acero Alvarez
Ing Fabio Mojica Hernandez

Redacción y Coordinación General

Ing MSc. Luis Ariel Pachon Achury
Ing Oscar Gerardo Cifuentes Correa
Ing MSc. Mario César Romero López
Ing Jaime Hernando Duarte Duarte
Ing Carlos Julio Romero Antury
Ing Meliza Marulanda

Operación y Servicio Atención al Usuario

Ing MSc. Luis Ariel Pachon Achury
Ing Jorge Eduardo Leyes Quintero

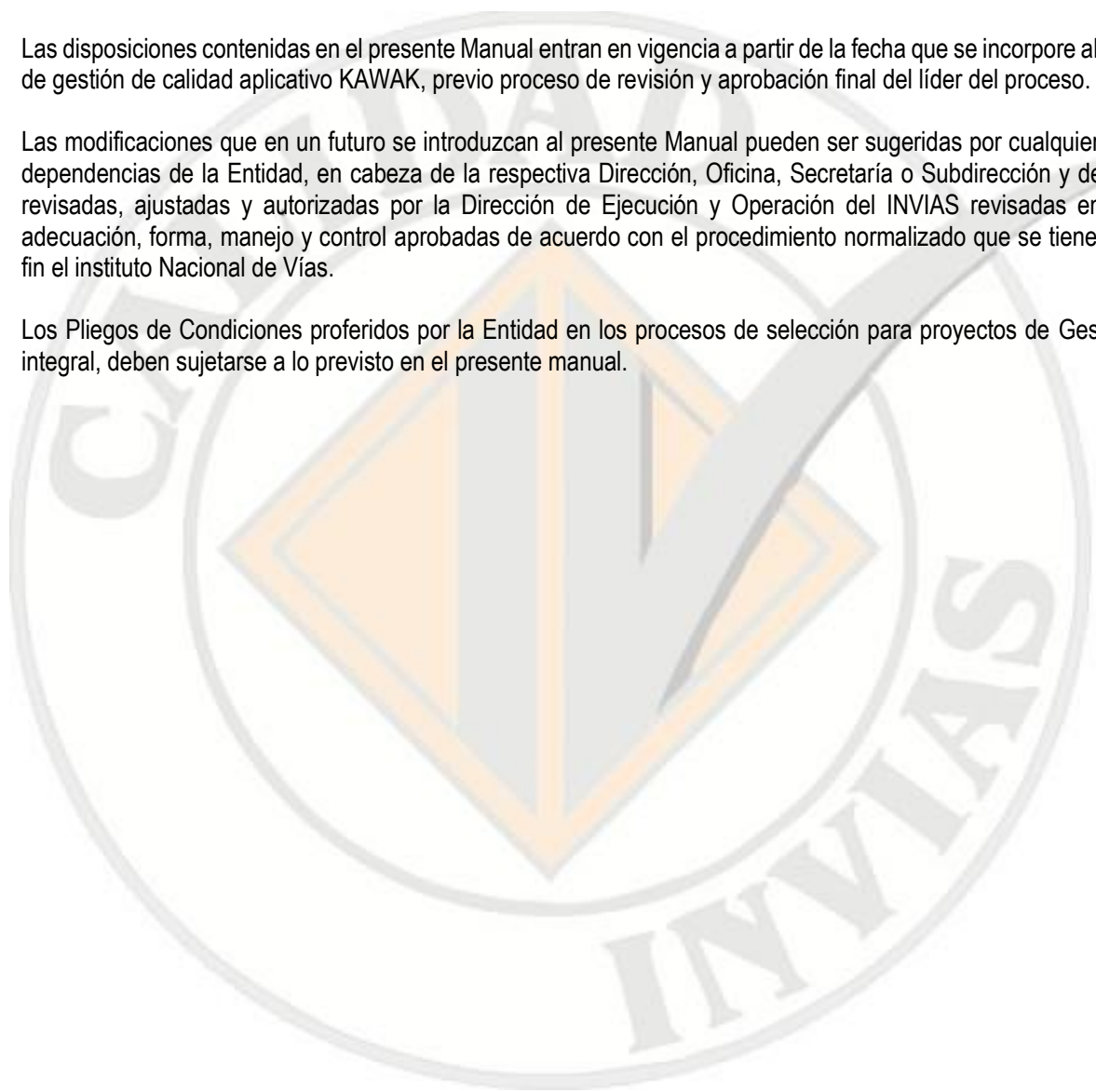
 INVIAS <small>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</small>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	4	DE	92

VIGENCIA Y PROCEDIMIENTO DE MODIFICACIÓN

Las disposiciones contenidas en el presente Manual entran en vigencia a partir de la fecha que se incorpore al sistema de gestión de calidad aplicativo KAWAK, previo proceso de revisión y aprobación final del líder del proceso.

Las modificaciones que en un futuro se introduzcan al presente Manual pueden ser sugeridas por cualquiera de las dependencias de la Entidad, en cabeza de la respectiva Dirección, Oficina, Secretaría o Subdirección y deben ser revisadas, ajustadas y autorizadas por la Dirección de Ejecución y Operación del INVIAS revisadas en cuanto adecuación, forma, manejo y control aprobadas de acuerdo con el procedimiento normalizado que se tiene para tal fin el instituto Nacional de Vías.

Los Pliegos de Condiciones proferidos por la Entidad en los procesos de selección para proyectos de Gestión Vial integral, deben sujetarse a lo previsto en el presente manual.



	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		5	DE

CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN	8
2	GENERALIDADES	8
3	OBJETIVO	8
4	DEFINICIONES	8
5	ALCANCE	10
5.1	GESTIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA	10
5.2	ADMINISTRACIÓN VIAL	11
5.2.1	OBJETO	11
5.2.2	ALCANCE – ACTIVIDADES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS	12
5.2.2.1	ACTIVIDADES PERMANENTES.....	12
5.2.2.2	ACTIVIDADES DE INFORMACIÓN Y CONTROL.....	16
5.2.2.3	ACTIVIDADES ESPECÍFICAS	19
5.2.3	METAS DE LA ADMINISTRACIÓN VIAL	23
5.2.3.1	PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS	23
5.2.3.2	MANTENIMIENTO RUTINARIO	23
5.2.3.3	MANTENIMIENTO PERIÓDICO	23
5.2.3.4	GESTIÓN	24
5.2.3.5	SUMINISTRO DE INFORMACIÓN.....	24
5.2.3.6	PLANEACIÓN.....	24
5.2.3.7	VIGILANCIA, CONTROL Y SEGUIMIENTO.....	24
5.2.3.8	ESTUDIOS	24
5.2.3.9	RELACIONES CON LA COMUNIDAD	24
5.2.3.10	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	24
5.2.3.11	CUMPLIMIENTO	24
5.2.4	INFORMES DE GESTIÓN	24
5.2.4.1	INFORME MENSUAL	24
5.2.4.2	INFORME TRIMESTRAL:.....	24
5.2.4.3	INFORME SEMESTRAL	25
5.2.4.4	INFORME MENSUAL DE ACCIDENTALIDAD.....	25
5.2.4.5	INFORME FINAL DE GESTIÓN	25
5.2.5	EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN	25
5.2.6	INDICADORES DE INCUMPLIMIENTO	26
5.2.7	SECTORIZACIÓN Y ORGANIZACIÓN DE FRENTE DE TRABAJO	29
5.2.8	RECURSOS MÍNIMOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO	30
5.2.8.1	RECURSOS DE PERSONAL	30
5.2.8.2	REQUERIMIENTOS LOGÍSTICOS	32
5.2.8.3	SISTEMA DE GESTIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	34
5.2.8.4	OTRAS CONSIDERACIONES	34

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		6	DE

5.3	MANTENIMIENTO RUTINARIO	35
5.3.1	CONTRATISTA DE OBRA	35
5.3.1.1	GENERALIDADES.....	35
5.3.1.2	ALCANCE.....	35
5.3.1.3	CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS, RENDIMIENTOS Y COSTOS	36
5.3.1.4	ACTIVIDADES E INDICADORES DE MANTENIMIENTO RUTINARIO	38
5.3.1.5	OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA DE OBRA.....	43
5.3.1.6	REPORTE DE INFORMACION.....	44
5.3.1.7	PAGO DE ITEM DE MANTENIMIENTO RUTINARIO.....	45
5.3.1.8	HERRAMIENTA Y EQUIPO	46
5.3.1.9	PERSONAL MÍNIMO.....	47
5.3.1.10	CERTIFICADO DE VECINDAD.....	48
5.3.1.11	DECLARACIÓN DE PERSONAL.....	48
5.3.1.12	INDEMNIDAD AMBIENTAL	49
5.3.1.13	MEDIDA Y FORMA DE PAGO	50
5.4	MANTENIMIENTO PERIÓDICO	51
5.4.1	ALCANCE	51
5.4.2	ACTIVIDADES GENERALES	52
5.5	OTRAS OBRAS DE INGENIERIA.....	53
5.5.1.1	ALCANCE GENERAL.....	53
5.5.1.2	ACTIVIDADES GENERALES A DESARROLLAR.....	53
5.6	PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS VIALES	54
5.6.1.1	GENERALIDADES.....	54
5.6.2	ACTIVIDADES PARTICULARES	54
5.6.2.1	PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS.....	55
5.6.2.2	ATENCIÓN DE EMERGENCIAS.....	55
5.7	SERVICIOS DE ATENCIÓN AL USUARIO DE LA VÍA - SAU.....	56
5.7.1	ALCANCE	56
5.7.2	PRINCIPIOS.....	56
5.7.2.1	CONTINUIDAD DEL SERVICIO	57
5.7.2.2	REGULARIDAD	57
5.7.2.3	CALIDAD DEL SERVICIO.....	57
5.7.2.4	COBERTURA.....	57
5.7.3	SERVICIOS A CARGO DEL CONTRATISTA DE OBRA.....	57
5.7.4	SERVICIOS AL USUARIO DE LA VÍA	58
5.7.5	MANUAL DE SERVICIOS AL USUARIO- MASU	58
5.7.5.1	OBJETIVOS.....	59
5.7.5.2	CONTENIDO.....	59
5.7.5.3	PLAZO PARA ELABORACION, ENTREGA Y APROBACION.....	60
5.7.6	OBLIGACIONES PARTICULARES A CARGO DEL CONTRATISTA	60
5.7.7	PERSONAL Y VEHICULOS	62
5.7.8	EQUIPOS Y PERSONAL	63
5.7.8.1	EQUIPO PARA RESCATE	63
5.7.8.2	SERVICIO MECANICO DE RESCATE VEHICULAR	65
5.7.8.3	SERVICIO DE AUXILIO MECÁNICO VIAL.....	66
5.7.8.4	SERVICIO DE ASISTENCIA MÉDICA DE URGENCIA EN AMBULANCIA	68

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	7	DE	92

5.7.9	PROTOCOLO PARA ATENCION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE TRANSITO.....	69
5.7.10	CONTROL Y VIGILANCIA DEL SAU.....	70
5.8	SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	72
5.8.1	GENERALIDADES.....	72
5.8.2	PRINCIPALES ACTIVIDADES.....	73
5.8.3	PROCEDIMIENTOS A REALIZAR.....	74
5.8.4	USO DE MATERIALES PARA SEÑALIZACIÓN.....	76
5.8.4.1	DEMARCACIÓN DE PAVIMENTOS (PINTURA DE TRAFICO).....	76
5.8.4.2	PINTURA ACRÍLICA BASE AGUA.....	76
5.8.4.3	PINTURA PLÁSTICA EN FRIO.....	77
5.8.4.4	PLÁSTICOS EN FRÍO DE APLICACIÓN POR SPRAY (1:1).....	77
5.8.4.5	PLÁSTICOS EN FRÍO DE APLICACIÓN POR EXTRUSIÓN.....	77
5.8.4.6	RESINA TERMOPLÁSTICA.....	78
5.8.4.7	MICROESFERAS DE VIDRIO.....	78
5.8.4.8	IMPRIMACIONES PREVIAS A LA DEMARCACIÓN.....	78
5.8.5	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE DEFENSAS METÁLICAS.....	79
5.8.6	CERTIFICADOS DE CONFORMIDAD.....	79
5.8.7	CONTROL DE CALIDAD.....	80
5.8.8	CIERRE DE VIA Y PLAN DE MANEJO DEL TRANSITO -PMT.....	80
5.8.8.1	GENERALIDADES.....	80
5.8.8.2	OBJETIVO GENERAL.....	81
5.8.8.3	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	81
5.8.8.4	PRINCIPIOS FUNDAMENTALES.....	82
5.9	SISTEMAS INTELIGENTES APLICADOS AL TRANSPORTE (ITS)	83
5.9.1	GENERALIDADES.....	83
5.9.2	OPERACION DE LOS SISTEMAS.....	84
5.9.3	GESTION DEL TRÁFICO.....	85
5.10	GESTIÓN SOCIAL Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	87
5.10.1	GENERALIDADES.....	87
5.10.2	PLAN DE ADAPTACION DE LA GUIA AMBIENTAL – PAGA.....	88
5.10.3	PERMISOS Y/O AUTORIZACIONES.....	89
5.10.4	RESPONSABILIDAD DEL CONTRATISTA DE OBRA.....	90
5.10.5	GESTIÓN SOCIAL.....	90
5.10.6	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	91

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		8	DE

1 INTRODUCCIÓN

El presente manual define los lineamientos generales de las labores de Gestión Vial Integral a cargo del Contratista de obra en desarrollo del contrato de obra pública, el Contrato de Interventoría en lo relativo a las funciones de Administración Vial, ambos bajo la supervisión de la Dirección Territorial correspondiente, gestión a través de las cuales la Entidad busca optimizar los recursos y administrar las carreteras no concesionadas con resultados visibles de mejoramiento, conservación y aplicación de la política de sostenibilidad ambiental de las vías en un periodo de tiempo.

2 GENERALIDADES

Cualquier divergencia que se presente entre lo dispuesto en el presente Manual frente a los demás documentos que forman parte del contrato, prevalecerá lo señalado, en su orden, en los siguientes documentos:

1. Pliego de Condiciones.
2. Contrato.
3. Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras, Manuales y demás documentos técnicos adoptados por el INVÍAS, vigentes a la fecha de suscripción del Contrato.
4. Anexos técnicos del pliego de condiciones.
5. Apéndices del pliego de condiciones.

3 OBJETIVO

Durante el desarrollo integral del contrato deberá ejecutarse la Gestión Vial del corredor asignado, la cual incluye la ejecución de actividades de Gestión Técnica y Operativa, Administración Vial, Mantenimiento Rutinario, Mantenimiento Periódico, Prevención y Atención de Emergencias, Servicios al Usuario, Señalización y Seguridad Vial, Sostenibilidad ambiental y otras obras sobre la infraestructura en los tramos que se definan; todo lo anterior de acuerdo con la disponibilidad de recursos asignados.

Los procedimientos de acción tendientes a cumplir con las particularidades de la Gestión Vial Integral deberán establecerse de manera coordinada entre el contratista de obra, el Interventor y el INVÍAS a través de las Direcciones territoriales correspondiente.

4 DEFINICIONES

- **APU:** Análisis de Precios Unitarios

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	9	DE	92

- **ATENCIÓN DE EMERGENCIAS:** corresponde al conjunto de actividades destinadas a reparar, reconstruir o restaurar elementos obstruidos o dañados del sistema vial, corrigiendo defectos de surgimiento repentino provocados por circunstancias extraordinarias y/o emergencias relacionadas con eventos de ocurrencia imprevisible.
- **DESARROLLO SOSTENIBLE** Se define «el desarrollo sostenible como la satisfacción de «las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades». (Informe titulado «Nuestro futuro común» de 1987, Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo), el desarrollo sostenible ha emergido como el principio rector para el desarrollo mundial a largo plazo. Consta de tres pilares, el desarrollo sostenible trata de lograr, de manera equilibrada, el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente.
- **ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte):** Sistemas que permiten la recolección, almacenamiento, procesamiento, análisis y distribución de información relacionada con el movimiento de vehículos. Dichos sistemas de control inteligente permiten una mejor gestión del tránsito para evitar o reducir la congestión vehicular, lo que se traduce en una operación más eficiente y segura de la infraestructura vial, una reducción de los tiempos de viaje, una reducción en el costo de consumo de combustible y una disminución de contaminación atmosférica, entre otras.
- **MANTENIMIENTO PERIODICO:** Son acciones que se requieren ocasionalmente o con una periodicidad superior a un año en una carretera y sus elementos conexos y que, en cierta medida, se pueden programar con antelación, debido a que son determinadas principalmente por el tránsito y las condiciones meteorológicas.
- **MANTENIMIENTO RUTINARIO:** Son actividades destinadas a reparar o reponer situaciones de deterioro que se producen en la carretera y en sus elementos conexos a lo largo del año y que, en cierta medida, son independientes de la intensidad del tránsito y de las condiciones meteorológicas.
- **OTRAS OBRAS DE INGENIERÍA:** Para el presente Manual se entienden como Otras Obras de Ingeniería, al conjunto de todas las obras que no están contempladas dentro del alcance del Contrato pero que por razones y evolución del proyecto deben realizarse, y el contratista está en la obligación de realizar los respectivos diseños y construcción de las mismas bajo precios de mercado establecidos y con la aprobación de interventoría, dentro del marco legal que contractualmente permita la normatividad vigente.
- **PGTO:** Programa de Gestión Técnica y Operativa.
- **PROMAGE:** Programa de manejo de emergencias.
- **SERVICIOS DE ATENCION AL USUARIO DE LA VÍA (SAU):** Servicios que el Contratista de obra deberá prestar a los usuarios de la vía, entendidos como el conjunto de actividades propias de la atención ante eventualidades que se presenten en la carretera mediante la respuesta oportuna a incidentes de índole

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	10	DE	92

mecánica o de emergencia médica que puedan ocurrir en la vía, en concordancia con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011 – 2021, y a las alertas generadas por dispositivos - ITS instalados en vía y/o las eventualidades reportadas por los centros de control del INVIAS.

5 ALCANCE

El presente Manual se relacionan la descripción, obligaciones generales y especificaciones técnicas aplicables a los diferentes componentes de la gestión Vial Integral del corredor, a saber:

- Gestión Técnica y Operativa a cargo del contratista de obra, el interventor y la Dirección Territorial.
- Administración Vial a cargo del interventor.
- Mantenimiento Rutinario a cargo del contratista de obra y supervisión del Administrador Vial.
- Mantenimiento Periódico.
- Construcción de Otras obras de Ingeniería como parte de otras actividades sobre la Infraestructura.
- Prevención y Atención de Emergencias Viales.
- Servicios de atención al usuario de la vía – SAU.
- Señalización y Seguridad Vial.
- Sistemas inteligentes aplicados al transporte (ITS).
- Gestión Social y Sostenibilidad Ambiental
- Gestión de riesgos.

5.1 GESTIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA.

Mediante la Gestión Técnica y Operativa, el Contratista de Obra, en conjunto con la interventoría y la supervisión del contrato deberá ejecutar de manera integral las acciones necesarias para la coordinación y cumplimiento de las obligaciones y/o condiciones de cada uno de los componentes de la gestión Vial integral, como se establece en el presente manual.

A partir de la Información técnica disponible relacionada con el corredor vial la Gestión Técnica y Operativa del proyecto, establecerá la línea base del estado general del corredor, con base en las necesidades de atención de este, los recursos presupuestales asignados para la(s) vigencia(s) del proyecto, el alcance definitivo de las obras a ejecutar y la priorización de intervenciones en el(los) sector(es) de vía a cargo.

Sin desestimar lo anterior el Contratista deberá evaluar desde su experiencia y capacidad técnica, el estado de la vía la cual va a administrar, realizar toma de datos permanentes que le den alto grado de asertividad para Gerenciar el PROYECTO, tal como se indica más adelante y acorde con la metodología vigente que disponga el INVIAS para tal fin.

Ya con la línea base definida, el Contratista de Obra realizará las valoraciones técnicas y operativas necesarias para la priorización de las actividades a desarrollar de acuerdo con las condiciones del corredor de manera concertada con la

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	11	DE	92

interventoría y el INVIAS, de cuyo resultado se deberá diseñar e implementar un Programa de Gestión Técnica y Operativa (PGTO) para la administración eficiente del corredor vial, con énfasis en mantener las condiciones adecuadas de seguridad y comodidad para la transitabilidad de los usuarios.

Esta acción estará en cabeza del Gerente de Operaciones del Contratista de obra, quien deberá planear, definir y programar todas las actividades a ejecutar en el contrato de Gestión Vial Integral, para lo cual, previa aprobación de la Interventoría y el INVIAS, deberá definirse la priorización de los trabajos a ejecutarse de acuerdo con las necesidades del corredor vial y según lo indicado en cada una de las actividades determinadas en el presente Manual; respecto de las actividades de Mantenimiento Rutinario, deberá planear, organizar, dirigir, coordinar, evaluar y controlar que los trabajos efectuados por los trabajadores de mantenimiento rutinario cumplan con los indicadores de Mantenimiento Rutinario.

5.2 ADMINISTRACIÓN VIAL.

El presente capítulo desarrolla los lineamientos generales de las labores que debe ejecutar la Interventoría relacionado con el ejercicio de la Administración Vial durante la ejecución de su contrato.

5.2.1 OBJETO

La interventoría se obliga para con el Instituto a adelantar la Administración Vial, a los precios cotizados y con sus propios medios, equipos y personal, en forma independiente y con plena autonomía técnica y administrativa, hasta su total terminación y aceptación final, mediante las actividades de Administración Vial que se detallaran más adelante, garantizando con ello el mantenimiento de la infraestructura vial no concesionada a cargo de la entidad, enfocada en criterios sostenibles y de integración del país a través de una red eficiente, cómoda y segura.

Las actividades por ejecutar serán aproximadas, por lo tanto, se podrán aumentar, disminuir o suprimir durante la ejecución de la Administración Vial y sus variaciones no viciarán ni invalidarán el contrato producto del proceso de contratación, sin embargo, el Contratista Interventor se encuentra obligado a ejecutar las mayores actividades de administración vial que resulten a los mismos precios de la propuesta económica.

Para la ejecución de actividades técnicas debe contar entre otros con la participación y apoyo de un grupo de profesionales especializados con títulos de postgrado con énfasis en proyectos viales relacionados con tránsito, diseño geométrico, hidrología e hidráulica, pavimentos, geología y geotecnia, seguridad vial, estructuras de concreto y metálicas.

La Administración Vial velará por la conservación y mantenimiento del sistema de referenciación como unidad básica sobre la cual se soportarán los inventarios en cuanto a geometría, estructura, tipo de superficie, tránsito promedio diario, accidentalidad, señalización, aspectos generales de protección del derecho de vía o franja de retiro, zonas de disposición de sobrantes, etc.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	12	DE	92

5.2.2 ALCANCE – ACTIVIDADES TECNICAS Y ADMINISTRATIVAS

Para el cumplimiento de la actividad de Administración Vial el interventor debe dar cumplimiento a los términos y condiciones establecidos en su contrato y en todos y/o en cada uno de los documentos que lo conforman, sin perjuicio de las actividades específicas señaladas en el presente Manual.

El alcance del objeto del Contrato en lo relacionado con la Administración Vial incluye el cumplimiento de actividades permanentes, de información, control y específicas relacionadas a continuación, las cuales se deben programar para cada mes y durante el plazo del contrato:

5.2.2.1 ACTIVIDADES PERMANENTES

5.2.2.1.1 Alertar oportunamente al INVÍAS sobre la necesidad de estudiar, diseñar y construir obras especiales para la mitigación de la inestabilidad en sitios críticos

Alertar oportunamente al INVIAS sobre la necesidad de estudiar, diseñar y construir obras que permitan mitigar el impacto en la seguridad y operación de los corredores a cargo (incluyendo sitios críticos), de las necesidades encontradas deberán presentar la priorización respectiva, utilizando herramientas metodológicas que permitan identificar las variables evaluadas en los análisis de costo – beneficio.

Siempre que en sus inspecciones viales y auditorías de seguridad vial a cargo, la Administración Vial detecte la presencia de sitios potencialmente críticos, especialmente inestabilidades del suelo o deterioros de puentes o de sus apoyos, y obras de arte, cuya evolución se pueda traducir en interrupciones del tránsito automotor, será su obligación efectuar un reconocimiento preliminar y presentar al INVÍAS un informe sobre las características del problema y recomendaciones generales para el estudio, diseño y construcción de las obras que le den solución definitiva, con otras obras de infraestructura que sean requeridas.

Igualmente, la Administración Vial proyectará obras de carácter temporal para ser ejecutadas por el contratista de obra que tiendan a evitar la parálisis del tránsito automotor, actividad en la que deberá contar con la ayuda continua del DRON, de acuerdo con las especificaciones dadas por INVIAS. Así mismo, deberá diligenciar las fichas PROMAGE (Programa de Manejo de Emergencias) suministradas por el INVIAS a través de la Unidad Ejecutora correspondiente, en coordinación con la Subdirección de Gestión del riesgo

5.2.2.1.2 Informar oportunamente al INVÍAS sobre la necesidad de diseñar obras y adelantar acciones en relación con el entorno de la vía, encaminadas a su Paisajismo, preservación del medio ambiente y a la contaminación visual.

El Administrador Vial deberá encargarse de definir, planear o programar las obras de construcción y mantenimiento que requiera la red de carreteras a su cargo, para alcanzar mejores estados de operación. Dentro del inventario de necesidades deberá establecer los presupuestos e indicar prioridades.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	13	DE	92

También, cuando la información disponible y el buen criterio técnico lo aconsejen, alertarán al INVÍAS sobre la necesidad de adelantar estudios detallados para el mejoramiento, refuerzo o recuperación de la calzada y demás estructuras viales.

En el informe periódico incluirán el cuadro de necesidades prioritarias de la carretera y un cuadro de necesidades acumuladas descontando las que se vayan ejecutando.

El Administrador Vial deberá diseñar obras y acometer todas las acciones que, dentro del campo de acción de los trabajadores de mantenimiento rutinario, o quien cumpla las actividades de mantenimiento rutinario, permitan restablecer o embellecer el entorno de las vías y prevenir y corregir impactos desfavorables sobre el ambiente. Al respecto, podrán adelantarse acciones tales como restauración vegetal de taludes empleando especies adecuadas a los requerimientos ambientales del área, construcción de cunetas revestidas, bordillos, descoles y disipadores de energía para prevención de la erosión, etc.

En complemento a esta actividad, establecerá contacto con los alcaldes y fuerzas vivas de los municipios aledaños, buscando su colaboración para el desarrollo de planes de protección que a la vez que mejoren la calidad del ambiente para los vecinos de las vías, las hagan más agradables para los usuarios.

Así mismo, deberán gestionar ante las autoridades competentes la recolección de las basuras que los habitantes de los municipios dejan en la vía, informando de las acciones adelantadas.

También, elaborará el inventario sobre posibles sitios para explotación de materiales en la zona de influencia de las vías donde ejerce su función indicando ubicación, clase de material, uso posible y cantidad de material que se puede explotar; ubicará posibles zonas para disposición técnica de materiales provenientes de los derrumbes que se presenten; preparará las fichas prediales de los lugares que han de servir para dichos depósitos e informarán al INVÍAS sobre la necesidad de adelantar las adquisiciones de predios.

5.2.2.1.3 Evaluar, controlar y hacerle seguimiento a las actividades de mantenimiento rutinario de las carreteras que se le asignen y ejercer su interventoría

La Administración Vial, semanalmente deberá evaluar y controlar que los trabajos de mantenimiento rutinario efectuados por el Contratista de obra cumplan con los intereses y objetivos del Instituto Nacional de Vías, en especial, cumplir con los indicadores de Mantenimiento Rutinario.

En caso de incumplimiento de estos indicadores por parte del Contratista de obra y a criterio del Interventor o del INVÍAS, pagará conforme al cumplimiento de los indicadores correspondientes a las labores de mantenimiento rutinario, el porcentaje incumplido, y se evaluará las respectivas sanciones, salvo que el incumplimiento del indicador sea por causas ajenas a él, por esto, la Administración Vial deberá colocar en el acta parcial mensual, la razón de este incumplimiento y deberá reprogramar la actividad incumplida.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	14	DE	92

Todos los materiales utilizados por el contratista de obra en las diversas operaciones del mantenimiento vial deberán cumplir las normas y especificaciones generales de construcción de carreteras del INVÍAS.

5.2.2.1.4 Mantener actualizado el sistema de referenciación vial, y requerir al Contratista de obra reponer los postes de referencia (Señales SI-04) que hagan falta en la vía a su cargo y realizar visitas técnicas de auscultación periódicas para el diagnóstico del estado general de las obras ejecutadas mediante contratos anteriores y cuya garantía de estabilidad vigente, según relación de contratos entregada por INVIAS.

La Administración Vial establecerá la falta o carencia de postes de referencia (señales SI-04) y requerirá al Contratista de obra la reposición de los postes de referencia que falten en los sectores a cargo, los cuales deberán quedar debidamente pintados y referenciados. No deberá permitir que los postes de referencia sean movidos o reubicados y los deberá hacer numerar en el orden que se establezca siguiendo las instrucciones del INVÍAS.

Igualmente, la Administración Vial realizará visitas técnicas de auscultación mínimo cada seis meses dentro del periodo de garantía, para el diagnóstico del estado general de las obras ejecutadas en el corredor mediante los contratos de obra e interventoría que tienen vigente la garantía de estabilidad y/o calidad de los servicios

La programación de las visitas será suministrada por el INVIAS, según fechas precisas establecidas para ejecutar los recorridos a cada uno de los contratos, en caso de que esta programación no pueda ser cumplida, la Administración Vial debe informar inmediatamente las razones al INVIAS y proponer una nueva.

Como resultado de estas visitas, la Administración Vial, presentará a la Dirección Territorial dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha programada el informe de auscultación, de requerirse plazo adicional, presentará solicitud justificada al respecto para aprobación del INVIAS

La Administración Vial deberá verificar y comparar las metas físicas con la consignada en la información contractual, en caso de existir inconsistencias deberá informarlas dentro de los diez (10) días siguientes al recibo de la programación de visitas.

5.2.2.1.5 Actualizar los costos de insumos, salarios, tarifas generales de equipos, y los demás que pudieran requerirse, empleados en la proyección de los Análisis de Precios Unitarios – APU de referencia del INVIAS, y suministrar la información requerida para los diferentes sistemas de administración de carreteras y/o proyección de valores de referencia y/o presupuestos que utilice o implemente el INVIAS.

La Administración Vial ejecutará la actualización de los posibles costos de insumos, salarios, tarifas generales de equipos, y los demás que pudieran requerirse, empleados en la proyección de los Análisis de Precios Unitarios – APU de referencia del INVIAS, y suministrar la información requerida para los diferentes sistemas de administración de carreteras y/o

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	15	DE	92

proyección de valores de referencia y/o presupuestos que utilice o implemente el INVIAS, de acuerdo con las instrucciones del INVÍAS que el mismo defina para tal fin.

5.2.2.1.6 Inspeccionar los puentes de manera rutinaria y verificar el estado de su mantenimiento rutinario y periódico

Con el objeto de realizar un seguimiento continuo de su estado y reportar al INVIAS cualquier cambio en las condiciones estructurales del puente y/o las condiciones hidráulicas del río sobre los cimientos y apoyos del puente, la Administración Vial deberá efectuar inspecciones viales rutinarias de los puentes al menos dos veces al año como parte de la inspección del sector de carretera, registrando las necesidades de mantenimiento y limpieza.

Una vez capturada la información como resultado de cada una de las inspecciones viales deberá diligenciarla en el programa de mantenimiento rutinario y de limpieza de puentes, que le sea suministrado por INVÍAS y que se encuentra instalado en la respectiva Dirección Territorial. La Administración Vial, deberá conocer, utilizar y aplicar los manuales que se encuentran disponibles en forma impresa y en medio magnético relacionados con el Sistema de Administración de Puentes Colombianos, SIPUCOL o el que se encuentre vigente a la fecha de cierre del proceso de contratación, “Generalidades”, “Inventario”, Inspección Principal e “Inspección rutinaria, mantenimiento rutinario y limpieza”.

La Administración Vial, junto con el contratista de obra deberán elaborar su plan anual de mantenimiento rutinario de puentes, que deberá revisarse posterior a cada inspección a efectos de la ejecución de su mantenimiento rutinario y limpieza.

La Administración Vial deberá supervisar las obras de mantenimiento rutinario de puentes, de la cual elaborará los informes correspondientes, sin embargo, de ser necesario deberá recomendar al Contratista de Obra y a la Dirección Territorial correspondiente la realización de inspecciones viales especiales de puentes.

Además, deberá acompañar en todo momento el proceso de evaluación de la infraestructura de puentes que para tal efecto desarrolle la Subdirección de planificación de infraestructura

5.2.2.1.7 Participar en las reuniones de coordinación con la Dirección Territorial correspondiente, así como participar en las evaluaciones de la gestión y de los programas de transferencia de tecnología que INVÍAS programe para los ingenieros de la Administración Vial, en diferentes sitios del país.

Los profesionales de la Interventoría asignados a la Administración Vial deberán asistir y participar en reuniones en diferentes sitios del país, seminarios, cursos, talleres, etc., a los que sean convocados por el INVÍAS, los cuales tendrán por finalidad tanto la transferencia tecnológica para el desarrollo de sus trabajos, como la presentación de informes orales, escritos y audiovisuales y el establecimiento de pautas de actuación coordinadas, que permitan optimizar las actividades del contrato.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		16	DE

Como parte de esta transferencia tecnológica, la Administración Vial de ser necesario, colaborará en la preparación y organización de un Plan de Capacitación al personal del Departamento en el cual labora, para la formación de trabajadores en mantenimiento rutinario y Administración Vial, Igualmente, para la formación de los trabajadores de mantenimiento rutinario y administraciones viales que se contraten en las carreteras secundarias y terciarias de la zona de influencia de sus vías, según directrices y programaciones que establezca INVÍAS para ese efecto.

5.2.2.1.8 Evaluar con criterio de transitabilidad (visual) el estado de la red Nacional de carreteras a su cargo con la metodología suministrada por el INVIAS.

La Administración Vial, evaluará trimestralmente el estado de la red Nacional de carreteras a su cargo, con criterio visual o de transitabilidad, de acuerdo con la metodología que le suministre el INVIAS y lo reportará en el informe trimestral que presenta al INVIAS.

Mediante el uso de Drones, se podrá validar la evaluación sobre el estado de la Red de carreteras tomado previamente con criterio visual.

5.2.2.1.9 Apoyar la validación de alertas emitidas por los dispositivos ITS, y reportarlas a los Directores Territoriales correspondientes.

La Administración Vial, apoyará el proceso de validación de las alertas emitidas por los dispositivos ITS que pudieran estar instalados en la red nacional de carreteras a su cargo, y elaborar el correspondiente reporte a la Dirección Territorial respectiva, y a su vez lo reportará en el informe trimestral que presenta al INVIAS.

5.2.2.2 ACTIVIDADES DE INFORMACIÓN Y CONTROL

5.2.2.2.1 Establecer las necesidades de las vías y puentes en materia de señalización vertical, horizontal y dispositivos de seguridad, llevar un inventario de la señalización existente y de las necesidades de obras de señalización y de seguridad vial.

La Administración Vial deberá presentar informe periódico o en su defecto diligenciarla en la herramienta que determine la Unidad Ejecutora del Contrato u ordenador del Gasto designado por el INVIAS que contenga el inventario debidamente discriminado del tipo de señalización existente en el sector bajo su administración, donde se detallen las señales verticales por tipo según lo establecido en el Manual sobre dispositivos para la regulación del tránsito en calles y carreteras, las defensas metálicas (metros), las tachas reflectivas (número de unidades) y la señalización horizontal (metros para las líneas de demarcación y metros cuadrados para las marcas y pictogramas viales). En cada informe, además de indicar el estado de conservación en que se encuentren, deberán presentar una evaluación sobre los cambios en el inventario que se registren entre uno y otro período, indicando las posibles causas que los generan y deberán definir las necesidades de señalización precisando la ubicación de cada una, para lo cual, la Administración Vial establecerá junto al Contratista de Obra y la Dirección Territorial un programa que atienda las necesidades de las vías y puentes en cuanto a provisión,

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA	17	DE	92

reparación y reposición de la señalización, tanto horizontal como vertical, así mismo, deberá gestionar la consecución de la señalización requerida.

Igualmente deberá llevar a cabo un inventario detallado sobre los dispositivos de seguridad instalados en las vías a su cargo (resaltos, reductores de velocidad, glorietas, sardineles, andenes peatonales, ciclorrutas, etc.), determinando la fecha de instalación y/o construcción, el estado de conservación, destrucción por vandalismo o accidente y carencia por hurto, indicando e incluyendo las necesidades en el programa de necesidades.

La Administración Vial, conjuntamente con el Contratista de Obra y con el Supervisor del Contrato de Interventoría, una vez se otorgue la orden de iniciación del contrato, procederán a hacer una evaluación usando las metodologías de las guías de Inspección y Auditorías viales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial sobre el nivel de seguridad vial en el sector objeto del contrato, en especial sobre los pasos nacionales que formen parte del corredor vial objeto del mismo, con el fin de prever las medidas tendientes a mejorar la seguridad vial, de conformidad con lo establecido por el Ministerio de Transporte en el Plan Nacional de Seguridad Vial, y siguiendo el Manual de Señalización Vial, vigente.

5.2.2.2 Recopilar, digitar y reportar mensualmente la información relacionada con la accidentalidad ocurrida en los tramos de carreteras, así como la realización de estudios y presentación de recomendaciones técnicas encaminadas al mejoramiento de la seguridad vial.

La Administración Vial, llevará un inventario y registro detallado de accidentalidad que ocurran en la vía y los reportará mensualmente para la actualización de la base de datos respectiva, información que deberá quedar registrada en el aplicativo entregado por el Instituto Nacional de Vías, destacando la ubicación o punto de referencia (PR) en donde ocurrió, tipo, causa posible, tipo y número de vehículos involucrados en el suceso, así como su fecha y hora del evento y las consecuencias, expresadas en número de heridos, muertos o daños a terceros. Como parte de la recolección de la información deberá solicitar y reproducir mediante copia física y/o en medio magnético el croquis del evento levantado por la autoridad competente que reposa en el expediente de la oficina de tránsito y remitirlo a la Dirección Territorial.

Para el caso de sitios recurrentes de accidentalidad, la Administración Vial gestionará su solución con apoyo del Contratista de obra, estableciendo recomendaciones técnicas precisas al INVIAS en relación con las obras o señalización especial necesarias para mejorar las condiciones de seguridad de los usuarios no sólo en los sitios críticos, sino también a lo largo de las vías a su cargo.

Cuando sea requerida, la Administración Vial previa autorización del INVIAS realizará estudios de accidentalidad, identificando tramos o segmentos de mayor concentración de accidentes de tránsito en las carreteras bajo su administración, empleando la metodología que le sea suministrada.

La Administración Vial, deberá además participar activamente en campañas de educación que adelante entre otras la Agencia Nacional de Seguridad Vial dentro de la política o plan de reducción de accidentes de tránsito, por lo que gestionará a través del Contratista de obra la instalación de vallas informativas, cuñas radiales, volantes, etc., con el objeto de que los peatones, conductores y pasajeros conozcan, respeten las señales de tránsito, y hagan un buen uso de la

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	18	DE	92

carretera. Así mismo, deberá participar en comités y en campañas de seguridad vial, que involucren escuelas, líderes comunales y comunidad en general.

Para efectos de garantizar la defensa judicial de la entidad especialmente en procesos de reparación directa una vez realizado el inventario y registrado la accidentalidad deberá comunicarse a la Oficina Jurídica, quien deberá registrarlo en una base de datos y tenerlo en cuenta en los procesos judiciales

5.2.2.2.3 Proporcionar al INVIAS datos y la información para el cálculo del valor del patrimonio de las vías a cargo

La Administración Vial proporcionará en la fecha que se le indique los datos y la información que se requiera para efectuar el cálculo del valor patrimonial de acuerdo con la metodología de cálculo utilizada por el INVIAS. Las cuáles serán entregadas al interventor para el desarrollo de sus obligaciones.

5.2.2.2.4 Velar por el cumplimiento de la reglamentación referente al buen uso y defensa de la CARRETERA y sus fajas de retiro, y gestionar acciones en coordinación con las Territoriales y las autoridades locales competentes que brinden servicios a los usuarios de las carreteras

Tan pronto como tenga conocimiento de un hecho violatorio de la reglamentación pertinente, la Administración Vial deberá iniciar las acciones ante la autoridad competente e informar a la Dirección Territorial, tan pronto se entere del hecho, de todas las acciones u omisiones de particulares o funcionarios públicos que atenten contra el buen uso y la defensa de las vías, especialmente aquellas relacionadas con la invasión de la zona de carreteras de propiedad del estado, la instalación de redes de servicio sin autorización por parte de la institución, la contaminación visual y el control de accesos y brindar nuevamente información a estas entidades cuando cesen las causas que las originan. En consecuencia, le corresponde realizar las diligencias pertinentes ante la Dirección Territorial y hacerles seguimiento a los procesos.

Así mismo, informará a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional de la respectiva jurisdicción, y a la Territorial correspondiente, sobre las violaciones a la ley que reglamenta la publicidad exterior y solicitará el concurso de la autoridad competente para prevenir y solucionar problemas ante la presencia o depósito de basuras y escombros en las fajas de retiro obligatorio de las carreteras establecidas en la Ley 1228 de 2008 y en los cursos naturales de agua.

La Administración Vial deberá coordinar con las entidades pertinentes y con el Contratista de obra todas las acciones necesarias para llevarle al usuario los servicios de la vía, tales como, grúas, ambulancias, carro taller, oficinas de información y cualquier otro que se considere de utilidad, en adición a las acciones exigidas, propondrá la ejecución de otras actividades que considere necesarias y que pueda efectuar en cumplimiento del objetivo general del contrato.

La Administración Vial, para el trámite de permisos de uso de las fajas de retiro obligatorio de las carreteras de acuerdo con la Ley 1228 de 2008, solicitados por cualquier usuario, la administración vial apoyará a la Dirección Territorial en la visita técnica al sitio afectado y en conjunto emitirá el informe y concepto respectivo para la viabilidad del permiso a otorgar

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		19	DE

a través de la Subdirección de planificación de infraestructura, y una vez otorgado por la Dirección Técnica del INVIAS realizará seguimiento y control a las obras ejecutadas de acuerdo con lo que establezca la resolución de permiso de uso de las fajas de retiro obligatorio de las carreteras.

5.2.2.2.5 Supervisar la elaboración de los conteos manuales y/o automatizados (DISPOSITIVOS ITS) de tránsito, revisar la información de campo que se enviará a planta central para su procesamiento y verificar los operativos de control de carga.

La Administración Vial, deberá supervisar y asesorar al Contratista de Obra la programación y en la ejecución de las actividades que se requieren para de los conteos manuales de tránsito en estaciones predeterminadas por el Instituto Nacional de Vías de las vías a cargo, ya sean estos en las carreteras nacionales y como en algunas departamentales que les son afluentes, labor que se desarrollara según el año calendario y por un periodo que INVIAS lo establezca. Con respecto a las labores de supervisión y/o acompañamiento en relación con los conteos automatizados, deberá procederse de acuerdo con las instrucciones particulares que le imparta el Instituto para tal fin, y finalmente, coordinar la actualización de las bases de datos del INVIAS, en los formatos y/o en las plataformas destinadas para tal fin, con los resultados de los citados conteos.

La Administración Vial, debe verificar y acompañar los operativos de control de carga, corroborando el cumplimiento de las condiciones estipuladas en los Términos de Referencia y comprobar la operación, funcionamiento y requerimientos de las estaciones fijas de pesaje, que se encuentren en los sectores a cargo.

5.2.2.3 ACTIVIDADES ESPECÍFICAS

5.2.2.3.1 Llevar a efecto la toma de información y/o modificaciones y/o ajustes de la vía a su cargo con un equipo de GPS

La Administración Vial, con base en la metodología suministrada por el INVIAS, deberá levantar y/o ajustar la información de los elementos viales, empleando para ello el equipo GPS, cuya referencia o características le serán indicadas por el INVIAS.

El personal que asigne la Administración Vial deberá participar en las sesiones de capacitación en los diferentes programas de captura de información que suministre el Instituto Nacional de Vías, y que serán aquellas personas quienes manejarán directamente la información mediante procesos sistematizados, por lo que, deberán ser conocedoras en el manejo del sistema operativo, con experiencia en el manejo de software, tales como Windows y sus respectivas aplicaciones, entendiendo que los mencionados programas de captura exigen una alta precisión, ajustada al sistema de referenciación.

La Administración Vial, deberán utilizar los desarrollos tecnológicos con los que cuente la Subdirección de planificación de infraestructura y cualquier otro que se desarrolle en adelante, para la adecuada administración de la infraestructura, para lo cual, es necesario que cuenten con aeronaves piloteadas a distancia (RPA) o drones y muy especialmente con un equipo GPS de precisión submétrica y otros dispositivos en los cuales estarán instaladas estas aplicaciones.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	20	DE	92

5.2.2.3.2 Evaluar semestralmente con criterio técnico el estado de la red vial a cargo con la metodología suministrada por el INVIAS.

La Administración Vial, evaluará semestralmente el estado de la red nacional de carreteras a su cargo, con criterio técnico, de acuerdo con la metodología que le suministre el INVIAS y lo reportará en informe específico y en los informes trimestrales que presenta al INVIAS, para esta actividad, debe contar con la ayuda continua del DRON exigido en las especificaciones contenidas en el presente documento, así mismo, deberá utilizar los desarrollos tecnológicos que actualmente tiene o desarrolle la Subdirección de planificación de infraestructura del INVIAS.

5.2.2.3.3 Realizar estimativos sobre la vida residual de los pavimentos de los sectores a su cargo

La Administración Vial, cuando lo requiera el INVIAS, a partir de la información obtenida durante el inventario físico y de estado y empleando las bases de datos sobre los indicadores de tránsito tales como volúmenes, porcentaje de vehículos pesados, tasa de crecimiento, factor daño para evaluar el desempeño de los pavimentos, la historia constructiva, materiales utilizados, espesor de capas, calidad de sus materiales y desempeño teórico y real, deberá hacer proyecciones sobre la vida residual de los pavimentos de las vías a su cargo, y consignar la información en los formatos que le sean suministrados.

5.2.2.3.4 Colaborar y participar en la toma de la georreferenciación desarrollada por el INVIAS para la actualización del mapa digital de la red nacional de carreteras y mantener al día la información del inventario vial, a través del Sistema de Información Geográfico - HERMES del INVIAS

Para efectos de la elaboración del mapa digital de la red nacional de carreteras no concesionada a cargo del INVIAS, el Administrador Vial colaborará y participará en los diferentes programas de captura de información que contrate el Instituto Nacional de Vías, coordinando el ingreso de la misma con las personas responsables que manejan directamente la información mediante procesos sistematizados, así mismo, deberá utilizar los desarrollos tecnológicos que actualmente tiene o desarrolle la Subdirección de planificación de infraestructura del INVIAS

La Administración Vial, se encargará igualmente de alimentar y actualizar continua y oportunamente toda la información del (de los) tramo(s) de la red nacional de carreteras a su cargo, de acuerdo con los requerimientos del HERMES, bajo la revisión y aprobación de la Dirección Territorial correspondiente. Así mismo, apoyará todas las gestiones desarrolladas por el INVIAS tendientes al mejoramiento del sistema, participando en las capacitaciones que para tal fin haga el INVIAS.

5.2.2.3.5 Establecer la necesidad de efectuar estudios y diseños tendientes a solucionar problemas de inestabilidad en las vías a su cargo

La Administración Vial, establecerá la necesidad de efectuar estudios y diseños en las vías a su cargo tendientes a solucionar problemas de inestabilidad geotécnica y/o geológica, con los que se garantice la transitabilidad en el corredor, igualmente, evaluará preliminarmente su costo y lo informará a la Dirección Territorial.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		21	DE

5.2.2.3.6 Participar activamente en la etapa de transición e implementación del Sistema de Información Vial – HERMES

La Administración Vial, realizará de manera permanente el cargue, actualización, mantenimiento y demás actividades derivadas de la información del inventario vial, eventos de emergencias, accidentalidad y estado de la superficie (criterio técnico), dispuesta a través del Sistema de Información Vial - HERMES, para lo cual, solicitará usuario y contraseña a la administración del Sistema que se encuentra a cargo de Subdirección de planificación de infraestructura, así mismo, deberá utilizar los desarrollos tecnológicos que actualmente tiene o desarrolle la Subdirección de Planificación de infraestructura del INVIAS.

5.2.2.3.7 Recolectar, digitar y reportar la información relacionada con el atropellamiento de fauna ocurrida en los tramos de carreteras a su cargo, así como la realización de estudios preliminares y presentación de recomendaciones técnicas encaminadas al establecimiento de soluciones como pasos de fauna, de acuerdo con la metodología planteada por el INVIAS.

La Administración Vial, llevará un registro detallado de los atropellamientos que ocurran en la vía y reportará la información para la actualización de la base de datos respectiva, dicha información deberá incluirse en un inventario y ser registrada en el aplicativo entregado (SUKUBUN) u otro que fije el Instituto Nacional de Vías, en especial deberá utilizar los desarrollos tecnológicos que actualmente tiene o desarrolle la Subdirección de Planificación de infraestructura del INVIAS.

Del evento ocurrido informar periódicamente y utilizando la metodología que INVIAS le indique, sin embargo, informara mínimo sobre los siguientes aspectos: la foto del animal, la foto del lugar, clase de animal (reptil, ave, mamífero, anfibio, doméstico y otro), tipo de animal, si existe estructura de cruce de fauna, tipo de cobertura o paisaje (potrero, sabana, bosque, humedal, cultivo, urbanizado, río o quebrada), velocidad máxima permitida, número de carriles de la vía, y temporada de atropellamiento (referida a la época del año). Para el caso de identificar sitios recurrentes de atropellamiento, la Administración Vial actuará en aquellos en los que puedan brindar solución total o parcial a través del Contratista de Obra.

5.2.2.3.8 Evaluación y Diagnóstico Superficial y Estructural del Pavimento.

Para la evaluación y diagnóstico superficial y estructural del pavimento del corredor vial, la Administración Vial seguirá la metodología suministrada por INVIAS, partiendo del siguiente inventario:

- Inventario detallado de las Fallas del Pavimento, identificando el tipo de deterioro, la extensión y gravedad de acuerdo con la metodología suministrada por INVIAS.
- Inventario del estado actual de las obras de drenaje para identificar la necesidad de ajuste y/o complementación de las mismas, al igual que, asociarlo a los daños de la estructura del pavimento.

Para la evaluación y diagnóstico superficial y estructural del pavimento del corredor vial, la Administración Vial seguirá la metodología suministrada por INVIAS, y en general debe evaluar los siguientes parámetros:

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	22	DE	92

- **Índice de Deterioro Superficial Is:** deberá calcular el Índice de Deterioro Superficial (Is) a partir del tipo, extensión y gravedad de las fallas encontradas a lo largo del tramo.
- **Índice de condición de pavimento (PCI):** deberá calcular el Índice de Condición de Pavimentos de 0 a 100 a partir del tipo, extensión y gravedad de las fallas y de las deformaciones encontradas a lo largo del tramo. El "PCI servirá de guía principal para programar las intervenciones según sean los respectivos calificativos obtenidos para pavimentos flexibles, rígidos o articulados.
- **Índice de Rugosidad Superficial IRI:** deberá establecer el Índice de Rugosidad superficial para cada tramo homogéneo, cuya evaluación deberá realizarse de manera continua con equipos de alto rendimiento. Las medidas se deberán llevar a cabo en los dos carriles si se trata de un tramo de una calzada, o en los dos carriles derechos en vías de doble calzada.
- **Ahuellamiento:** deberá medir el ahuellamiento en los dos carriles si se trata de un tramo de una calzada o en los dos carriles derechos en vías de doble calzada, empleando para ello un equipo de alto rendimiento.
- **Deflexiones de la Estructura del Pavimento:** deberá medir las deflexiones de la estructura de pavimento que se encuentra a lo largo del corredor vial de acuerdo con la metodología definida por INVIAS. Para tal fin, se deberá contar con un Deflectómetro, de alto rendimiento, que posea automatización en el registro de la curva completa de deflexión, con espaciamientos definidos a lo largo de todo su cuenco de deflexión, por acción de una carga dinámica. La evaluación de la respuesta elástica del pavimento ante la carga de referencia deberá presentarse para cada tramo homogéneo. Los resultados de la medición de deflexiones deberán asociarse con los resultados de las evaluaciones de deterioros, drenaje, estructura, subrasante, estado de la red con criterio técnico, a fin de determinar las causas de las deflexiones anormalmente altas o bajas y establecer la condición estructural real del pavimento.
- **Espesores de las Capas que Conforman la Estructura del Pavimento:** La Administración Vial, deberá determinar los espesores de las capas del pavimento en forma continua, utilizando la técnica del georradar (GPR) en el carril derecho de cada calzada, empleando una antena de alta frecuencia. Igualmente, el administrador vial verificará el perfil de la estructura y espesores con apiques en sitios representativos. Para que la interpretación de los resultados sea correcta, los valores obtenidos se deberán calibrar con los encontrados a partir de perfiles obtenidos en forma destructiva cada kilómetro a una profundidad de 1.5 m. Como mínimo, el Administrador Vial deberá establecer el espesor conjunto de las capas asfálticas (en el evento de que exista más de una capa), el espesor de la base granular y de la subbase granular y deberá poder interpretar situaciones de carácter particular en las cuales se presenten capas conformadas por otros tipos de materiales como losas de concreto hidráulico.

Para la evaluación y diagnóstico superficial y estructural del pavimento del corredor vial, la Administración Vial deberá seguir la metodología suministrada por INVIAS, para el análisis de Ingeniería y procesos de retro cálculo así:

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	23	DE	92

La Administración Vial, deberá llevar a cabo un análisis de ingeniería que permita determinar y justificar el seccionamiento de tramos homogéneos, asociado con el inventario de daños y las deflexiones presentando las respectivas memorias de cálculo, detallando el despliegue de resultados del software de cálculo utilizado. Para estimar el número estructural efectivo (SNE) a partir de mediciones de deflectometría, se aplicará la metodología propuesta por la ASSHTO, determinando el módulo equivalente de la estructura (Ep) y el número estructural efectivo (SNE). Igualmente, a través de modelaciones y un análisis de tránsito deberá estimarse la vida residual del pavimento.

Alternativamente, si existen estudios geotécnicos o de pavimentos de contratos de obra históricos o en ejecución para el área de jurisdicción, que cuenten con información de apiques, deflexiones, tránsito y cualquier otra información técnica alusiva a la vía, podrá hacerse uso de la misma, actualizándolas al momento de ejecución del contrato en curso.

5.2.2.3.9 Prestar apoyo al programa de gestión de infraestructura que adelante el INVIAS

La Administración Vial, en coordinación con funcionarios del área designada por el INVIAS deberá apoyar todas las labores que correspondan a los contratos y convenios que ejecute INVIAS, para el desarrollo del Programa de Gestión de Infraestructura en las vías a su cargo, e igualmente apoyará en el levantamiento de la información respectiva de acuerdo con la metodología suministrada por INVIAS.

5.2.3 METAS DE LA ADMINISTRACIÓN VIAL

En función de cumplir con el objetivo general del componente de Administración Vial de optimizar la gestión y administración de las carreteras con resultados visibles de mejoramiento, la atención de emergencias y la programación para la ejecución de obras, con el control, diagnóstico y prevención mediante la presencia permanente de ingenieros en la vía, a continuación, se enumeran las metas específicas o hitos a alcanzar por parte del Interventor en sus funciones relativas a la Administración Vial, las cuales, están en función de los indicadores definidos para evaluar el cumplimiento de las actividades del contrato:

5.2.3.1 PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

Gestionar las obras de prevención de emergencias y coordinar la atención de las mismas que disminuyan o mitiguen el riesgo de desastres.

5.2.3.2 MANTENIMIENTO RUTINARIO

Lograr un oportuno, eficiente y eficaz mantenimiento rutinario

5.2.3.3 MANTENIMIENTO PERIÓDICO

Apoyar las labores de mantenimiento periódico.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	24	DE	92

5.2.3.4 GESTIÓN

Obtener información, adelantar estudios, preparar documentos, realizar evaluaciones continuas, gestiones permanentes y presentar informes periódicos y de gestión

5.2.3.5 SUMINISTRO DE INFORMACIÓN

Suministrar datos actualizados, confiables, homogéneos y oportunos que se requieran para alimentar los diferentes modelos matemáticos que tiene INVIAS para efectos de planificación de la inversión.

5.2.3.6 PLANEACIÓN

Apoyar la estructuración de procesos de contratación mediante la elaboración de presupuestos y programas de ejecución.

5.2.3.7 VIGILANCIA, CONTROL Y SEGUIMIENTO

Desarrollar acciones de vigilancia y control para la buena marcha de obras y estudios que se elaboren el sector vial a cargo.

5.2.3.8 ESTUDIOS

Analizar problemas, evaluar las necesidades, proponer y presentar soluciones, hacer seguimiento a programas específicos de la red nacional de carreteras a su cargo.

5.2.3.9 RELACIONES CON LA COMUNIDAD

Mantener comunicación permanente con las autoridades locales, difundir los programas institucionales en el sector, atender a usuarios y gestionar acciones comunitarias a favor de la vía y del derecho de vía o faja de retiro

5.2.3.10 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Vigilar y hacer cumplir las disposiciones sobre derecho de vía, ornato, embellecimiento y preservación ambiental, al igual que, participar activamente en programas y acciones para restauración y protección ambiental

5.2.3.11 CUMPLIMIENTO

Suministrar del Personal y equipos exigidos por la entidad

5.2.4 INFORMES DE GESTIÓN

5.2.4.1 INFORME MENSUAL

En el informe mensual de la interventoría se debe allegar el cuadro mensual de ejecución de tareas de mantenimiento rutinario, y adjuntar copia del del acta de recibo parcial de dichas actividades de mantenimiento rutinario, previa revisión y aprobación del Director Territorial.

5.2.4.2 INFORME TRIMESTRAL:

Informe trimestral de gestión dirigido a la Dirección Territorial en el que se describan todas las actividades desarrolladas como parte de las actividades de Administración Vial, incluyendo en medio magnético como soporte los reportes

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		25	DE

fotográficos y/o de video que se consideren necesarios, según modelo suministrado por INVIAS, copia del cual se enviará para control directamente a la Subdirección Modernización de Carreteras Nacionales

5.2.4.3 INFORME SEMESTRAL

Informe semestral del estado del (de los) tramo(s) de red nacional de carreteras a su cargo con criterio técnico dirigido a la Dirección Territorial, de acuerdo con la metodología suministrada por el INVIAS, con envío de copia en medio magnético directamente a la Subdirección de la Red Nacional de Carreteras, dentro de las fechas que para el efecto sean informadas oportunamente por el INVIAS.

5.2.4.4 INFORME MENSUAL DE ACCIDENTALIDAD

Dirigido a la Dirección Territorial, de acuerdo con la metodología suministrada por el INVIAS, con el envío directamente a la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales de dos copias también en medio magnético que deben contener toda la información requerida incluyendo el informe físico escaneado en formato pdf, en planta central dentro de las fechas que para el efecto sean informadas oportunamente por el INVIAS. Además deberá atender los requerimientos en este aspecto que desde la Dirección de Ejecución y Operación se soliciten enviar en el medio y formato que se establezca para ello.

5.2.4.5 INFORME FINAL DE GESTIÓN

De acuerdo con el modelo suministrado por INVIAS, en el cual se auto evalúe la gestión y se analice el comportamiento general de los trabajadores de mantenimiento rutinario, el grado de cumplimiento de las labores asignadas, la calidad de los trabajos, los rendimientos y costos, los problemas de solución pendiente con su prioridad de atención y se proponga un programa de trabajo anual para la siguiente vigencia. Adicionalmente, el informe deberá contener todas las recomendaciones que se consideren pertinentes para mejorar la gestión del Instituto en el mantenimiento de carreteras (en medio magnético). Este informe se deberá enviar en un CD a la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales y entregar una copia en la Territorial respectiva, requisito indispensable para avalar la cuenta correspondiente a la última acta

Presentación en medio magnético acompañado de la exposición del Administrador Vial como resultado de la asistencia a seminarios o eventos programados para tal fin, quien debe entregar video que incluye todas las vías a su cargo.

Los demás Informes específicos que le sean solicitados por la Dirección Territorial y/o por la unidad ejecutora que esté a cargo del proyecto.

5.2.5 EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN

La Dirección Territorial a través del Supervisor del Contrato de Interventoría adelantará evaluaciones técnicas rutinarias con el objeto de determinar el cumplimiento de la gestión y de los indicadores que corresponden a la gestión de la Administración Vial, la cual para cada indicador de mantenimiento rutinario será calificada con base en los puntajes descritos en el cuadro de descripción de indicadores, del numeral 5.2.6.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	26	DE	92

Se realizará una evaluación de gestión a los Administradores Viales, cada seis (6) meses, siendo responsables de ella: El área ordenadora del gasto en INVIAS y el Coordinador del Grupo de Administradores Viales y Mantenimiento Rutinario, quienes le asignarán una calificación de 1 a 100, la media de estos resultados se promediará nuevamente con la calificación dada por el Supervisor del contrato de Interventoría, de obtener el indicador calificación por debajo de 70 puntos será considerada como deficiente y dará lugar a la aplicación de la forma de pago según los indicadores respectivos en el Acta mensual de Costos.

Aquellos indicadores que obtengan calificaciones deficientes, además de los descuentos que ocasione darán lugar a efectuar llamados de atención escritos por parte del Supervisor del Contrato de Interventoría; de continuar el incumplimiento en una posterior evaluación, ocasionará el inicio de un Proceso Administrativo Sancionatorio. La calificación de cada indicador se dará a conocer a la Administración Vial, con el objeto de que tome las acciones correctivas que le permitan mejorar o corregir los aspectos que originaron las deficiencias.

5.2.6 INDICADORES DE INCUMPLIMIENTO

A continuación, se relacionan los porcentajes de descuento a aplicar al Contratista por incumplimiento de los indicadores:

VARIABLE	OBJETIVOS MÍNIMOS	INDICADOR	CALIFICACIÓN = DESCUENTO <small>(Si se verifica incumplimiento)</small>
Prevención y atención de emergencias	Gestionar obras de prevención que disminuyan el riesgo de una emergencia.	Presencia inmediata y determinación de: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Coordinación para el control del tránsito. ➤ Estrategias de atención inmediata y magnitudes, ➤ Apoyo a contratación de obras. ➤ Actualización permanente de datos de equipo y contratistas de la zona. ➤ Reporte diario de emergencias y actualización permanente de las mismas. 	10%
Mantenimiento Rutinario	Lograr un oportuno, eficiente y eficaz mantenimiento rutinario por parte del Contratista de obra y apoyar	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Cumplimiento de indicadores por parte de los trabajadores de mantenimiento rutinario. ➤ Efectividad de la inspección rutinaria de puentes. 	10%

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	27	DE	92

VARIABLE	OBJETIVOS MÍNIMOS	INDICADOR	CALIFICACIÓN = DESCUENTO <small>(Si se verifica incumplimiento)</small>
	las labores de mantenimiento periódico.		
Informe de Gestión	Obtener información, definir la realización de estudios, preparar documentos, realizar evaluaciones continuas, gestiones permanentes y presentar informes periódicos y de gestión	Calidad de la información, de los documentos y del informe de gestión rendido.	10%
Información para alimentar diferentes modelos y/o aplicativos que tiene INVIAS para efectos de planificación de la inversión	Suministrar datos actualizados, confiables, homogéneos y oportunos de todos los sistemas definidos.	Veracidad, integridad y oportunidad de la información.	10%
Planeación	Apoyar al INVIAS en la elaboración de presupuestos y programas de ejecución de trabajos	Intervención oportuna de acuerdo con la solicitud de la Dirección Territorial respectiva.	10%



**INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL
MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL**

CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
VERSIÓN	1		
PÁGINA	28	DE	92

VARIABLE	OBJETIVOS MÍNIMOS	INDICADOR	CALIFICACIÓN = DESCUENTO <small>(Si se verifica incumplimiento)</small>
Estudios y Diseños	Analizar problemas, presentar soluciones y hacer seguimiento a programas específicos.	Sugerencias adecuadas y a corto plazo, relacionados con: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Accidentalidad ➤ Capacidad y niveles de servicio ➤ Análisis de sitios críticos ➤ Estabilidad de taludes ➤ Cálculo del patrimonio vial ➤ Inventario de daños ➤ Perfiles ➤ Vulnerabilidad ➤ Diseño obras menores 	10%
Relaciones con la comunidad	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Comunicación permanente con autoridades locales ➤ Difundir programas institucionales ➤ Atender a usuarios ➤ Gestionar acciones comunitarias a favor de las vías 	Efectividad de la gestión adelantada	5%
Vigilancia y cumplimiento de disposiciones sobre: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Derecho de vía ➤ Ornato ➤ Embellecimiento 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gestionar ante las autoridades locales o nacionales el cumplimiento de la reglamentación vigente para el buen uso del espacio vial. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gestión para la eliminación y control de botaderos de basura ➤ Gestión para la descontaminación visual, requiriendo ante las Autoridades competentes el retiro de avisos y vallas ➤ Gestión ante las Autoridades competentes para la suspensión de obras no autorizadas, 	10%

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	29	DE	92

VARIABLE	OBJETIVOS MÍNIMOS	INDICADOR	CALIFICACIÓN = DESCUENTO <small>(Si se verifica incumplimiento)</small>
➤ Preservación ambiental	➤ Participar activamente en programas y acciones para restauración y protección ambiental	➤ Gestión ante las Autoridades competentes para el control de las invasiones y otros ➤ Grado de interés en los programas que se adelanten	
Personal (Ingenieros)	Presencia permanente en la vía de los Ingenieros de la Administración Vial (Ingeniero Residente e Ingeniero Auxiliar)	Presencia permanente de los ingenieros en la vía	15%
Personal y logística	Personal y equipo, exigidos en el presente Manual.	➤ Calidad de personal, oficina y equipos propuestos. ➤ Tiempo de dedicación al contrato, del personal y vehículo propuesto ➤ Se prohíbe propaganda política en oficina y vehículo.	10%

Teniendo en cuenta que la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales, es la coordinadora nacional de este programa y los datos reportados por El Contratista y verificadas por la Interventoría alimentan los diferentes sistemas de información del Instituto que sirven de base para la preparación de presupuestos, licitaciones y contrataciones, la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales podrá aplicar un indicador por falta de veracidad, calidad y/u oportunidad de la información.

5.2.7 SECTORIZACION Y ORGANIZACIÓN DE FRENTE DE TRABAJO

Para ejercer las funciones y actividades, y determinar el personal y la logística requerida por la Administración Vial, el tramo vial se dividirá en sectores que se determinaran de acuerdo con su longitud como se explica a continuación:

- Sector tipo I corresponde a tramos para longitudes menores o iguales a 67 Km
- Sector tipo II corresponde a tramos para longitudes mayores a 67 km y menores o iguales a 126 km

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	30	DE	92

- Sector tipo III corresponde a tramos para longitudes mayores a 126 km y menores o iguales a 190 km
- Sector tipo IV corresponde a tramos para longitudes mayores a 190 km y menores o iguales a 260 km

Asimismo, el Interventor, para ejercer las funciones de Administración Vial, podrá organizar el equipo de trabajo, de acuerdo con su experiencia y su estructura administrativa; sin embargo, debe cumplir con un personal mínimo, que se establecerá en los documentos anexos al pliego de condiciones del proceso de selección correspondiente, el cual, deberá mantenerse a lo largo de la ejecución del contrato de Interventoría.

5.2.8 RECURSOS MÍNIMOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

La ejecución de la Interventoría requiere el aporte y coordinación de recursos humanos y físicos por parte del Interventor, por lo que, para ejercer las funciones de administración vial se deberá contar en todo momento con los recursos tanto humanos como físicos en la cantidad, capacidad y disponibilidad suficientes para dar cumplimiento a sus obligaciones contractuales, por lo tanto, el equipo y personal obligatorio serán los exigidos en el respectivo Pliego de Condiciones del proceso de selección.

5.2.8.1 RECURSOS DE PERSONAL

El recurso humano se compone de todo el personal que el Interventor requiere para cumplir con sus obligaciones de Administrador Vial en forma cabal, completa, y oportuna,

5.2.8.1.1 PERSONAL PROFESIONAL MÍNIMO

Para ejercer las funciones de Administrador Vial de acuerdo con la longitud del sector, el Interventor deberá adjuntar la documentación u hoja de vida con sus correspondientes soportes en lo que acredite toda la información requerida del personal profesional ofrecido, y este deberá cumplir con los requisitos exigidos por la Entidad en el Pliego de Condiciones del proceso de selección, en cuanto, a la experiencia específica esta se acreditará mediante certificaciones expedidas por el contratante, las cuales contendrán como mínimo: Nombre y descripción del proyecto, cargo ejercido por el profesional y periodo durante el cual se desempeñó y teléfono de contacto con el ente contratante.

El profesional ofrecido para ejercer las funciones de Administración Vial podrá ser cambiado durante la vigencia del contrato, en cuyo caso el reemplazo que se proponga a la Dirección Territorial y posterior consideración de la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales, acredite una experiencia igual o superior a la solicitada, contabilizada desde una fecha posterior a la expedición de la tarjeta profesional y hasta la fecha de radicación de la solicitud al INVIAS.

Es por esto, que el equipo mínimo de profesionales que debe mantenerse vinculado durante todo el plazo del contrato para ejercer las funciones de Administración Vial debe corresponder al exigido en el respectivo proceso de selección, y cumplir de acuerdo con la sectorización con los siguientes requerimientos:

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN		1		
		PÁGINA		31	DE	92

- Sector tipo I

CANT	Cargo a desempeñar	% Dedicación
1	Ingeniero Residente	100
1	Ingeniero Auxiliar	100
1	Conductor	100

- Sector tipo II y III

CANT	Cargo a desempeñar	% Dedicación
1	Ingeniero Residente	100
1	Ingeniero Auxiliar	100
1	Conductor	100

- Sector tipo IV

CANT	Cargo a desempeñar	% Dedicación
2	Ingeniero Residente	100
1	Ingeniero Auxiliar	100
1	Conductor	100

En aquellos casos en que la longitud total de las vías que sean objeto del contrato sea superior a 260 km, el INVIAS definirá los frentes de trabajo en función de la sectorización antes definida, y por ende aplicará para cada frente de trabajo el personal según se clasifique su longitud en los sectores antes relacionados.

5.2.8.1.2 PLAN DE CARGAS

El Interventor deberá efectuar el respectivo análisis de los pliegos de condiciones de los procesos de selección a los cuales resultare aplicable el presente manual, y basado en su experiencia deberá determinar las respectivas dedicaciones del personal para cada una de las actividades, teniendo en cuenta que el personal es de dedicación exclusiva para las actividades de Administración Vial (100%), con el fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del proceso de selección., revisará y ajustará las dedicaciones con base en el Programa de Gestión Técnica y Operativa (PGTO) aprobado, este Plan de Cargas que será definido y aprobado por INVIAS, le permitirá organizar el equipo de trabajo, de acuerdo con su experiencia y su estructura administrativa; y teniendo en cuenta entre otras la programación de las actividades de mantenimiento del contratista de obra.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		32	DE

5.2.8.1.3 POLÍTICA PÚBLICA DE EQUIDAD DE GÉNERO PARA LA MUJER

Con el propósito de promover la participación de la mujer en el desarrollo de la infraestructura vial, enmarcado en la política pública de equidad de género para la mujer, el Interventor deberá garantizar la vinculación de como mínimo el 30% del personal requerido para las labores de Administración Vial correspondiente a mujeres.

5.2.8.2 REQUERIMIENTOS LOGÍSTICOS

Los requerimientos logísticos están conformados por las herramientas, equipos y vehículos que requiere la Interventoría como apoyo para ejercer las funciones de Administrador Vial, por lo que, estos serán de su propiedad para el desarrollo de sus actividades y funciones, y sus servicios se reconocerán y reembolsarán por parte del INVIAS dentro del ítem de “Dotación logística de Administración Vial”.

El Interventor, para realizar las funciones de administración vial, deben cumplir con los siguientes requerimientos mínimos, según el sector a atender, sin embargo, la cantidad a utilizar estará de acuerdo con la sectorización del tramo vial basada en la longitud del sector, y la exigida en el respectivo Pliego de Condiciones del proceso de selección:

5.2.8.2.1 EQUIPO DE CÓMPUTO

- Computador(es) dotado(s) del software necesario, que pueda soportar la revisión de archivos gráficos de estudios y diseños, que como mínimo disponga de Disco Duro de 512 GB o superior, RAM mayor a 6GB, Procesador con velocidad superior a 2.000 MHz, tarjeta aceleradora de gráficos, Pantalla mayor a 15”. El contratista deberá tener los equipos, las licencias y software necesario para el trabajo y apertura de archivos gráficos, planos y diseños en formato grafico en el que determine el INVIAS.
- Impresora láser de buen rendimiento.

5.2.8.2.2 EQUIPO DE APOYO LOGÍSTICO DEL INTERVENTOR

- Teléfonos celulares en cantidad estimada según la longitud del sector.
- Cámara de video de alta definición
- Un GPS de precisión submétrica
- Tablet.
- Cámara fotográfica Digital de resolución mínima de 24 Megapíxeles (las fotografías tomadas en desarrollo de las labores propias del Interventor incluirán la fecha de toma de las mismas)
- Elementos de medición (flexómetro, cinta, ciclómetro, otros)
- Juego de señales de acuerdo con el Manual de Señalización Vial vigente, el cual deberá incluir como mínimo:
 - Conos con altura mínima de 90 cms y tres collares reflectivos
 - Señales informativas y preventivas

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		33	DE

- Barricadas
- Canecas o secciones de New Jerseys
- Juegos de señales de pare y siga
- Señales luminosas
- Rollos de cinta marcada, de 500 mts cada uno, como mínimo.
- Chalecos reflectivos
- Linternas

5.2.8.2.3 SISTEMA DE POSICIONAMIENTO GLOBAL (GPS)

- Precisión: Precisión submétrica en tiempo real con un mínimo de 50 cm en Horizontal y 85 cm en vertical
- Sistema operativo: Mínimo Android 6.0 (con homologación Google), el GPS debe soportar aplicativos de la casa ESRI tales como Collector, Survey 123 y Workforce y demás desarrollado en ese sistema operativo.
- Memoria y almacenamiento: Mínimo 2 GB de SDRAM y de almacenamiento mínimo: 16 GB (no volátil).
- Comunicación: Mínimo debe contar con: Wifi y Bluetooth®
- Características de alimentación: Batería mínimo de 5.000 mAh de una duración aproximada de 7 h con GNSS activado
- Multimedia y sensores: Cámara trasera de mínimo 6 MP
- Modos de operación: Corrección en Tiempo real satelital: Debe soportar tecnología de corrección diferencial satelital que garantice una precisión en campo de hasta 50 cm en condiciones óptimas, con cobertura en todo el territorio nacional. Esta señal debe permitir adquisición sin necesidad de tener internet en campo o cualquier elemento adicional o radio, esta señal debe ser compatible con aplicaciones de múltiples fabricantes.

5.2.8.2.4 DRON

- Funcionalidad: Monitoreo de zonas.
- Autonomía: mínima de 30 minutos.
- Batería: recargable.
- Cámara con resolución mínima de 10 megapíxeles.
- Sistema de funcionamiento satelital: GPS / GLONASS.
- Todas las demás que requieran las autoridades aeronáuticas

El Administrador Vial para uso de los drones dará cumplimiento a la resolución 4201 del 27 de diciembre de 2018, Circular Reglamentaria No. 002 del 03 de septiembre de 2015, o la normatividad vigente dispuesta por la Aeronáutica Civil.

5.2.8.2.5 EQUIPOS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

- Vehículo tipo campero o camioneta de color gris platino o similar no menor de 2.000 c.c. (incluye combustible) y modelo no inferior a cinco (5) años al de suscripción del contrato

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	34	DE	92

Los vehículos específicos para ser utilizados por la Administración Vial serán aprobados por el Director Territorial Correspondiente o por el Supervisor de Contrato de Interventoría respectivo, y para cumplir satisfactoriamente las actividades del contrato, el Interventor deberá disponer de la cantidad de vehículos y características exigidas en el Pliego de Condiciones del respectivo proceso de selección.

Los vehículos deberán estar dotados de odómetro que permita la precisión necesaria para asegurar la calidad de las distancias y abscisados que relaciona en las bases de datos según el sistema de información utilizado por INVIAS el Supervisor de Contrato respectivo, estarán a disposición exclusiva de la Administración Vial, con dedicación de tiempo completo, y deberán encontrarse matriculados en alguna oficina de tránsito colombiana.

Por ningún motivo se aceptarán vehículos que no cumplan este requisito, su incumplimiento será causal de inicio de un proceso administrativo sancionatorio.

- El Ingeniero Residente y el Ingeniero Auxiliar de la Administración Vial, deberán disponer de teléfono celular o de un medio de comunicación ágil (radio teléfono, teléfono conex u otros), en servicio las 24 horas del día.

5.2.8.3 SISTEMA DE GESTIÓN EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

El personal que ejerce las funciones de Administración Vial deberá permanecer identificado con un chaleco color azul oscuro con ribetes naranja y franja horizontal gris reflectiva e identificada en la espalda en semicírculo con la leyenda “ADMINISTRACIÓN VIAL – TERRITORIAL (NOMBRE TERRITORIAL SEGÚN CORRESPONDA)” y escudo del INVIAS en el pecho - costado izquierdo.

La Administración Vial debe dar cumplimiento a la Resolución 1409 de julio 23 de 2012, emanada del Ministerio de Trabajo, “POR LA CUAL SE ESTABLECE EL REGLAMENTO DE SEGURIDAD PARA PROTECCIÓN CONTRA CAÍDAS EN TRABAJO EN ALTURAS”.

5.2.8.4 OTRAS CONSIDERACIONES

- En los aspectos a los cuales no resultare aplicable lo consignado en el presente Manual se dará cumplimiento a lo dispuesto en el Manual de Interventoría de Obra Pública vigente
- Tanto los costos de personal como los siguientes ítems se reconocerán de acuerdo con su utilización real, sin superar los topes máximos fijados en la propuesta económica que sirvió de base para la adjudicación de la contratación:
- Los ítems para ejercer las funciones de Administración Vial, pactados en los contratos, no serán objeto de actualización; Corresponden a los ofertados por el proponente adjudicatario en el formulario de la propuesta económica.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	35	DE	92

5.3 MANTENIMIENTO RUTINARIO

El presente numeral define los lineamientos generales de las labores del mantenimiento rutinario a cargo de:

5.3.1 CONTRATISTA DE OBRA

5.3.1.1 GENERALIDADES

Consiste en la reparación localizada de pequeños defectos en la superficie de rodadura; en el mantenimiento regular de los sistemas de drenaje (zanjas, cunetas, etc), de los taludes laterales, de los bordes y otros elementos accesorios de las vías; en el control de la vegetación, limpieza de las zonas descanso y de los dispositivos de señalización y de seguridad vial, debe ser de carácter preventivo, y se aplica con regularidad a lo largo de toda la vía.

Por lo anterior y teniendo en cuenta que se requiere garantizar el mantenimiento rutinario de las vías a cargo del Instituto Nacional de Vías, en los contratos de Gestion Vial Integral se incluye el ítem de mantenimiento rutinario con el fin de contribuir, mantener y aplicar el sector vial, preservando el patrimonio de la Nación durante periodos continuos, evitando el deterioro prematuro de las estructuras viales, ofreciendo una atención oportuna, con tiempos de respuesta casi inmediatos ante cualquier evento, buscando mantener los tiempos de desplazamiento para los cuales está diseñada la vía, de igual manera se busca contribuir a la generación y distribución de empleo de mano de obra no calificada .

El contratista de obra se debe vincular al desarrollo regional y nacional, mediante la participación permanente en los planes y programas que trace el Gobierno Nacional, de tal forma que desarrolle un sentido de pertenencia por las obras públicas que han sido construidas para beneficio común y deben ser conservadas. Debe incentivar el sentido de pertenencia de las cuadrillas que atiende un sector determinado entre 10 y 50 Km., de los cuales los integrantes de la cuadrilla deben ser vecinos del sector, lo que les permitirá elevar su nivel de vida y por ende el de sus familias, al tener estabilidad económica, lo cual redundará en el mejoramiento de sus condiciones alimentarias, de vivienda, de seguridad social y de educación.

La planeación, organización, dirección y coordinación de las actividades de los trabajadores de mantenimiento rutinario estarán a cargo del contratista de obra y la verificación de las actividades como su revisión estarán a cargo de la Interventoría con su personal del contrato. El contratista deberá presentar una programación semanal de las actividades a ejecutar de mantenimiento rutinario sobre las cuales el administrador vial realizará el seguimiento respectivo.

5.3.1.2 ALCANCE

El alcance hace referencia a la ejecución del mantenimiento rutinario en las vías a cargo del Instituto Nacional de Vías, de acuerdo con las actividades descritas a continuación atendiendo y dando cumplimiento a la logística de los trabajos, logística de personal, y logística de transporte; de manera general se tienen las siguientes actividades:

- Parcheo y sello de fisuras en carreteras pavimentadas ejecutando el corte de las capas asfálticas de acuerdo con lo contemplado en la especificación 465-13 del INSTITUTO o la que la modifique, sustituya o adicione, y bacheo en carreteras no pavimentadas con mano de obra directa.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	36	DE	92

- Limpieza de bermas, cunetas, zanjas de coronación, encoles, descoles, canales, obras de arte, puentes, barandas, calzada, señales, mojones, defensas metálicas, lechos de ríos y cursos de agua que afecten las estructuras de la vía a nivel de sedimentación, de erosión o que puedan provocar avalancha al interrumpirse el libre curso de las aguas, realizado con mano de obra directa.
- Reparación y reposición de láminas de señal, postes de señal, señales completas y mojones de referencia; instalación, reparación o reinstalación de defensas metálicas. Esta actividad debe ser realizada con mano de obra directa del Contratista de Obra.
- Despeje de derrumbes menores (que no requieren maquinaria) realizado con mano de obra directa
- Atención de emergencias y vigilancia del tramo.
- Rocería y desmonte manual
- Poda, corte y/o retiro de árboles realizado con mano de obra directa
- Empradización manual con semillas y/o cespedones.
- Jardinería realizada con mano de obra directa.
- Pintura de los mojones de referencia realizado con mano de obra directa.
- Las demás labores de igual o similar naturaleza que le sean indicadas por el Interventor o el Director Territorial.

Todo lo anterior cumpliendo con la Gestión Ambiental, Social, Normas y Especificaciones Técnicas de carreteras del Instituto Nacional de Vías vigentes y las anexas.

5.3.1.3 CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS, RENDIMIENTOS Y COSTOS

Para el mantenimiento rutinario en los cuadros Nos. 1 y 2 se establecen los rendimientos Km./hombre según cada tipo de terreno:

5.3.1.3.1 CALZADA SENCILLA

Cada vía se sectoriza en tramos no mayores a 50 Km (tipo de terreno I); igualmente la longitud total se divide y clasifica en tipos de terreno, lo cual determina el número de personas requeridas para realizar las actividades de mantenimiento rutinario, así como el costo para este ítem asociado a la longitud por tipo de terreno, constituyéndose entonces en un frente de trabajo.

TIPO DE TERRENO	CARACTERÍSTICA	KM/HOMBRE
I	Terreno Plano Vegetación escasa Promedio 5 alcantarillas por Km	5 Km. Por Hombre
II	Terreno ondulado Vegetación tipo medio Promedio entre 6 y 9 alcantarillas por Km	4 Km. Por hombre
III	Terreno montañoso Vegetación abundante	3 Km. Por hombre

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		37	DE

	Promedio más de 10 alcantarillas por Km	
IV	Terreno escarpado	2.5 Km por hombre

Cuadro 1. Rendimientos por tipo de terreno

Para determinar el costo km/año, se tiene en cuenta el esquema de costos realizado por la Entidad, el cual es actualizado cada anualidad considerando un incremento porcentual que no es inferior al Índice de Precios al Consumidor (I.P.C) de cada año. Este esquema de costos está calculado para un (01) trabajador de mantenimiento rutinario e inicialmente se calcula para tipo de terreno 1. De esta manera al considerar que para 50 km, con el rendimiento requerido para Tipo de Terreno I, se requerirían 10 personas (Persona requerida = Longitud del sector / Rendimiento Tipo de Terreno), el costo total mes será obtenido de multiplicar el costo de una persona por 10 y finalmente el costo km/año para tipo de terreno I, será el resultado de dividir el costo total por la longitud total (50Km).

5.3.1.3.2 DOBLE CALZADA

Siguiendo el esquema anterior, en el caso de vías con doble calzada, la vía se sectoriza en tramos de longitud no mayor a 50 Km (tipo de terreno I), con lo cual para cada tramo se requiere 15 trabajadores, y por tanto el costo total mes será obtenido de multiplicar el costo de una persona por 15 y finalmente el costo km/año para tipo de terreno I, será el resultado de dividir el costo total por la longitud total (50Km).

Para los sectores en doble calzada en el cuadro No. 2 se tienen los siguientes rendimientos:

TIPO DE TERRENO	CARACTERÍSTICA	KM/HOMBRE
I	Terreno Plano Vegetación escasa Promedio 5 alcantarillas por Km	3.33 Km. Por Hombre
II	Terreno ondulado Vegetación tipo medio Promedio entre 6 y 9 alcantarillas por Km	2.66 Km. Por hombre
III	Terreno montañoso Vegetación abundante Promedio más de 10 alcantarillas por Km	2.0 Km. Por hombre
IV	Terreno escarpado	1.67 Km por hombre

Cuadro 2. Rendimientos por tipo de terreno – doble calzada (sin incluir equipo cortacésped)

Debe analizarse cada caso en particular y en función de las áreas de rocería, determinar la conveniencia o no de usar equipo cortacésped, el cual mejora el rendimiento. Para los corredores viales que incluyan grandes obras de ingeniería, los cuales por su complejidad requieran personal adicional al aquí contemplado, para su operación y mantenimiento, este deberá ser precisado y presupuestado en los documentos técnicos del proceso de selección.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	38	DE	92

5.3.1.4 ACTIVIDADES E INDICADORES DE MANTENIMIENTO RUTINARIO

En el desarrollo del Contrato de Obra, el Contratista se obliga a realizar las actividades de mantenimiento rutinario que se relacionan a continuación y su cumplimiento o desempeño se medirán de acuerdo con los siguientes indicadores de:

Actividad de Mantenimiento	Responsabilidad del Contratista de obra	Indicador de mantenimiento CUMPLIMIENTO
Bacheo (carreteras pavimentadas) realizado con mano de obra directa: Reparación localizada en la estructura de la calzada, tapando los baches por medio de reconstrucción de las capas inferiores con material granular compactado, sin incluir la capa de rodadura. Base Artículo 465-13 Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras INVIAS	Informará a la Administración Vial (Interventoría) de la existencia de baches. Colocará la mano de obra necesaria para el bacheo. Taparé todos los baches de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el bacheo.	No se permitirá que haya baches, siempre y cuando se le suministre el material por parte del Contratista de Obra.
Parqueo realizado con mano de obra directa: Arreglo localizado de la capa de rodadura mediante la colocación de mezcla asfáltica (concreto asfáltico, mezcla con asfalto líquido o mezcla con emulsión) incluyendo la compactación. Base Artículo 465-13 Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras INVIAS	Informará a la Administración Vial (Interventoría) de la existencia de baches. Colocará la mano de obra necesaria para el parqueo. Taparé todos los baches de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el parqueo. Esta actividad se efectúa en casos de emergencias para mitigar el impacto de deterioros sobre la calzada cuya atención reduce el riesgo de accidentalidad, en tanto se realiza mantenimiento periódico.	No se permitirá que haya baches, siempre y cuando se le suministre el material por parte del Contratista de Obra.
Sello de fisuras abiertas realizado con mano de obra directa. Relleno de fisuras abiertas (grietas) con una mezcla de emulsión y arena y/o con emulsión asfáltica	Colocará la mano de obra y la herramienta Mínima exigida para sellar fisuras.	Disponibilidad para la actividad. Cuyo material deberá ser suministrado por el Contratista de Obra.
Bacheo (en carreteras destapadas) realizado con mano de obra directa: Relleno de los baches de la banca, con materiales de igual o superior calidad a los existentes en la calzada, incluyendo la compactación.	Informará a la Administración Vial (Interventoría) de la existencia de baches. Colocará la mano de obra necesaria para el bacheo. Taparé todos los baches de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el Bacheo. Esta actividad se efectúa en casos de emergencias para mitigar el impacto de deterioros sobre la calzada cuya atención	No se permitirá que haya baches, siempre y cuando se le suministre el material por parte del Contratista de Obra.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	39	DE	92

Actividad de Mantenimiento	Responsabilidad del Contratista de obra	Indicador de mantenimiento CUMPLIMIENTO
	reduce el riesgo de accidentalidad, en tanto se realiza mantenimiento periódico.	
Bacheo (en la berma pavimentada) realizado con mano de obra directa. Relleno de los baches de la banca, con materiales de igual o superior calidad a los existentes en la calzada, incluyendo la compactación.	Informará a la Administración Vial (Interventoría) de la existencia de baches. Colocará la mano de obra necesaria para el bacheo. Taparará todos los baches de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el parcheo.	No se permitirá que haya baches, siempre y cuando se le suministre el material por parte del Contratista de Obra.
Parcheo (en la berma pavimentada) realizado con mano de obra directa: Arreglo localizado de la capa de rodadura mediante la colocación de mezcla asfáltica (concreto asfáltico, mezcla con asfalto líquido o mezcla con emulsión) incluyendo la compactación.	Informará a la Administración Vial (Interventoría) de la existencia de baches. Colocará la mano de obra necesaria para el parcheo. Taparará todos los baches de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el parcheo.	No se permitirá que haya baches, siempre y cuando se le suministre el material por parte del Contratista de Obra.
Limpieza de bermas realizada con mano de obra directa: eliminación de tierra, basura y otros obstáculos encontrados en las bermas que pueden restringir su utilización. Debe incluir el cargue y transporte eventual a un sitio adecuado (el cual no tenga restricción).	Limpiar las bermas y botará los desechos en un sitio adecuado que no tenga restricción.	Las bermas permanecerán siempre limpias. En casos extremos se permite como máximo 10% del área de las bermas cubiertas por obstáculos
Bacheo (en la berma afirmada) realizado con mano de obra directa. Relleno de los baches de la berma, con material de igual o superior calidad a los existentes en la calzada, incluyendo la compactación.	Informará a la Administración Vial (Interventoría) de la existencia de baches. Colocará la mano de obra necesaria para el bacheo. Taparará todos los baches de forma inmediata con material suelto, hasta que se realice el bacheo.	No se permitirá que haya baches, siempre y cuando se le suministre el material por parte del Contratista de Obra.
Limpieza manual de las cunetas revestidas y en Tierra	Mantendrá limpias las cunetas.	Las cunetas permanecerán limpias. No se permite obstrucción.
Limpieza manual de las zanjas de coronación revestidas y en tierra	Mantendrá limpias las zanjas de coronación	Las zanjas de coronación permanecerán siempre limpias. No se permite obstrucción.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	40	DE	92

Actividad de Mantenimiento	Responsabilidad del Contratista de obra	Indicador de mantenimiento CUMPLIMIENTO
Limpeza manual de encoles y/o descoles revestidos y en tierra	Limpiará encoles y descoles	Los encoles y descoles permanecerán siempre limpios. No se permite obstrucción
Limpeza manual de obras con sección transversal de más de 0.60 m ² (de 24", 36" y box couverts)	Mantendrá las obras limpias	Las obras permanecerán siempre limpias. No se permite obstrucción.
Limpeza manual de pequeñas obras hidráulicas (zanjas colectoras, canales, cámaras)	Mantendrá las obras limpias	Las obras permanecerán siempre limpias. No se permite obstrucción.
Mantenimiento rutinario de puentes realizado con mano de obra directa, incluye obras de limpieza (trabajos que puedan realizarse manualmente y que no impliquen equipo especializado).	Las obras deben estar siempre libres de obstrucciones que impidan el flujo del agua y su correcto funcionamiento. Las estructuras deben estar siempre libres de vegetación y basura para que todos sus elementos funcionen para lo que fueron diseñados (drenes, juntas, apoyos, aletas, muros, etc).	Los puentes permanecerán siempre limpios.
Limpeza manual del lecho del río (si las condiciones del caudal del río lo permiten), limpieza que pueda realizarse manualmente y que no implique el uso de equipo especializado.	Colocará la mano de obra cuando sea posible hacerlo manualmente.	Disponibilidad para la actividad
Limpeza manual de cursos de agua, limpieza que pueda realizarse manualmente y que no implique el uso de equipo especializado.	Limpiará cursos de agua	Los cursos de agua permanecerán siempre limpios. No se permite obstrucción.
Limpeza y pintura de barandas	Limpiará y pintará barandas	Las barandas permanecerán siempre pintadas y limpias
Despeje de derrumbes menores (no incluye maquinaria, incluye señalización temporal)	Implementará un PMT y señalará el sitio de los derrumbes; removerá los derrumbes pequeños en forma inmediata; Tendrá disponibilidad de personal permanente, informará a la Administración Vial	No se permite obstrucción de la carretera. Disponibilidad permanente.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	41	DE	92

Actividad de Mantenimiento	Responsabilidad del Contratista de obra	Indicador de mantenimiento CUMPLIMIENTO
	(Interventoría) de la ocurrencia de derrumbes y colaborará en su evacuación.	
Limpieza de la calzada. (Incluye maquinaria)	Remover piedras, árboles o cualquier obstáculo en forma inmediata	La calzada permanecerá siempre limpia.
Rocería y desmonte	Controlar vegetación en zonas laterales y el separador para mejorar la visibilidad. (Incluye el retiro de los residuos vegetales hacia los sitios que no tengan restricción).	Debe permanecer por debajo de 30 cms.
Poda, corte y/o retiro de árboles.	Colocará la mano de obra cuando sea necesario podar, cortar o retirar árboles.	Disponibilidad para la actividad
Empradización con semillas	Colocar la mano de obra cuando requiera hacer empradización con semillas	Disponibilidad para la actividad
Empradización con cespedones	Colocará la mano de obra cuando sea necesario hacer empradización con cespedones.	Disponibilidad para la actividad
Jardinería (De acuerdo con la aprobación del Administrador Vial o del Interventor o del Ingeniero de la Territorial)	En donde sea posible sembrar y mantener cultivos de plantas ornamentales de acuerdo con instrucciones de la Administración Vial (Interventoría) o del Ingeniero de la Territorial	Jardines bien cultivados
Reposición de la lámina de las señales (Incluye suministro).	Colocará la mano de obra cuando sea necesario reponer el tablero de señal, (de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría) o del Ingeniero de la Territorial	Disponibilidad para la actividad
Reposición del poste de la señal (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario reponer un poste de señal de acuerdo con el Manual de Señalización Vial vigente y con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría) o del Ingeniero de la Territorial.	Disponibilidad para la actividad
Reposición de la señal completa (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario reponer una señal completa, de acuerdo con el Manual de Señalización Vial vigente y con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría) o del Ingeniero de la Territorial.	Disponibilidad para la actividad.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	42	DE	92

Actividad de Mantenimiento	Responsabilidad del Contratista de obra	Indicador de mantenimiento CUMPLIMIENTO
Reposición de las señales de referencia (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario reponer una señal de referencia, de acuerdo con el Manual de Señalización Vial vigente y con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría) o del Ingeniero de la Territorial.	Disponibilidad para la actividad.
Pintura. Renovación de las indicaciones en el mojón (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario pintar un mojón, de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría) o del Ingeniero de la Territorial	Disponibilidad para la actividad.
Limpieza manual de señales	Limpiará señales	Las señales permanecerán siempre limpias.
Instalación de defensas metálicas de correa doble (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario colocar defensas metálicas, de acuerdo con las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría) o del Ingeniero de la Territorial.	Disponibilidad para la actividad.
Reposición de las partes dañadas de una defensa metálica (Incluye suministro)	Colocará la mano de obra cuando sea necesario reponer defensas metálicas o partes de ellas, de acuerdo con las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría) o del Ingeniero Territorial.	Disponibilidad para la actividad.
Limpieza manual de defensas metálicas y sus captafaros	Limpiará las defensas metálicas y sus captafaros	Las defensas metálicas permanecerán siempre limpias
Vigilancia	Apoyará la gestión para el control de: a. Botaderos de basuras y desechos en la zona de carretera b. Invasiones c. Ejecución de obras no autorizadas tales como: acueducto, redes de servicio, etc. Informando oportunamente a la Administración Vial (Interventoría) o al Ingeniero de la Territorial	Colaborar con la vigilancia informando oportunamente al Administrador de Mantenimiento Vial o al Ingeniero Supervisor de la Dirección Territorial Correspondiente.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		43	DE

Actividad de Mantenimiento	Responsabilidad del Contratista de obra	Indicador de mantenimiento CUMPLIMIENTO
Ejecutar obras menores preventivas y de mantenimiento rutinario, coordinadas por el administrador vial, previa aprobación de la Dirección Territorial, quien suministrará los recursos necesarios y disponibles	Colocará la mano de obra cuando sea necesario realizar obras menores preventivas y de mantenimiento rutinario, de acuerdo con las instrucciones de la Administración Vial (Interventoría) o del Ingeniero de la Territorial	Disponibilidad para la actividad.
Emergencias. Tareas necesarias para intervenciones que aseguren un restablecimiento rápido del tránsito (Incluye maquinaria y señalización temporal).	Colaborará en todas las acciones requeridas e informará de inmediato a la Administración Vial (Interventoría) o al Ingeniero de la Territorial. Colocará la mano de obra cuando sea necesario, la maquinaria y la señalización temporal.	Disponibilidad para la actividad.
OTROS REQUERIMIENTOS	Responsabilidad del contratista	Indicador de mantenimiento
PERSONAL	El personal presentado en la propuesta deberá ser el que ejecute directamente el contrato durante el plazo estipulado en el mismo, salvo casos de fuerza mayor y/o caso fortuito, debidamente justificados	Su incumplimiento acarrea un descuento del 10% del valor del acta del mes respectivo
HERRAMIENTAS Y EQUIPOS DE COMUNICACIÓN	El Contratista deberá contar en forma permanente con un celular o radio teléfono para comunicarse con la Administración Vial (Interventoría) y/o con la Dirección Territorial y deberán disponer de la herramienta mínima en condiciones óptimas de funcionamiento, exigidas en el presente documento	Su incumplimiento acarrea un descuento del 5% del valor del acta del mes respectivo.

Los trabajos de parcheo y bacheo manual realizados por los trabajadores del contratista de obra en la actividad de mantenimiento rutinario, buscan y de manera inmediata mitigar el impacto y los efectos generados por el flujo vehicular sobre las vías, en tanto se realizan actividades de parcheo y bacheo técnico propias del mantenimiento periódico y/o rehabilitación. Estas intervenciones, además de mejorar la transitabilidad buscan reducir la accidentalidad.

5.3.1.5 OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA DE OBRA

EL Contratista de obra para lograr una adecuada ejecución del contrato deberá cumplir entre otras con las siguientes obligaciones y/o aquellas previstas en el contrato relacionadas con el mantenimiento rutinario de conformidad con la propuesta aprobada por el INVIAS:

 INVIAS <small>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</small>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	44	DE	92

- Mantener el personal propuesto con la dedicación prevista y disponerlo durante los 7 días de la semana, las 24 horas para estar atentos en aquellos casos que se presente cualquier situación no prevista
- Utilizar las señales temporales durante el tiempo de duración de los trabajos en la vía, conforme al Plan de Manejo del Tránsito (PMT) aprobado por el Interventor.
- Atender todas las recomendaciones que se consideren pertinentes por parte del Interventor y/o el INVIAS.
- Cumplir con la normatividad vigente relacionada con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Disponer de un medio de comunicación permanente como celular o radioteléfono o nuevas tecnologías.
- Usar durante la jornada de trabajo, los uniformes insignia determinados por el INSTITUTO. Cada uniforme consta de una camisa, un pantalón y una cachucha y son de uso obligatorio para los empleados o asociados. Deberán usar toda la dotación requerida en términos de seguridad industrial para el desarrollo de las actividades.
- Cumplir con los indicadores de mantenimiento rutinario.
- Afiliar a sus empleados o asociados, según el caso, al sistema de seguridad social integral, y a constituir un seguro de vida de acuerdo con las normas y leyes vigentes.
- Los empleados o asociados del contratista, que determine el INSTITUTO están obligados a participar y aprobar los programas de capacitación que sean programados por el Interventor y/o el INVIAS.
- Las demás prevista en el pliego de condiciones del proceso de selección.

El incumplimiento acarreará las sanciones a las que haya lugar de acuerdo con la Resolución No. 718 del 1 de Marzo de 2022.

5.3.1.6 REPORTE DE INFORMACION

El Contratista de obra se compromete a implementar sin costo adicional para el INVIAS, la recolección de datos e información en campo, relacionados con las actividades ejecutadas de mantenimiento rutinario en el tramo a intervenir, la cual debe entregarse mediante un informe mensual entregable al Interventor según modelo entregado por el INVIAS, en el que relacione los porcentajes, kilómetros y rendimientos de las actividades de mantenimiento rutinario en condiciones normales y por eventos imprevistos que se presenten

El Contratista de Obra durante la ejecución del contrato, deberá usar los mecanismos y personal necesario, con el fin de realizar la actividad de mantenimiento rutinario de forma adecuada y en las condiciones particulares de cada tramo a intervenir, para lo cual implementará la toma de información en los modelos adoptados por la entidad para tal fin, y realizará

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		45	DE

los respectivos informes mensuales según las condiciones establecidas por la entidad; elaboración que contará con el respectivo seguimiento de la interventoría y/o la entidad.

5.3.1.7 PAGO DE ITEM DE MANTENIMIENTO RUTINARIO

Las actas parciales de obra mensual por la ejecución de actividades de mantenimiento rutinario tendrán carácter provisional en lo que se refiere a la calidad de la obra, a las cantidades de obra y obras parciales, el Interventor podrá, en actas posteriores, hacer correcciones o modificaciones a cualquiera de las actas anteriores aprobadas por él, y deberá indicar el valor correspondiente a la parte o partes de los trabajos que no se hayan ejecutado a su entera satisfacción a efecto de que el Instituto se abstenga de pagarlos al Contratista o realice los descuentos correspondientes, hasta que el interventor dé el visto bueno. Ninguna constancia de parte del Interventor que no sea la de recibo definitivo de la totalidad, o de parte de las obras, podrá considerarse como constitutiva de aprobación de algún trabajo u obra.

El pago del ítem de mantenimiento rutinario incluye los costos de personal con todos los factores de prestaciones sociales legales y los costos directos requeridos para llevar a cabo la actividad, el equipo y herramientas, kit de seguridad para realizar las actividades requeridas, garantizando el transporte de los trabajadores a los diferentes frentes de actividad con la respectiva seguridad industrial.

El pago del ítem de mantenimiento rutinario está supeditado al cumplimiento mensual del 100% de todos los indicadores establecidos. El Interventor deberá certificar dicho cumplimiento y lo correspondiente para el pago respectivo.

El valor del costo directo básico total del ítem de mantenimiento rutinario se determinará con base en el resultado de aplicar la siguiente fórmula, la cual se basa en el costo/ Km de mantenimiento rutinario:

$$\text{Costo directo total} = \sum_{i=1}^{j=IV} \left(\text{Long Tipo Terreno } i \times \frac{\text{Costo km/año según tipo terreno}}{12 \text{ meses}} \times \text{Plazo contrato} \right)$$

Los pagos se realizarán mensualmente contra comprobante de pago y certificación expedida por el Interventor referida al cumplimiento de indicadores.

El ítem de mantenimiento rutinario no tendrá ningún tipo de ajuste de precios, dado que durante el proceso de contratación se ha contemplado todos los costos e incrementos correspondientes al plazo estimado del contrato y las vigencias anuales que pueda abarcar.

Para la liquidación del IVA del ítem de mantenimiento rutinario se debe tener en cuenta tributariamente el mantenimiento rutinario es considerado como servicios de mantenimiento de un bien o inmueble y por tanto a la luz del estatuto tributario los proponentes liquidaran el IVA sobre el valor básico.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	46	DE	92

5.3.1.8 HERRAMIENTA Y EQUIPO

El Contratista deberá contar en la vía con la herramienta y equipo necesaria y suficiente, adecuada en capacidad, condiciones técnico-mecánicas características y tecnología, para cumplir con los programas, plazos y especificaciones técnicas.

Así mismo deberá contar en forma permanente con un celular y/o radio teléfono para comunicarse con el Administrador Vial y/o con el Interventor y/o la Dirección Territorial y deberá disponer del siguiente equipo y herramienta mínima obligatorios, en condiciones óptimas de funcionamiento:

CANTIDAD	EQUIPO Y/O HERRAMIENTA DEL CONTRATISTA DE OBRA
1	Celular o radio teléfono
2	Apisonadores Manuales
3	Azadones
3	Baldes
3	Barras
5	Barretones
5	Brochas
1	Cámara fotográfica Digital de resolución mínima de 24 Megapíxeles (las fotografías tomadas en desarrollo de las labores propias del Mantenimiento Rutinario incluirán la fecha de toma de las mismas)
1	Caneca (55 galones)
3	Carretillas
10	Cepillos de cerda (de mano)
10	Cepillos largos de barrer
3	Cinceles
2	Cortarramas
1	Escalera de Tijera
5	Escobas
1	Kit de elementos de seguridad industrial (EPP), incluidos los requeridos para trabajos en altura
1	Kit de Señalización para implementar los Planes de Manejo de Transito
2	Flexómetro
**	Guadañadoras
4	Hachas
1	Juego de llaves de boca fija
1	Juego de llaves de estrella
2	Llaves de tubo de 24"
2	Macetas
5	Machetes

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	47	DE	92

CANTIDAD	EQUIPO Y/O HERRAMIENTA DEL CONTRATISTA DE OBRA
2	Martillos
10	Palas
2	Palustres
3	Picas
2	Rastrillos
2	Regaderas
4	Señales temporales SP38 con el texto "Obreros en la vía".
1	Malla de protección removible para rocería
1 por cada frente de trabajo	De acuerdo con el requerimiento de cada Plan de Manejo de Tráfico aplicable para el sector de carretera en el cual se haga necesaria su implementación, en concordancia con las disposiciones que para tal efecto señale el Manual de Señalización Vigente.
1	Maquinas manuales de demarcación para demarcación horizontal
1	Motosierra
1	Cortadora para pavimento en concreto y asfáltico
1	Vehículo demarcación vial

** En función del número de personas requeridas para el mantenimiento rutinario

En los sectores definidos por el INVIAS, en doble calzada, y en los casos en cuyo valor se haya determinado el uso de equipo especial (cortacésped) deberán contar con un cortacésped tipo tractor agrícola de doble tracción, de potencia no inferior a 30 HP.

El modelo del equipo ofrecido como obligatorio deberá corresponder a modelos que se encuentren en el periodo comprendido entre la fecha de cierre del proceso de contratación que incluya el Mantenimiento Rutinario y, como máximo, doce (12) años de antigüedad.

En el caso que haya más de un frente de trabajo el equipo relacionado como mínimo en este numeral, deberá estar disponible en cada uno de los frentes que contemple el proyecto.

El Contratista de obra deberá operar con los frentes de trabajo necesarios en este proyecto, con el fin de atender las necesidades de las vías en el menor tiempo posible.

El equipo relacionado es el mínimo requerido, no obstante, el Interventor podrá exigir mayor número de herramientas y/o equipo para cumplimiento del 100% de los indicadores de mantenimiento Rutinario, sin que esto genere costo adicional al contrato.

5.3.1.9 PERSONAL MÍNIMO

El Contratista deberá contar con todo el personal necesario para el desarrollo del objeto del contrato.

 INVIAS <small>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</small>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	48	DE	92

El número de trabajadores mínimo para cada frente de trabajo está relacionado con la sectorización definida por INVIAS y la longitud por tipo de terreno (I a IV) determinada según se trate de vías en calzada sencilla o doble calzada, y será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$\text{No. de trabajadores por frente de trabajo} = \sum_{i=1}^{j=IV} \left(\frac{\text{Long Tipo Terreno } i}{\text{Rendimiento tipo terreno } i} \right)$$

5.3.1.10 CERTIFICADO DE VECINDAD

La vecindad se acredita según modelo definido por INVIAS, y debe ser presentado en original expedido y suscrito por el Alcalde Municipal, o Gobernador del Cabildo, (si el trabajador es indígena), o por la autoridad competente respectiva en el cual se certifica el lugar de domicilio de cada una de las personas que va a trabajar en el desarrollo del contrato. La distancia de ubicación del trabajador que efectuará las actividades de mantenimiento rutinario, debe estar en los municipios que tengan jurisdicción sobre la vía, específicamente en el sector considerado para cada frente de trabajo. Este requerimiento fue establecido en cuanto el objeto del contrato y las actividades allí contempladas requieren atención inmediata, particularmente durante eventos de emergencia, lo cual sólo puede darse si los trabajadores son vecinos de los sectores viales.

Este documento deberá haber sido expedido con una antelación no mayor a tres meses anteriores a la fecha de entrega de los documentos. El Certificado de vecindad determina para el INSTITUTO la oportunidad en el tiempo con que se dará respuesta a las actividades que se deban desarrollar en virtud del contrato

5.3.1.11 DECLARACIÓN DE PERSONAL

Se debe relacionar en el modelo definido por INVIAS, por cada una de las personas que tendrán a su cargo la ejecución de las actividades de mantenimiento rutinario en desarrollo del contrato, la siguiente información: nombres, apellidos, número del documento de identificación, firma y huella digital.

Con dicha declaración se entiende presentada la manifestación por parte de los integrantes del equipo de trabajo, que están de acuerdo con las características específicas del contrato, como tipo de terreno y condiciones físicas del sector donde se ejecutará el mismo.

Igualmente deberá presentarse el documento de identificación de cada una de las personas que integrarán el equipo de trabajo.

NOTA: Los trabajadores de mantenimiento rutinario, deben tener disponibilidad los siete días a la semana, las 24 horas, para estar atentos en caso de que se presente cualquier situación que amerite la atención por parte del contratista.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA	49	DE	92

5.3.1.12 INDEMNIDAD AMBIENTAL

Para los proyectos de mínimo impacto, entre los que se encuentran las actividades de mantenimiento rutinario, se debe realizar la gestión ambiental de la siguiente manera:

- La Interventoría remitirá al INVIAS una Certificación en la cual indique Si es necesario o No la elaboración del Programa de Adaptación de la Guía Ambiental – PAGA.
- Para los casos en los cuales los proyectos NO requieren de la elaboración del documento PAGA, la Interventoría deberá certificar que el proyecto NO se desarrollará en zonas sensibles, zonas de reserva forestal, Parques Nacionales Naturales, en áreas declaradas como protegidas o de manejo especial por los entes Nacionales, Regionales o Territoriales, áreas de protección ecológica; así mismo deberá detallar el alcance de las actividades constructivas y justificar el por qué NO se requiere la elaboración de cada una de las fichas de manejo ambiental.
- Es obligación de la Interventoría entregar al INVIAS la certificación dentro de los Treinta (30) días calendario siguientes a la fecha de inicio del contrato.

Para efectos del seguimiento ambiental que realiza la entidad a este tipo de proyectos las Interventorías remitirán al INVIAS dentro de los treinta (30) días calendario posterior al inicio del contrato de obra, una certificación en la cual se indique que los citados proyectos no requirieron de la elaboración del Programa de Adaptación de la Guía Ambiental -PAGA, dado que no tienen aplicabilidad a ninguna de las fichas de manejo ambiental.

Si eventualmente para algunos de estos proyectos hay que tramitar algún permiso ambiental, se deberá allegar por la interventoría copia de permiso expedido por la autoridad ambiental competente junto con la certificación mencionada (sólo tendría aplicabilidad para los permisos que no establezcan algún tipo de compensaciones). Si estos permisos establecen algún tipo de compensaciones se deberá allegar el documento PAGA y demás formatos establecidos en el Manual de Interventoría.

En el caso que estos proyectos catalogados como de mínimo impacto se encuentren ubicados en zonas con territorios declarados como minorías étnicas por el MININTERIOR (o la entidad que la sustituya), y/o en zonas sensibles, y/o zonas de reserva forestal y/o zonas de parques nacionales naturales o en áreas declaradas como protegidas o de manejo especial por los entes Nacionales, Regionales o Territoriales y áreas de protección ecológica, las interventorías deberán incluir adicionalmente en la certificación descrita que los proyectos no generarán ninguno tipo de afectación a estas zonas y no requerirán ningún instrumento ambiental de acuerdo a la normatividad ambiental vigente. Adicionalmente se deberá remitir al INVIAS dentro de los cinco (5) días hábiles de finalización del tiempo de ejecución de los contratos, una nueva certificación en la que se indique que los proyectos se desarrollaron cumpliendo con el principio de no alteración al ambiente natural, por lo cual no se afectó ninguna de las áreas anteriormente mencionadas.

La no aplicabilidad del Plan de Adaptación de la Guía de Manejo Ambiental de los proyectos descritos no exime al responsable del cumplimiento de la normatividad ambiental vigente.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA	50	DE	92

5.3.1.13 MEDIDA Y FORMA DE PAGO

El Instituto ejercerá el control y vigilancia de la ejecución del contrato a través de un interventor, quien tendrá como función verificar el cumplimiento de las obligaciones del contratista.

El interventor ejercerá, en nombre del Instituto, un control integral sobre el mantenimiento rutinario, para lo cual, deberá exigir al contratista la información que considere necesaria, así como la adopción de medidas para mantener, durante el desarrollo y ejecución de las actividades, las condiciones técnicas y de personal requeridas en esta especificación.

El interventor velará porque se cumpla con lo establecido en la normatividad ambiental y llevará estricto control y seguimiento del cumplimiento de las disposiciones ambientales aplicables y verificará el cumplimiento de los indicadores por parte del contratista.

El Instituto ejercerá el control y vigilancia a través del interventor, adelantando el seguimiento al cumplimiento de las obligaciones del contratista en relación con el personal empleado. En caso de llegar a tenerse incumplimientos en los indicadores se procederá a realizar los descuentos a la facturación mensual del contratista hasta cuando este de cumplimiento al indicador, de acuerdo con lo indicado en este manual o sus anexos de niveles de servicio.

El pago del ítem de mantenimiento rutinario incluye los costos de personal con todos los factores de prestaciones sociales legales y los costos directos requeridos para llevar a cabo la actividad, el equipo y herramientas, kit de seguridad para realizar las actividades requeridas, garantizando el transporte de los trabajadores a los diferentes frentes de actividad con la respectiva seguridad industrial.

El pago del ítem de mantenimiento rutinario está supeditado al cumplimiento mensual del 100% de todos los indicadores de Mantenimiento Rutinario establecidos. El Interventor deberá certificar dicho cumplimiento y lo correspondiente para el pago respectivo.

ESPECIFICACIÓN PARTICULAR	DESCRIPCIÓN	UNIDAD
P	Mantenimiento rutinario	MES

Nota 1: Los pagos se realizarán mensualmente contra comprobante de pago y certificación expedida por el Interventor referida al cumplimiento de indicadores.

Nota 2: Para la liquidación del IVA del ítem de mantenimiento rutinario se debe tener en cuenta tributariamente el mantenimiento rutinario es considerado como servicios de mantenimiento de un bien o inmueble y por tanto a la luz del estatuto tributario los proponentes liquidaran el IVA sobre el valor básico.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	51	DE	92

Nota 3: El ítem de Mantenimiento Rutinario, pactado en el contrato, no será objeto de actualización de costos y tarifas; Corresponderá a los ofertados por el proponente adjudicatario en el formulario de la propuesta económica.

5.4 MANTENIMIENTO PERIÓDICO

A continuación, se presentan los lineamientos generales de las labores de mantenimiento periódico a desarrollar por parte del contratista de obra, y con la vigilancia y control de la interventoría, y bajo la supervisión de ésta última de parte de la Dirección Territorial que corresponda:

5.4.1 ALCANCE

Las principales actividades se enmarcan, sin limitarse a ellas, en: reconformación y recuperación de la banca; limpieza mecánica y reconstrucción de cunetas; fresado de pavimento flexible; escarificación del material de afirmado existente; extensión y compactación de material para recuperación de los espesores de afirmado iniciales; reposición de pavimento en algunos sectores; bacheo y/o parcheo; renivelaciones, rehabilitación o reconstrucción de obras de arte y drenaje; construcción de obras de protección y drenajes; señalización horizontal; señalización vertical, entre otras.

Sin embargo, teniendo en cuenta que se requiere optimizar los recursos disponibles, las intervenciones masivas en grandes extensiones deberán ser limitadas y en que aquel caso que se requieran deberá ser presentados previamente al interventor y al Instituto para su consideración, y **AUTORIZACIÓN** de la ejecución de las actividades de mantenimiento en los sectores priorizados.

El Contratista de Obra, acometerá el mantenimiento preventivo del Corredor Vial con actividades tales como sello de fisuras y grietas, parcheo y/o bacheo etc., de conformidad con el plan de intervención prioritaria definido en conjunto con la Interventoría y el INVIAS para los sectores en los cuales esté previsto el mantenimiento periódico.

Para mantener la transitabilidad del corredor desde el inicio del contrato de obra, el Contratista en conjunto con la Interventoría y la Dirección Territorial deberán identificar, priorizar, programar e iniciar con la mayor celeridad las intervenciones necesarias de los sectores que requieran de mantenimiento periódico con base a los recursos asignados a estas actividades, el sentido de dicha intervención de las mismas indicado por INVIAS, dando prelación a las obras iniciadas con anterioridad y no culminadas en contratos anteriores y que se encuentren dentro del alcance del contrato. Igualmente, se deberán programar y realizar las revisiones periódicas del estado del corredor.

El Contratista de Obra, deberá proceder con la mayor responsabilidad, celeridad y utilización de personal y mano de obra calificada y no calificada preferiblemente de la zona donde se ejecuten las mismas. Para efectos del inicio y ejecución de las obras, no se aceptarán dilaciones por efectos de revisiones de obra e intervenciones en estudios y diseños.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		52	DE

5.4.2 ACTIVIDADES GENERALES

Dentro de las principales actividades de mantenimiento rutinario a ejecutar a cargo del contratista de obra, se encuentran las siguientes:

1. Realizar durante la etapa de pre-construcción los ajustes a los estudios y diseños existentes requeridos para poder iniciar la etapa de construcción de las obras objeto del alcance del contrato. En el evento de ser requerido, ejecutar la actualización de los estudios y diseños de los puentes e intersecciones a nivel y a desnivel, la cual debe cumplir con los parámetros de diseño indicados en el Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes y las Normas Colombianas de Diseño y Construcción Sismo Resistente Normas NSR-10 que estén vigentes (salvo para las obras parcialmente ejecutadas) y que tengan capacidad para el tránsito de trenes con llantas. De igual manera se deberá cumplir con las disposiciones urbanísticas y de planeación de la localidad o municipio correspondiente.
2. Construcción, con cargo al Contratista, de las diversas obras necesarias para la ejecución del alcance del contrato como son: las vías de acceso, plataformas, campamentos, puestos de control, realización de cortes, terraplenes, excavaciones, rellenos, explotación de fuentes de materiales, remoción de derrumbes, para las zonas de disposición de materiales sobrantes (incluye la correspondiente gestión, estudio, diseño de alternativas, adquisición, adecuación, conformación y manejo de las mismas), almacenes y demás instalaciones, infraestructuras o equipamientos necesarios durante el plazo de ejecución del Proyecto para garantizar su correcto funcionamiento sin que esto genere gastos o costos para la entidad. Incluye, entre otras actividades, la compra de predios, permisos ambientales, gestiones sociales y prediales, etc.
3. Rehabilitación, reconstrucción o construcción de las obras de drenaje básicas necesarias para el manejo de aguas superficiales y subsuperficiales de todo el tramo contratado.
4. Ejecutar la reconfiguración y recuperación de la banca; limpieza mecánica y reconstrucción de cunetas; escarificación del material de afirmado existente; extensión y compactación de material para recuperación de los espesores de afirmado iniciales; reposición de pavimento en algunos sectores; bacheo y/o parcheo.
5. Construcción y/o adecuación de los accesos a veredas o localidades que sean afectadas con la intervención que se realice en la vía y que se determinen en los estudios que debe realizar el contratista, además de los que establezca la autoridad ambiental. En todo caso el Contratista debe corregir o dejar los accesos en las mismas o mejores condiciones a las preexistentes sin que represente un mayor costo o gasto para la entidad, incluyendo el mantenimiento de las vías de acceso a las fuentes de materiales, plantas de trituración y/o asfalto, sin que esto genere gastos o costos para la entidad.
6. Para la gestión de la reubicación de redes de servicios públicos y privados que por operaciones de ejecución de las obras del contrato se puedan ver afectadas, el Contratista deberá realizar los diseños y trámites

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA	53	DE	92

correspondientes para que la entidad responsable de los servicios públicos autorice y realice las obras necesarias para poder continuar con el proyecto.

7. Ejecución de los planes de gestión social y ambiental entre otras la realización de diseños, solicitud de permisos ambientales, vías de acceso y drenajes, obras de revegetalización y mantenimiento de taludes que pudieran generarse y que comprenda en general toda la infraestructura necesaria para garantizar la estabilidad de la vía, incluye la realización de todas las trámites necesarios (sociales y ambientales) para la explotación de materiales pétreos y utilización de otros recursos naturales.
8. El Contratista deberá implementar un sistema de gestión de calidad bajo la normatividad ISO 9001, en todas y cada una de las actividades a desarrollar en las etapas del contrato. Este plan será supervisado por la Interventoría del Contrato.

5.5 OTRAS OBRAS DE INGENIERIA

El presente numeral define las características de las posibles obras mayores a ejecutarse sobre la infraestructura.

5.5.1.1 ALCANCE GENERAL

El contratista de obra bajo el control y vigilancia de la Interventoría podrá ejecutar el conjunto de todas las obras que por razones y evolución del proyecto deben realizarse, y el contratista está en la obligación de realizar los respectivos diseños y construcción de las mismas bajo precios de mercado establecidos y con la aprobación de interventoría conforme a las especificaciones aplicables y normatividad vigente.

5.5.1.2 ACTIVIDADES GENERALES A DESARROLLAR.

Dentro de las principales actividades a ejecutar, se contemplan las siguientes obras que puedan ser requeridas de acuerdo con los estudios y diseños entregados al Contratista y/o que ejecute el mismo, conforme a las especificaciones aplicables y normatividad vigente:

1. Realizar durante la etapa de pre-construcción los ajustes y/o actualizaciones y/o modificaciones y/o complementaciones a los estudios y diseños existentes, requeridos para poder cumplir con el alcance del contrato, previa aprobación por parte del interventor.
2. Construcción de puentes, pontones, obras de contención y estabilización y todas aquellas que se requieran para garantizar la puesta en marcha y operación de la vía.
3. Construcción de obras de mejoramiento y/o rehabilitación y/o construcción, consistentes en ampliaciones de carril, construcción de dobles calzadas, retornos, variantes, etc.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	54	DE	92

4. Construcción de Bahías o Zonas de Descanso para los usuarios en el corredor vial, de acuerdo con las especificaciones y/o diseños técnicos aplicables para su construcción.
5. Las demás que puedan ser requeridas (Estabilizaciones, estudios y diseños de puntos críticos, retornos, puentes peatonales y demás obras que coayuden a la integralidad del Proyecto) de acuerdo con el ajuste a los Estudios y/o Diseños y/o cálculos existentes.

5.6 PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS VIALES

5.6.1.1 GENERALIDADES

El Contratista de obra de manera concertada con el Interventor, deberá atender las emergencias viales que se puedan presentar en los sitios que se encuentren dentro del alcance del contrato (como accidentes de tránsito o efectos sobre la infraestructura ocasionados por fenómenos naturales), adoptando las medidas necesarias para garantizar la seguridad Vial de los usuarios del corredor vial a su cargo, o comunidades, así como aquellas medidas relacionadas con la prevención de ocurrencia de eventos, y difusión de información que contribuya para tal fin; lo anterior en coordinación con la Interventoría y autorización expresa del INVIAS en especial de la Subdirección de Gestión del Riesgo

En caso de que requerirse la elaboración de estudios y/o diseños y/o cálculos adicionales éstos deberán realizarlos el Contratista de obra y ser revisados y aprobados por la Interventoría, salvo instrucción distinta emitida por INVIAS, en todo caso el Contratista presentará los Análisis de Precios Unitarios No Previstos, que puedan ser requeridos (incluidos los estudios y/o diseños y/o cálculos adicionales, si aplican) al Interventor para su revisión y aprobación, de acuerdo con los lineamientos establecidos en el Manual de Interventoría vigente.

Así mismo, y en concordancia con lo contemplado en el numeral 5.4 MANTENIMIENTO PERIÓDICO del presente Manual, durante el plazo del contrato el Contratista será responsable por la transitabilidad y seguridad vial del usuario en el corredor objeto del contrato; también deberá atender las eventualidades y contingencias en el(los) tramo(s) definido(s) en el alcance del contrato, que alteren la operación normal de tránsito y que se presenten a lo largo del plazo contractual.

En los temas relacionados con la atención de la emergencia, medio ambiente, gestión predial y gestión social, se deberán coordinar las acciones correspondientes con la Subdirección de Gestión del Riesgo y la Subdirección de Sostenibilidad del INVIAS respectivamente.

5.6.2 ACTIVIDADES PARTICULARES

Así mismo, el Instituto podrá hacer exigible al contratista de obra la ejecución de algunas o la totalidad de las siguientes actividades específicas como se relacionan a continuación.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	55	DE	92

5.6.2.1 PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS

1. La información de sitios críticos deberá ser actualizada mensualmente y suministrada a la Interventoría para ser cargada en los aplicativos y/o plataformas vigentes indicados por el INVIAS.
2. Con base en la información consolidada de sitios críticos e infraestructura vial afectada, elaborar una matriz de priorización, con el fin de determinar el grado de riesgo de que se materialice la amenaza y pueda generar un cierre parcial y/o total de la vía.
3. Programar e intervenir los sitios críticos identificados que presenten un nivel de riesgo alto con la ejecución de obras preventivas, de mitigación y/o correctivas, según aplique; en los sitios críticos que presenten un riesgo intermedio se deberán ejecutar obras preventivas y/o de mitigación (incluidas obras de bioingeniería), instalar instrumentación para el monitoreo (realizando lecturas periódicas); y en caso de que el riesgo sea calificado de bajo se deberá realizar un seguimiento y monitoreo visual de manera periódica o un su defecto ejecutar obras de bioingeniería o de menor impacto.
4. En el caso de identificar rocas localizadas en el talud superior de la vía, con alto y/o mediano riesgo de caída se deben ejecutar obras para el control de caída de rocas o un su defecto inducir de manera controlada su caída, igualmente, remover rocas de gran dimensión que se encuentren obstruyendo la vía, y de requerirse el uso de explosivos de debe contar con el personal idóneo para este tipo de actividades, y el permiso correspondiente por parte del Ejército Nacional de Colombia.
5. Elaborar un reporte diario de emergencias y suministrarlo a la Interventoría, de acuerdo con los formatos, aplicativos y/o plataformas establecidos por el INVIAS para tal fin.
6. Disponer de la maquinaria necesaria para atender cualquier emergencia que afecte de manera grave la transitabilidad en el corredor, incluidos equipos de gran capacidad, al igual que, de aquella que se requiera por parte del INVIAS para el cargue y/o transporte y/o instalación de puentes metálicos modulares.
7. Realizar el inventario de la población vulnerable, redes de servicios públicos, infraestructura pública y privada, predios afectados o de posible afectación en los sitios críticos de la red nacional de carreteras y/o de las emergencias que se puedan presentar y sean competencia del INVIAS. Así mismo, se deberá realizar el análisis de localización y posesión de predios de acuerdo con el POT o EOT del municipio correspondiente, con el fin de determinar si se encuentra en zona de vía, zona de riesgo, conservación, etc.

5.6.2.2 ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

1. Atender las emergencias de origen natural y/o antrópico que se presenten en la red nacional de carreteras, con el fin de reestablecer la transitabilidad bajo condiciones de seguridad para los usuarios, en el menor tiempo posible.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		56	DE

2. Realizar la identificación, georreferenciación, diagnóstico, inventario de la infraestructura vial afectada, prediseño de la obra de prevención, mitigación y/o restitución de la vía en condiciones de seguridad para el usuario, presupuesto y consolidación de la información recopilada para cada uno de los sitios críticos localizados a lo largo del corredor vial. Así mismo, se deberá suministrar esta información a la Interventoría para que sea cargada en los aplicativos y/o plataformas vigentes indicados por el INVIAS.
3. Para seguimiento a los eventos una vez reportada la emergencia, se deberá realizar mensualmente un levantamiento fotográfico y/o filmico con ayuda del Dron exigido por INVIAS, del área de influencia y/o afectada de cada sitio crítico o del sitio y/o tramo afectado por una emergencia, con el fin de elaborar y suministrar un registro fotográfico que contenga imágenes en planta, en perspectiva, longitudinales y transversales a la vía, donde se evidencie claramente la afectación y que en el rótulo donde se indique como mínimo localización del sitio y norte, vía (nombre y código), PR de afectación, nombre del sector y tipo de afectación. Entre otras, para elaborar un esquema donde se indique la zona e infraestructura vial afectada y los diseños propuestos, cuadro de cantidades y presupuesto.
4. En caso de requerirse por parte del INVIAS, el representante del contratista de obra junto con el de interventoría deberán asistir a las reuniones que cite el Puesto de Mando Unificado (PMU) que se establezca con ocasión de una emergencia en el corredor a cargo.

5.7 SERVICIOS DE ATENCION AL USUARIO DE LA VIA - SAU

5.7.1 ALCANCE

El servicio de atención al usuario que debe prestar el contratista de obra en el tramo o corredor vial pretende llevar a cabo acciones y actividades encaminadas a mejorar las condiciones de seguridad vial y vigilancia de la infraestructura de carretera para su adecuado funcionamiento, disponiendo en todo momento de personal suficiente e idóneo, con capacidad logística y operativa para atender cualquier eventualidad que se presente en el corredor, garantizando con ello la seguridad y transitabilidad en el mismo.

5.7.2 PRINCIPIOS

El Servicio de atención al usuario de la vía (SAU) se regirá por los principios de continuidad, regularidad, calidad del servicio técnico y de la atención al usuario, tecnología avanzada, cobertura, seguridad vial e integridad de la(s) vía(s), sin perjuicio de la descripción que a continuación se hace respecto de cada uno de estos principios, la interpretación de este aparte y la aplicación de estos principios deberán ser efectuadas en concordancia con lo señalado en el Contrato.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	57	DE	92

5.7.2.1 CONTINUIDAD DEL SERVICIO

Se entiende por continuidad del servicio la obligación que tiene el Contratista de obra de garantizar la prestación de los servicios a su cargo las 24 horas del día los 7 siete días a la semana y la eventual operación y mantenimiento de los posibles sistemas de información al usuario existentes en la vía, en forma continua e ininterrumpida, en las condiciones particulares que el INVIAS defina para tal efecto, limitada sólo cuando se presenten situaciones que revistan especial gravedad, siempre que sean imprevisibles e irresistibles para el Contratista.

5.7.2.2 REGULARIDAD

Es obligación del Contratista de obra de proporcionar los servicios al usuario de la vía en forma permanente, sin intermitencias y exigible respecto de cada uno de los servicios que debe prestar.

5.7.2.3 CALIDAD DEL SERVICIO

Corresponde a la obligación que tiene el Contratista de Obra de asegurar un resultado acorde con el programa aprobado de gestión técnica y operativa para la administración eficiente del corredor vial, en cuanto a la prestación de los servicios al usuario de la(s) vía(s) durante el plazo del Contrato, siendo exigibles para cada uno de los servicios que debe prestar el Contratista.

5.7.2.4 COBERTURA

Consiste en asegurar que los servicios prestados por el contratista de obra estarán disponibles en todo el corredor vial, y para todos los eventos que afecten al usuario de la vía sin distinción alguna.

5.7.3 SERVICIOS A CARGO DEL CONTRATISTA DE OBRA

A continuación, se relacionan de manera general los servicios que deberán ser prestados por el Contratista de Obra durante la duración total del contrato:

1. Atención de accidentes de Transito
2. Primera asistencia a personas y/o servicios médicos de emergencia. (No incluye servicios médicos comunitarios)
3. Auxilio mecánico vial básico a vehículos y Motocicletas
4. Operación y/o mantenimiento de los posibles sistemas de información al usuario y/o Sistemas Inteligentes de transporte existentes en la vía y/o Equipos electromecánicos y/o Sistemas de Control y/o los que se llegaran a implementar.
5. Información al usuario del estado de la vía y servicios por medio (Cierres por obra, accidentes de tránsito, contingencias) las 24 horas 7 días a la semana disponiendo de una línea de atención.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	58	DE	92

6. Atención inicial para neutralización de las vías del corredor donde se presenten derrames provocados por los vehículos con fallas mecánicas o accidentes, de ser necesario el manejo definitivo lo realizará la empresa transportadora a través de la activación de su plan de contingencias.
7. Control y coordinación con los equipos de emergencia propios y disponibles, así como con los centros reguladores de urgencias y emergencias CRUE, para la atención de incendios en el corredor y su infraestructura vial.

Estos servicios deberán operar con personal responsable y altamente calificado, prestando un servicio con altos niveles de calidad y modernidad, con todos los equipos necesarios para tal fin.

5.7.4 SERVICIOS AL USUARIO DE LA VIA

En este apartado se definen los servicios a cargo del Contratista de Obra, los cuales deben operar desde el momento de la suscripción de la orden de inicio del Contrato, hasta cuando finalice o el INVIAS lo indique. Para la estructuración de este servicio en los procesos precontractuales del INVIAS, las Unidades Ejecutoras deberán validar el proceso de cotización y diseño de la necesidad realizado, expresado en unidades prestadoras del servicio y centro de control, con el personal que disponga para tal fin la Dirección de Ejecución y Operación con experiencia en este tema. De igual manera se deberá incluir en la etapa preoperativa, capacitaciones iniciales del servicio SAU, seguimiento, modificación, cambios y demás aspectos relacionados con este servicio a este personal, con el fin de que con su experiencia se promueva una adecuada calidad del servicio prestado a precios razonables del mercado, mientras el INVIAS no disponga de una metodología diferente para tal fin.

5.7.5 MANUAL DE SERVICIOS AL USUARIO- MASU

El Contratista de Obra deberá elaborar y presentar para aprobación de la Interventoría un Manual de Servicios al Usuario - MASU que describa el modelo de servicios del sistema vial, y especifique cada uno de los protocolos e instrucciones de acción para las operaciones de asistencia básica a los usuarios, así como para aquellas necesarias ante cualquier eventual emergencia, incidencia, accidente o situación extraordinaria.

Aunque el cumplimiento del Manual de Servicios al Usuario es obligatorio para el Contratista de obra, ello no lo exime del cumplimiento de ninguna de las obligaciones que se definan en el contrato, sus anexos técnicos y/o apéndices y la normatividad vigente aplicable, por lo cual dicho Manual podrá ser complementado y/o actualizado y/o corregido por propia iniciativa del Contratista, o por requerimientos del Interventor y/o el INVIAS, cuando se advierta que el mismo no contempla todos los mecanismos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones contractuales. No obstante, en el evento de que la duración del proyecto supere los doce (12) meses, el Contratista deberá presentar recomendaciones para una actualización de este Manual, cada doce (12) meses, incorporando mejoras al mismo basado en las situaciones que hayan acontecido en desarrollo del Contrato y las recomendaciones proporcionadas por la Interventoría, quien deberá llevar el control de las versiones aprobadas.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	59	DE	92

5.7.5.1 OBJETIVOS

El Manual de Servicios al Usuario - MASU deberá considerar estrategias y acciones para cumplir los siguientes objetivos:

- Establecer un indicador de cumplimiento que mida los tiempos de respuesta o atención a los usuarios de la vía en condiciones de calidad y eficiencia.
- Asegurar mediante un Plan de Aseguramiento de la Calidad el control y la operatividad del corredor vial el correcto desempeño en lo relacionado con los servicios prestados al usuario.
- Garantizar manera permanente la asistencia mecánica y/o médica a los usuarios de la vía en forma continua e ininterrumpida, en las condiciones particulares que el INVIAS defina para tal efecto.

5.7.5.2 CONTENIDO

El Manual de Servicios al Usuario – MASU, deberá contener debidamente desarrollado por lo menos los siguientes elementos:

1. Plan general de operación.
2. Plan de operaciones rutinarias
3. Plan de contingencias
4. Responsables de la ejecución
5. Directorio Telefónico
6. Plan de mantenimiento de vehículos, equipos e instalaciones
7. Protocolo de comunicaciones
8. Metodología de información sobre la disponibilidad de servicios a los usuarios
9. Procedimiento para el registro de los servicios de atención ejecutados mes a mes en el corredor y la presentación de informes al INVIAS.
10. Procedimiento para la operación y/o Mantenimiento de los posibles Sistemas de información al Usuario y/o Sistemas Inteligentes de Transporte (En caso de que Aplique).

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	60	DE	92

11. Procedimiento de Comunicaciones con la Policía de Tránsito y Transporte.

5.7.5.3 PLAZO PARA ELABORACION, ENTREGA Y APROBACION

El procedimiento para la entrega del Manual de Servicios al Usuario - MASU para revisión y aprobación por parte de la Interventoría, será el siguiente:

1. Dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la fecha de inicio del contrato, el contratista de obra deberá entregar al Interventor el Manual de Servicios al Usuario que cumpla con los términos del presente aparte.
2. El Interventor tendrá un término máximo de cinco (5) días calendario contados a partir del recibo del documento para revisarlo y sugerir al Contratista de obra las modificaciones tendientes a que los procedimientos allí contenidos sean adecuados para obtener los resultados previstos en el presente aparte, sin embargo, de no mediar pronunciamiento alguno se entenderá que el Interventor no tiene objeciones al documento.
3. De existir comentarios a dicho manual por parte del Interventor, este le otorgará al contratista de obra un plazo adicional de cinco (5) días calendario para que haga los ajustes correspondientes, sin embargo, una vez atendidas las modificaciones este no podrá generar observaciones sobre asuntos adicionales a los mencionados en su primera revisión
4. La segunda revisión por parte del Interventor se deberá hacer en un plazo máximo de tres (3) días calendario, contados a partir del recibo del documento.

El procedimiento de presentación de las actualizaciones, complementaciones y/o correcciones, será el mismo previsto en el numeral correspondiente del presente Manual, en lo que se refiere a Servicios al Usuario.

5.7.6 OBLIGACIONES PARTICULARES A CARGO DEL CONTRATISTA

Sin perjuicio de la descripción de la obligación anteriormente referida, el Contratista de obra deberá prestar a los usuarios de la vía los servicios a los que se refiere este aparte, en cumplimiento de los manuales, protocolos y procedimientos que se indiquen en el Manual de Servicios al Usuario. - MSAU, para tales fines, desarrollará las siguientes acciones:

El Contratista de obra será responsable por el cumplimiento de las obligaciones que en materia de atención de incidentes, accidentes de tránsito y emergencias se establecen en el presente numeral, así como respecto a la disposición de los equipos y sistemas mínimos para tales efectos, para lo cual deberá establecer, como mínimo:

- Un Sistema de información y atención de incidentes, accidentes y emergencias de tránsito, tanto a los usuarios de las vías como a los vehículos que lo requieran.
- Un sistema de Atención a usuarios

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	61	DE	92

- Un procedimiento de operación de equipos, instalaciones y vehículos a su cargo para la prestación de los servicios al usuario.
- Llevará un inventario y registro detallado de accidentalidad que ocurran en la vía y los reportará mensualmente para la actualización de la base de datos respectiva (Formato MEPI-MGVI-FR-3 - Registro Accidentes/Incidentes de tránsito), información que deberá quedar registrada en el aplicativo entregado por el Instituto Nacional de Vías, destacando la ubicación o punto de referencia (PR) en donde ocurrió, tipo, causa posible, tipo y número de vehículos involucrados en el suceso, así como su fecha y hora del evento y las consecuencias, expresadas en número de heridos, muertos o daños a terceros. Como parte de la recolección de la información deberá solicitar y reproducir mediante copia física y/o en medio magnético el croquis del evento levantado por la autoridad competente que reposa en el expediente de la oficina de tránsito y remitirlo a la Interventoría del Proyecto.
- Un protocolo de operación y/o mantenimiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte y/o Centros de Control y Operación y/o Equipos electromecánicos y/o Sistemas de Control (Cuando existan y su operación sea delegada al contratista), así como el manejo y suministro de información al usuario y/o al INVIAS.
- La logística requerida para la ubicación de parqueo de vehículos de operación, taller de mantenimiento y atención mecánica básica a vehículos de usuarios del corredor que lo requieran; El Contratista podrá ubicar los equipos y vehículos para atención a los usuarios en los sitios estratégicos en los cuales se puedan prestar los servicios en los tiempos estipulados en el contrato ; que pueden ser los peajes que pudieran existir a lo largo del corredor vial, previo concepto favorable por parte de la interventoría, y la correspondiente aprobación del INSTITUTO.
- Un procedimiento de mantenimiento de equipos, instalaciones y vehículos a su cargo para la prestación del servicio.
- Un registro de los servicios de atención ejecutados mes a mes en el corredor vial a cargo.
- Presentación de informes semanales al INVIAS respecto a los servicios SAU, acorde con lo consignado en el formato MEPI-MGVI-FR-7, el cual debe presentarse con la misma periodicidad y almacenarse en carpeta compartida con interventoría, supervisión y/o las áreas que indique la Dirección de Operación y Ejecución. En la carpeta compartida también se dejarán copia de registros de personal, vehículos, así como de los formatos empleados en campo y los diligenciados en el Centro de Control SAU, con su respectivo respaldo en archivo físico, acorde con la norma de archivo vigente.
- Dada la naturaleza de los servicios (Ambulancia, Grúa) a prestar y en la medida de las autorizaciones que reciba el Contratista para subcontratar con especialistas estos servicios, es obligación prioritaria del Contratista presentar dichos subcontratos a la Interventoría del Proyecto, la cual revisara el estado de dicho subcontrato tanto operativa como financieramente. Para la inclusión en el Acta Parcial de obra de los ítems de Servicios al Usuario es imprescindible estar al día financieramente con el subcontratista especializado hasta el mismo periodo que se está radicando el Acta parcial; esta verificación será realizada por la Interventoría del Proyecto.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		62	DE

5.7.7 PERSONAL Y VEHICULOS

Para efectuar el servicio de atención a los usuarios de la vía y disponer la atención de incidentes, accidentes de tránsito y emergencias, el Contratista de obra deberá contar y disponer para cada proyecto en particular de las cantidades y tipo de vehículo y/o personal exigido por el INVIAS, dentro de los cuales podrán requerir:

- Vehículo (s) tipo carro – taller. (*Vehículo con capacidad para cargar señalización*)
- Vehículo (s) tipo grúa para movilizar vehículos de carga (*Movilizar Mínimo 30 Toneladas*)
- Vehículo (s) tipo grúa para movilizar vehículos livianos (*Planchón o cama baja capacidad mayor a 4,0 Ton*)
- Vehículo (s) tipo ambulancia TAM (Medicalizada)
- Vehículo (s) tipo ambulancia TAB (Atención Básica)
- Personal capacitado en atención de emergencias y primeros auxilios.
- Equipos de Rescate y Atención de Incidentes.
- Los demás que se consideren pertinentes.

El Personal mínimo para operar los vehículos que prestaran el servicio a usuarios será así, quienes deberán poseer experiencia previa suficiente para la operación o acompañamiento de estas labores específicas:

Vehículo	Personal Requerido	Específicos
Carro Taller	Profesional o Técnico Mecánico (1) Conductor-Auxiliar de tráfico (1)	Tanto el Conductor-Auxiliar como el Mecánico deben contar con su respectiva licencia de conducción al menos C1 y no tener ninguna sanción activa o deuda con entidades de tránsito.
Grúa Pesada	Operador de Grúa Pesada (1) Auxiliar de grúa y tráfico (1)	Operador de Grúa debe tener licencia C3 y no tener ninguna sanción activa o deuda con entidades de tránsito
Grúa Liviana	Operador Grúa Liviana (1) Auxiliar de grúa y tráfico (1)	Operador de Grúa debe tener licencia C3 y no tener ninguna sanción activa o deuda con entidades de tránsito
Ambulancia TAM	Médico General Auxiliar de Enfermería o tecnólogo en atención prehospitalaria o técnico profesional en atención prehospitalaria o auxiliar de enfermería Conductor	Según Resolución 3100 de 2019 del Ministerio de Salud y Protección Social se estipula lo siguiente: 4. La ambulancia cuenta con la siguiente tripulación: 4.1. Profesional de la medicina. 4.2. Profesional de la enfermería o tecnólogo en atención prehospitalaria o técnico profesional en atención prehospitalaria o auxiliar de enfermería. 4.3. Conductor que cuenta con licencia para la conducción del respectivo vehículo expedida por la autoridad competente y adicionalmente cuenta con constancia de asistencia en las acciones de formación continua en primeros auxilios o de primer respondiente.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	63	DE	92

Vehículo	Personal Requerido	Específicos
		4.4. El personal profesional de la salud cuenta con constancia de asistencia en las acciones de formación continua en soporte vital avanzado. 4.5. El personal técnico o auxiliar cuenta con constancia de asistencia en las acciones de formación continua en soporte vital básico.
Ambulancia TAB	Auxiliar de Enfermería Conductor	Según Resolución 3100 de 2019 del Ministerio de Salud y Protección Social se estipula lo siguiente: . . 4.2. Profesional de la enfermería o tecnólogo en atención prehospitalaria o técnico profesional en atención prehospitalaria o auxiliar de enfermería. 4.3. Conductor que cuenta con licencia para la conducción del respectivo vehículo expedida por la autoridad competente y adicionalmente cuenta con constancia de asistencia en las acciones de formación continua en primeros auxilios o de primer respondiente. 4.4. El personal profesional de la salud cuenta con constancia de asistencia en las acciones de formación continua en soporte vital avanzado. 4.5. El personal técnico o auxiliar cuenta con constancia de asistencia en las acciones de formación continua en soporte vital básico.

Nota: La Cantidad de personal para la operación de cada vehículo es determinada por los turnos que se establezcan por el Contratista para la prestación de servicios 24x7, siempre y cuando cumplan con la legislación colombiana Ley 21 de 1982, Ley 89 1988, Ley 100 de 1993 (Sistema de seguridad social integral) y las demás normas vigentes relacionadas en la materia.

En los proyectos en los cuales por su magnitud el INVIAS requiera el servicio de una brigada de bomberos, ésta deberá ser suministrada como equipo mínimo obligatorio, de conformidad con las características de la infraestructura y precisada en los documentos del proceso de selección.

5.7.8 EQUIPOS Y PERSONAL

La Interventoría verificará la presencia y funcionalidad de los vehículos y equipos, el personal, experiencia y su idoneidad.

5.7.8.1 EQUIPO PARA RESCATE

El Contratista deberá contar con los siguientes equipos exigidos por INVIAS en la cantidad y tipo la realización de rescates y la atención de incidentes:



**INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL
MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL**

CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
VERSIÓN	1		
PÁGINA	64	DE	92

Elementos Mínimos de Rescate Frente a Accidentes de Tránsito		
ELEMENTO	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	
FUENTE DE PODER	Motor	A gasolina, 4 tiempos, superior o igual a 2.5 HP.
	No de salidas	2 salidas para operar 2 herramientas simultáneas sin pérdida de presión
	Presión máxima de trabajo	Superior o igual a 630 bar
	Peso	Entre 12 kg / 36 kg
	Norma NFPA 1936 y/o en 13204	Que SI cumpla Norma NFPA 1936 y/o EN 13204
HERRAMIENTA COMBINADA	Distancia de separación	Entre 14" / 18"
	Fuerza máxima de separación	Entre 16000 / 75000 lbs
	Fuerza máxima de corte	Entre 67000 / 165000 lbs
	Fuerza de tracción	Superior o igual a 10000 lbs
	Presión de operación	Superior o igual a 630 bar
	Norma nfpa 1936 y/o en 13204	Que SI cumpla Norma NFPA 1936
	Peso	Entre 30 lbs / 36 lbs
	Corte acero redondo	Superior o igual a 25 mm
RAM	Numero de émbolos	Entre 1 y 2 émbolos
	Longitud retraído	Entre 380 mm / 650 mm
	Longitud elevación 1er embolo	Entre 240 mm / 350 mm
	Longitud elevación 2do embolo	Entre 240 mm / 350 mm
	Carrera de embolo o longitud total de elevación	Entre 480 mm / 600 mm
	Longitud extendida	Entre 750 mm / 1510 mm

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	65	DE	92

Elementos Mínimos de Rescate Frente a Accidentes de Transito		
	Cumple norma nfpá 1936 y/o en 13204	Que SI cumpla Norma NFPA 1936 y/o EN 13204
	Fuerza mínima de elevación en el primer Embolo	Superior o igual a 29.900 lbs
	Fuerza mínima de elevación en el segundo Embolo	Superior o igual a 60.000 lbs
	Presión de trabajo	Superior o igual a 630 bar
	Peso	Inferior o igual a 21kg
CORTAPEDALES O MINI CUTTER	Fuerza de corte	Entre 30.000 lbs / 55.000 lbs
	Peso	Entre 7 lbs / 11lbs
CARRETE CON MANGUERA HIDRÁULICA	Longitud	Superior o igual a 15 mts
	Peso	Inferior o igual a 41 kg
	Cantidad	Uno (1) por salida
	Acoples	Uno (1) por salida
CADENAS	Material	Acero Templado
	Longitud	Superior o igual a 1,5 mts
	Peso	Entre 8 kg / 13 kg
	Observaciones	Con ganchos de agarre y acoples / puntas

5.7.8.2 SERVICIO MECANICO DE RESCATE VEHICULAR

El Contratista de obra deberá contar con el personal calificado y capacitado para el adecuado manejo de los vehículos y de los equipos de rescate vehicular cuando se requiera su uso, incluye este servicio mecánico llevar en remolque los vehículos averiados del lugar del accidente o incidente al puesto de servicio más cercano y el Contratista se encargará

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	66	DE	92

también de la limpieza del sitio del accidente con el retiro y disposición de los elementos que quedaron esparcidos a lo largo de la vía a los sitios indicados.

Los vehículos, deberán estar en buenas condiciones de funcionamiento, con un máximo de cinco (5) años de antigüedad con respecto a la fecha de suscripción del contrato, por lo tanto, los conductores como los vehículos tipo Grúa, ambulancia y Carro – Taller, deben contar con toda la documentación, permisos y licencias de circulación, requerida por las regulaciones nacionales para ejercer la función de prestación del servicio, así como los elementos de seguridad vial necesarios para la prestación del servicio.

Igualmente, los vehículos deberán incluir un sistema de monitoreo y geolocalización para su control por parte del Contratista de obra e Interventor que en el momento que se requiera por parte del INVIAS se puedan integrar a cualquier plataforma interoperable para su monitoreo y optimización de tiempos de respuesta, con el propósito de asegurar que los mismos ejecutarán las labores únicamente en el corredor a cargo del proyecto y/o en las zonas autorizadas por el Interventor, hasta realizar su traslado al taller o parqueadero más cercano al lugar del incidente.

5.7.8.3 SERVICIO DE AUXILIO MECÁNICO VIAL

Para proporcionar el servicio de atención mecánica de emergencia, el Contratista de obra deberá disponer de servicio de grúa que cumpla con las siguientes condiciones básicas:

5.7.8.3.1 RETIRO Y TRASLADO DE VEHICULOS EN GRÚA

Se deberá disponer de una grúa de conformidad con lo estipulado en el aparte correspondiente a los Servicios a Cargo del Contratista, que deberá desplazarse al lugar del suceso para retirar el vehículo y trasladarlo a una zona de servicio o a un taller mecánico ubicado en alguna población cercana a la zona atendida por la carretera definida en el Manual de Servicios al Usuario – MASU aprobado vigente y la autorización del propietario del vehículo mediante el Formato MEPI-MGVI-FR-1 - Registro de auxilio Mecánico vial. Este servicio de grúa deberá estar disponible, y contar como mínimo con: sistema de monitoreo y geolocalización, y con capacidad de carga acorde al tipo de vehículo a retirar o trasladar y deberá ser aprobada previamente por la Interventoría.

Esta Grúa debe contar como mínimo con:

- Sistema de monitoreo y geolocalización.
- Un (1) compresor de aire para vehículos 12 voltios de al menos 250 PSI
- Herramientas de diagnóstico como el probador de batería, interfaz de diagnóstico, profundímetro para determinar la altura del labrado de las llantas, etc.
- Luminaria o globo de luz para labores nocturnas, que permitan visibilidad de la zona.
- Juego de herramientas manual para realizar mantenimiento
- Multímetro
- Combustible (gasolina y diésel).
- Cruceta.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	67	DE	92

- Conos viales de 90 cm y tres franjas reflectivas (unidades: 10)
- Todos los demás elementos que se consideren necesarios para prestar la asistencia mecánica básica a vehículos en el lugar donde se localice o se presente el incidente.

5.7.8.3.2 AUXILIO MECÁNICO VIAL (CARRO - TALLER)

El Contratista de Obra debe contar con un vehículo de auxilio mecánico Vial (Carro Taller), debidamente equipado con herramientas, equipo y personal idóneo, con el propósito de proporcionar asistencia mecánica básica que incluye, sin limitarse a ellos lubricación, refrigeración o suministro de líquido refrigerante, suministro de líquido para frenos, suministro de combustible, arranque, pinchazos, entre otros.

El personal idóneo para la conducción del Carro – Taller, corresponderá a un técnico o profesional en mecánica automotriz, con experiencia demostrada en mantenimiento de automotores no menor a 5 años y título debidamente expedido por una institución debidamente acreditada ante ICFES.

La atención a vehículos de los usuarios de la vía por parte del carro - taller deberá corresponder a servicios de asistencia mecánica básica, por lo cual el riesgo asociado a los mayores costos por daño o afectación al usuario generada por la acción de actividades que excedan este tipo de atención mecánica, deberán ser asumidos por el Contratista y/o el dueño o poseedor del vehículo atendido y registrado con autorización del propietario del vehículo bajo el Formato MEPI-MGVI-FR-1 - Registro de auxilio Mecánico vial.

Este carro - taller debe contar como mínimo con:

- Sistema de monitoreo y geolocalización.
- Un (1) compresor de aire para vehículos 12 voltios de al menos 250 PSI
- Herramientas de diagnóstico como el probador de batería, interfaz de diagnóstico, profundímetro para determinar la altura del labrado de las llantas, etc.
- Juego de herramientas manual para realizar mantenimiento
- Multímetro
- Gato hidráulico y/o mecánico
- Engrasadoras
- Valvulina
- Aceiteras
- Limpia Bornes
- Juego de puntas
- Linterna
- Una (1) cámara fotográfica para registro fotográfico de estado de vehículo al inicio de la atención.
- Líquido refrigerante.
- Líquido para frenos.
- Combustible (gasolina y diésel).
- Cruceta.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	68	DE	92

- Gatos mecánicos aptos para levantar automóviles y vehículos de carga.
- Conos viales de 90 cm y tres franjas reflectivas (unidades: 10)
- Todos los demás elementos que se consideren necesarios para prestar la asistencia mecánica básica a vehículos en el lugar donde se localice o se presente el incidente.

5.7.8.4 SERVICIO DE ASISTENCIA MÉDICA DE URGENCIA EN AMBULANCIA

Para prestar el servicio de Asistencia médica de urgencia en ambulancia, el Contratista deberá disponer de ambulancias y personal paramédico idóneo para atención de emergencias, que cumplan con la cantidad, tipo y ubicación que para tal efecto establezca el INVIAS, con la Normatividad vigente del Ministerio de Salud y Protección Social, la que la sustituya, modifique o adicione, el INVIAS determinará para cada proyecto el de traslado ya sea traslado asistencial de mediana complejidad (TAM) o traslado asistencial de baja complejidad (TAB).

El servicio deberá cumplir con las siguientes características, las cuales deberán asegurar la disponibilidad de los medios para atender al usuario que lo requiera y de ser necesario trasladarlo, previa coordinación con el Centro Regulador de Urgencias y Emergencias CRUE de su jurisdicción, al centro de salud más próximo en el que se le pueda atender dadas sus condiciones de salud, a través de cualquiera de los siguientes tipos de traslado:

Cada ambulancia deberá incluir un sistema de monitoreo y geolocalización para su control por parte del Contratista de obra e Interventor, con el propósito de asegurar que los mismos estén disponibles para atender las labores únicamente en el corredor a cargo del proyecto y/o en las zonas autorizadas por el Interventor, hasta su traslado a la Unidad Hospitalaria o médica más cercana.

Asimismo, las ambulancias deben tener los elementos mínimos relacionados en la Resolución 3100 de 2019 para el Transporte Asistencial de baja complejidad y de Mediana complejidad del Ministerio de Salud y las demás normas y las demás que determinen las autoridades de tránsito. En cuanto a las especificaciones técnicas, las ambulancias deben tener en cuenta tanto los elementos definidos tanto en la Resolución 2003 de 2014 del Ministerio de Salud y Protección Social, como en la Norma Técnica Colombiana NTC 3729 (última actualización), que define la tipología vehicular, ambulancias de transporte terrestre, así como las que las sustituyan, modifiquen o adicione y demás regulaciones vigentes. Así mismo, deberá cumplir con lo establecido en la Resolución 926 de 2017, sobre el desarrollo del Sistema de Emergencias Médicas en las ciudades y por último el Contratista a través del personal de su ambulancia deberá diligenciar cada vez que realice una prestación del servicio el Formato MEPI-MGVI-FR-2 - Registro de Asistencia Médica y este deberá ser archivado en la Oficina SAU para su posterior revisión.

5.7.8.4.1 TRASLADO ASISTENCIAL DE MEDIANA COMPLEJIDAD (TAM)

Las ambulancias deberán contar con los medios para prestar servicios de Traslado Asistencial Medicalizado (TAM) para atender a heridos cuyo estado potencial y/o real sea de riesgo y requiera equipamiento, material y personal médico durante la atención y el transporte.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	69	DE	92

Las ambulancias terrestres deberán contar con todos los equipos requeridos para prestar el TAM, así como con todos los elementos auxiliares e insumos necesarios para proporcionar el servicio de Asistencia médica. Estos equipos e insumos deben ser modernos, acordes con el estado del arte, y estar en buen estado de funcionamiento y mantenimiento.

La prestación del servicio deberá incluir atención de urgencia en ambulancias de soporte avanzado y la participación de equipos móviles y personal formado en atención, debidamente entrenado y uniformado, conformado por las siguientes personas por unidad de ambulancia:

- Un (1) médico general con entrenamiento certificado en soporte vital avanzado de mínimo 48 horas.
- Un (1) auxiliar de enfermería o de urgencias médicas o tecnólogo o técnico en atención pre- hospitalaria con entrenamiento en soporte vital básico de mínimo 20 horas.
- Un (1) conductor con mínimo 40 horas de capacitación en primeros auxilios, con licencia profesional de quinta categoría.

5.7.8.4.2 TRASLADO ASISTENCIAL DE BAJA COMPLEJIDAD (TAB)

Este tipo de ambulancias deberán contar con los medios para prestar servicios de Traslado Asistencial Básico (TAB) que debe contar con una dotación básica para dar atención oportuna y adecuada al paciente durante el desplazamiento.

La prestación del servicio deberá incluir atención de urgencia en ambulancias de soporte básico y la participación de equipos móviles y personal especializado de atención, debidamente entrenado y uniformado, conformado por las siguientes personas por unidad de ambulancia:

- Un (1) Tecnólogo con experiencia en atención prehospitalaria o técnico profesional en atención prehospitalaria o auxiliar en enfermería, en cualquier caso, con certificado de formación en soporte vital básico de mínimo 20 horas.
- Un (1) conductor con mínimo 40 horas de capacitación en primeros auxilios, con licencia profesional de quinta categoría.

Las ambulancias terrestres deberán contar con todos los equipos requeridos para prestar el TAB, así como con todos los elementos auxiliares e insumos necesarios para proporcionar el servicio de asistencia médica básica. Estos equipos e insumos deben ser modernos, acordes con el estado del arte, y estar en buen estado de funcionamiento y mantenimiento.

5.7.9 PROTOCOLO PARA ATENCION DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE TRANSITO

Por ser una actividad crítica y prioritaria que impacta de manera significativa sobre la transitabilidad del corredor, llegando a comprometer la vida de los usuarios, el Contratista de obra deberá atender incidentes y accidentes de tránsito que se presenten en el corredor a cargo, para lo cual, debe seguir el procedimiento o protocolo fijado en el manual de Atención

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	70	DE	92

al usuario – MASU para atenderlos en los tiempos de respuesta establecidos, los cuales, serán verificados por parte de la Interventoría:

Durante la operación normal, los usuarios deben obtener un tiempo de respuesta a su comunicación telefónica en el menor tiempo posible para el inicio de todas las operaciones de registro y consulta de datos y bajo cualquier carga de trabajo, en desarrollo de esta comunicación se informará al usuario el tiempo máximo para la atención del incidente y/o accidente.

El contratista de obra bajo la vigilancia del interventor mediante la medición de un indicador de gestión en el Formato MEPI-MGVI-FR-4 - Tiempo de atención Accidentes/Incidentes de tránsito, deberá cumplir con los siguientes tiempos máximos, los cuales, de ser necesario, podrán ser ajustados según cada proyecto en particular por parte del INVIAS y bajo los cuales se registró los descuentos establecidos en el documento Condiciones niveles de servicio:

1. Atención de accidentes de tránsito y/o emergencias médicas, mediante el uso de ambulancias y/o equipos de rescate: 45 minutos máximo.
2. Atención de accidentes de tránsito y/o emergencias, mediante el uso de grúas y/o carro taller: 45 minutos máximo.

Tan pronto como se presente un evento que requiera atención por parte del Contratista de obra en el marco de los servicios de atención al usuario, el Contratista seguirá las siguientes acciones:

1. Registrar los eventos en la bitácora de control de manera inmediata y cumplir los procedimientos de atención previstos en el Manual de Operación - MASU.
2. Deberá Informar de inmediato a las autoridades competentes, la entidad o sus representantes u otras entidades relacionadas, con el objeto de que se tomen las acciones pertinentes relacionadas con cada evento o situación registrada.
3. Mantener registros de las llamadas de emergencia con detalles de horario y tipo de evento, personal de atención y acciones adoptadas.

5.7.10 CONTROL Y VIGILANCIA DEL SAU

El Contratista deberá contar en su sede Administrativa de Obra (Campamento, sucursal, etc.) con una oficina encargada de la coordinación de las labores de campo y los servicios a prestar a los usuarios; dicha área contará con personal 24x7 atendiendo las solicitudes de los usuarios y todas aquellas situaciones que se presenten en el corredor, centro de atención que deberá tener un coordinador o responsable de la operación SAU de dedicación exclusiva para este, requerimientos y reportes que surjan de las diferentes entidades o áreas. Para tales fines deberá contar con los siguientes elementos:

- Sistema de Localización y seguimiento de vehículos en el corredor vial.
- Línea de atención al usuario (*Celular habilitado con salida y entrada de llamadas*)
- Computador con servicios de Internet permanente

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	71	DE	92

- Impresora.
- Archivo físico (bitácora, formatos de atención de servicios)
- Comunicación con Policía de Tránsito y Transporte.
- Comunicación con el CRUE de la Jurisdicción.

Esta oficina será la encargada de recibir las llamadas del usuario, pedir la información al usuario acerca de las características de su vehículo y lo que lo aqueja, evaluar cuál de los servicios que se prestan es el idóneo para la situación que manifiesta, inmediatamente comunicarse con la unidad en campo (Grúa, Carro Taller, Ambulancia) para que esta se desplace hasta el lugar donde está el usuario, una vez llegada la unidad al sitio consignar en la bitácora de servicios, mantener comunicación con la unidad y una vez se subsane la novedad o bien se termine el servicios consignar en bitácora. Formato MEPI-MGVI-FR-4 - Indicador tiempo de atención usuarios.

Para el caso de Accidentes de tránsito, esta oficina una vez sea informada deberá comunicarse inmediatamente con la Policía de Tránsito y Transporte reportando el hecho y solicitar a la unidad en campo que recopile la información documental de los vehículos involucrados y le sea remitida para tener en archivo; lo anterior deberá ser registrado en el formato MEPI-MGVI-FR-4 - Registro de accidentes/incidentes de tránsito. Adicionalmente, en el caso de accidentes de tránsito con lesionados graves, según concepto de la tripulación de la ambulancia, la oficina deberá notificar al CRUE del territorio para alistar los servicios de salud.

El Interventor controlará y vigilará de manera permanente el cumplimiento de las obligaciones por parte del Contratista de Obra, para asegurar que en la(s) vía(s) objeto de la supervisión se conserve(n) en todos sus tramos un nivel acorde con el Programa de Gestión Técnica y Operativa – PGTO para la administración eficiente del corredor vial.

Sin perjuicio de las obligaciones de la Interventoría en materia de supervisión, el Contratista de obra deberá evaluar de manera permanente el cumplimiento de las labores de servicio de atención al usuario del corredor vial, para lo cual efectuará sus propias verificaciones y mediciones para lo cual se podrá apoyar en el formato MEPI-MGVI-FR-5 - Monitoreo de unidades en campo. De igual manera para los cambios de turno de los conductores y facilidad de registro de novedades en los vehículos, está disponible el formato MEPI-MGVI-FR-6 - Reporte cambio de turno de unidades para su uso en el terreno.

5.7.11 FORMA DE PAGO

El Pago por concepto de los servicios de operación se ejecutará por mes en las actas de obra con fundamento en la cantidad de meses que en el periodo de cada acta se certifique por parte del Interventor sobre la disponibilidad de los equipos de operación en la vía y el cumplimiento por parte del Contratista de las condiciones mínimas de servicios al Usuario, para los servicios al usuario que se definan en el Anexo o Apéndice Técnico de Cada Proceso de Contratación.

En cualquier caso, el valor a pagar al Contratista con respecto a la prestación de los servicios al usuario corresponderá a los valores mensuales ofertados por el Contratista en su propuesta económica, aplicables a cualquier mes del año, para la prestación de los servicios al usuario, por cada unidad de equipo mínimo requerido para tal fin.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		72	DE

El Pago incluirá los costos de todos y cada uno de los servicios, equipos y suministros descritos en el presente numeral que cumplan con lo establecido en el NUMERAL 5.7, y en general todos los necesarios para la atención de los incidentes y/o accidentes que pudiesen presentarse en el corredor. El Contratista deberá contemplar los mismos en la preparación de su oferta; Por tanto, en el evento de que sean requeridos insumos o equipos adicionales, no representarán un costo para la entidad.

La prestación de servicios al usuario de ninguna manera será objeto de cobro al usuario, por cuanto se considera una obligación contractual y su reconocimiento se realiza de la manera estipulada en el presente numeral.

Para la liquidación del IVA de la actividad de Servicios al Usuario se debe tener en cuenta que corresponde a un servicio; por lo tanto, los proponentes liquidaran el IVA sobre el valor básico, el cual deberá incluir los gastos indirectos del Contratista para la prestación de los servicios al usuario.

5.7.11.1 Ajustes

En los documentos técnicos de cada proceso de selección, deberá definirse si los Servicios al Usuario se encuentran sujetos o no a ajustes.

Para los proyectos en los cuales se contemple dentro de los documentos técnicos del proceso de selección el pago de ajustes para los Servicios de Atención al Usuario, se deberá aplicar la siguiente disposición:

- El INVIAS actualizará anualmente al vencimiento de los doce (12) meses transcurridos a partir de la fecha de iniciación del contrato (Anualidad), o del último ajuste efectuado, los valores unitarios correspondientes a los Servicios De Atención al Usuario del contrato, con base en la variación anual del IPC (Índice de Precios al Consumidor Total Nacional en año corrido) publicado por el DANE a 31 de diciembre del año inmediatamente anterior a la fecha de aplicación del ajuste aquí indicado o el índice que para este efecto defina la entidad.

5.8 SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

5.8.1 GENERALIDADES

Para la totalidad del corredor vial a cargo, será responsabilidad del Contratista de Obra la ejecución de actividades de Señalización, Seguridad Vial y Planes de Manejo de Tránsito, actividades o ítems que se ejecutarán en cada sector de las vías de la red nacional de carreteras no concesionada en coordinación con el Interventor y la Dirección Territorial del INVIAS a cargo de la red Nacional de Carreteras en la jurisdicción.

El Contratista de Obra, está obligado a realizar todas las acciones necesarias para efectuar las intervenciones requeridas en cuanto a obras de señalización horizontal y vertical y la instalación de defensas metálicas, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial que propendan reducir los índices de accidentalidad de la(s) vía(s), tanto en número como en gravedad.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	73	DE	92

En consecuencia, el Contratista de Obra ejecutará las obras, incluyendo la localización, el Plan de Manejo de Tránsito y características de la señalización temporal atendiendo los criterios que para el diseño e instalación de la señalización horizontal y vertical se encuentran contenidos en el Manual de Señalización Vial vigente– Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia 2015, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 0001885 del 17 de junio de 2015 o el que se encuentre vigente, incluyendo la totalidad de las normas y especificaciones en él contenidas y/o referidas, las Normas Técnicas Colombianas pertinentes vigentes aplicables al proyecto y las “Especificaciones Particulares” que pudieran indicarse aplicables al proyecto.

No obstante, lo anterior, en caso de discrepancias entre lo estipulado en las especificaciones particulares, frente a lo indicado en el Manual de Señalización Vial vigente y/o en las Normas Técnicas Colombianas NTC aplicables, prevalecerán estas dos (2) últimas normas sobre aquellas.

La instalación de nuevas señales o reposición de señales deterioradas se efectuará de acuerdo con la norma vigente al momento de la instalación o reposición.

5.8.2 PRINCIPALES ACTIVIDADES

En todos los casos, las actividades o ítems que se ejecutarán en cada sector de las vías por intervenir se definirán coordinadamente entre el Administrador Vial, el Interventor y la Dirección Territorial del INVIAS a cargo de la red Nacional de carreteras en la jurisdicción

Las principales actividades a realizar en materia de señalización y seguridad vial son las siguientes:

1. Suministrar e instalar los dispositivos de seguridad vial, señalización horizontal y señalización vertical retro reflectiva, ésta última con lámina retro reflectiva tipo IX o superior, según norma técnica NTC 4739.
2. Suministrar e instalar tachas reflectivas, estoperoles, tachones, boyas, delineadores tubulares y demás elementos de señalización y seguridad vial previstos en el CAPÍTULO 5 “OTROS DISPOSITIVOS PARA LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO”, del Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia vigente.
3. Instalar defensas metálicas en sitios de alto riesgo de salida de vehículos. Adicionalmente deberá efectuar los trabajos de actualización de los elementos de seguridad, así como su conservación, reparación y reposición de las defensas metálicas o parte de sus elementos que sean necesarios para brindar seguridad a los usuarios de las vías. Para determinar su ubicación, tipo, situación, altura y separación de obstáculos se dará cumplimiento a la GUÍA TÉCNICA PARA EL DISEÑO DE LAS ZONAS LATERALES, PARA VÍAS MÁS SEGURAS, divulgado por la Corporación Fondo de Seguridad Vial en septiembre de 2012 o por la versión más reciente de este documento o por la norma que la(s) sustituya(n), adicione(n) o complemente(n) durante la ejecución del Contrato. Los materiales empleados en las defensas deberán cumplir como mínimo con lo establecido en las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVÍAS vigente, o el/los que lo sustituya(n), adicione(n) o complemente(n) durante la ejecución del Contrato. Los postes y las conexiones de las defensas

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA	74	DE	92

metálicas deberán estar en perfecto estado y en las mismas condiciones y especificaciones originales de construcción e instalación.

4. Instalar la señalización, dispositivos y las obras de protección a peatones en las zonas escolares.
5. El Contratista realizará el suministro e instalación de las vallas Institucionales e Informativas necesarias para la información del contrato de acuerdo con la normatividad vigente
6. Presentar el Plan de Calidad el cual debe ajustarse y ser coherente con el cronograma de obra elaborado para la ejecución de las obras.

5.8.3 PROCEDIMIENTOS A REALIZAR

El Proyecto se ejecutará en las vías a cargo del INVÍAS y comprende entre otros los siguientes procedimientos:

- Identificar y verificar los sitios definidos por el INVÍAS para la ejecución de las obras de señalización a cargo del Contratista, para tales fines el Contratista de Obra, junto con el Interventor, deberán realizar recorridos conjuntos con el personal que sea designado por la Dirección Territorial de INVÍAS en la jurisdicción a las vías que serán señalizadas, recorridos en los cuales se determinarán las cantidades máximas por ítem que podrán ser ejecutadas en cada sector. Una vez realizado lo anterior, será responsabilidad del Contratista de Obra elaborar y presentar a consideración de la Interventoría y de la Dirección Territorial correspondiente del INVÍAS, dentro de los treinta (30) días calendario siguientes, el diseño de la señalización que deberá ser implementada acorde con los lineamientos señalados en el Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia vigente. Por tal razón, el Contratista deberá inspeccionar todos los sitios y puntos en los cuales se realizará la señalización.
- Efectuar el debido control de calidad a todos los materiales que sean utilizados en la ejecución del contrato, mediante pruebas técnicas de laboratorio de los materiales a utilizar, de acuerdo con las normas técnicas colombianas correspondientes, así como aportar los certificados de calidad de estos. Además, se deberá efectuar control de calidad a todas las obras ejecutadas, de acuerdo con lo indicado en Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 0001885 del 17 de junio de 2015 o el que se encuentre vigente y lo sustituya, incluyendo la totalidad de las normas y especificaciones en él contenidas y/o referidas, así como las especificaciones particulares que rijan la contratación, presentando al INVÍAS todos los certificados de calidad de los materiales utilizados en la ejecución de las obras, así como los resultados de los ensayos de laboratorio que demuestren el cumplimiento de las especificaciones establecidas para las diferentes actividades de señalización.
- Efectuar el suministro e instalación de señalización vertical, verificadas durante la inspección de campo realizada por el Contratista con personal de la Interventoría y de la Dirección Territorial, En el desarrollo de los trabajos para señalización vertical, solamente podrá ser utilizada con lámina retro reflectiva tipo IX o superior, según

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	75	DE	92

norma técnica NTC 4739. El tamaño de las señales SI-05 y SI-06 se diseñaran de acuerdo con la información que se vaya a colocar y se pagará por metro cuadrado.

- Suministrar e instalar tachas reflectivas, estoperoles, tachones, boyas, delineadores tubulares y demás elementos de señalización y seguridad vial previstos en el CAPÍTULO 5 “OTROS DISPOSITIVOS PARA LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO”, del Manual de Señalización Vigente.
- Efectuar labores de señalización horizontal, para lo cual se deberán realizar tramos de prueba para la aplicación de la pintura (ancho, espesor, velocidad, caudal, microesfera, etc.), y efectuar así la correspondiente calibración de los equipos de aplicación y control de señalización horizontal, antes de iniciar el proceso de aplicación definitivo según los tramos definidos, actividad que será adelantada bajo la supervisión del personal de la Interventoría y por el que sea designado por el INVIAS. Para la aplicación de la pintura de tráfico se deben demarcar las líneas o marcas viales según lo indique la inspección de campo realizada por el Contratista de Obra y por el personal que sea designado por la Interventoría, previa verificación del cumplimiento de los requerimientos técnicos para ejecutar dichas obras.
- Efectuar el suministro e instalación de Defensas metálicas, colocadas en tierra o sobre muro, según lo indique la inspección de campo realizada por el Contratista, el Interventor y por el personal que sea designado por el INVIAS, previa aprobación del INVIAS. La principal referencia será lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC – 3755 “DEFENSAS METÁLICAS PARA CARRETERAS. VIGAS EN LÁMINAS DE ACERO ACANALADAS PARA DEFENSAS VIALES” complementadas, en cuanto no se encuentre regulado por la Norma precitada, con lo dispuesto en el artículo 730 de las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVIAS Vigentes, además de las especificaciones particulares que rijan el proceso de contratación.
- Entregar un registro a la Interventoría, como soporte para la elaboración de la pre-acta de las Actas Parciales de Obra, en donde se detalle una a una la ubicación y cantidad de las obras ejecutadas, de acuerdo con el modelo que para tal efecto sea suministrado por el INVIAS. Dicho soporte, deberá estar debidamente suscrito por los Ingenieros Residentes del Contratista y de la Interventoría, para que sea posible proseguir con los trámites de cancelación del Acta respectiva de acuerdo con el procedimiento previsto en el manual de interventoría de obra pública vigente.
- Disponer de todos los equipos y personal necesarios para el desarrollo de las actividades de señalización dentro del contrato, incluyendo las cuadrillas adicionales necesarias para la ejecución del contrato dentro del plazo máximo establecido, sin que ello represente un mayor costo para la entidad.
- Presentar un cronograma de actividades para los trabajos por ejecutar, en los formatos establecidos para tal fin por el INVIAS, en el cual indicará expresamente los tiempos de ejecución para cada actividad. En caso de que el Contratista incumpla las fechas de ejecución y los tiempos acordados para las actividades, la Interventoría del contrato procederá a solicitar las sanciones previstas en la normatividad vigente.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		76	DE

5.8.4 USO DE MATERIALES PARA SEÑALIZACIÓN

Las funciones y características específicas de la señalización horizontal y vertical estarán regidas básicamente por el Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia vigente o el que lo sustituya, las normas NTC que versan sobre el particular y las Normas y Especificaciones Generales de Construcción de carreteras del INVIAS, sin embargo, en caso de no ser claro o de requerirse alguna particularidad, el Contratista de Obra a través de sus Ingenieros Especialistas emitirán el concepto respectivo a la Interventoría, quien con el debido soporte técnico lo aprobará o rechazará, siempre informando de ello a la Dirección Territorial correspondiente.

5.8.4.1 DEMARCACIÓN DE PAVIMENTOS (PINTURA DE TRAFICO).

Adicionalmente a la prevista en los manuales respectivos, se exige que la pintura de tráfico sea una mezcla homogénea, libre de contaminantes y de una consistencia adecuada para su uso en la capacidad para la cual está especificada. La dispersión debe ser de tal naturaleza que el pigmento no produzca un asentamiento inadecuado, no se formen costras o pieles en el envase y no tome una consistencia granular o empiece a coagularse. El pigmento asentado debe ser fácilmente dispersado, con un mínimo de resistencia mediante agitación manual con una espátula, hasta un producto con una consistencia uniforme y fluida. La pintura de tráfico podrá ser almacenada hasta por un periodo de seis meses, tiempo contabilizado a partir de la fecha de producción.

La pintura de tráfico se deberá aplicar de manera homogénea y de tal manera que no haya exceso ni deficiencias en ningún punto y formando una película uniforme sin arrugas, ampollas ni bolsas de aire. Toda pintura de tráfico que no resulte satisfactoria en cuanto a acabado, adherencia con la superficie, alineamiento longitudinal y reflectividad deberá ser corregida o removida mediante fresado o algún procedimiento satisfactorio para la Interventoría y la Entidad, a costo del Contratista únicamente. En ningún evento se deberá utilizar pintura negra de tráfico para ocultar las demarcaciones ejecutadas equivocadamente o demarcaciones anteriores; solo puede usarse como contraste en pavimentos. Igual tratamiento se deberá dar a toda pintura colocada en desacuerdo con los planos o las instrucciones de la Interventoría o la Entidad y que, a juicio de ésta, pueda generar confusión o inseguridad a los usuarios de la vía.

5.8.4.2 PINTURA ACRÍLICA BASE AGUA

Este producto puede ser aplicado con equipos airless o equipos convencionales de spray. El espesor húmedo de aplicación y la temperatura superficial deben cumplir con los parámetros establecidos en la regulación técnica antes mencionada. A pesar de su rápido secado en condiciones normales de aplicación, se prevé que en aplicaciones con alta humedad relativa ambiental (superior al 80%) y baja brisa, se podrían observar incrementos en el tiempo de secado; por esta razón, se sugiere no aplicarla en condiciones de humedad relativa superiores a la mencionada anteriormente.

A diferencia de la pintura base solvente, la pintura acrílica base agua requiere de un almacenamiento menos controlado. Al no ser material peligroso esta pintura no requiere de confinamiento ni de preparaciones o equipos especiales (extintores)

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	77	DE	92

para ser almacenada correctamente; sin embargo, el producto debe estar en un lugar ventilado y bien almacenado de manera en que las cubetas no se abran para evitar presencia de oxígeno en su interior.

Igual que toda pintura de tráfico, para poder lograr el desempeño deseado es importante controlar los espesores de aplicación, conforme a las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y la Norma Técnica NTC aplicable.

5.8.4.3 PINTURA PLÁSTICA EN FRÍO

Las características físico-químicas del plástico en frío (100% sólidos) permiten que el espesor de la película seca se encuentre entre el 98% y el 100% del valor del espesor de la película húmeda aplicada. Además, se puede aplicar en condiciones de humedad relativa hasta de 85%, bajo movimiento de aire y temperaturas superficiales bajas, mínimo de 5°C.

El material se entrega listo para el uso; solo es necesario mezclar los componentes hasta conseguir una perfecta homogeneidad, y aplicar el producto antes de sobrepasar el tiempo de vida útil. Deben seguirse las instrucciones respecto a las proporciones de mezcla de los componentes, ya que una alteración notable puede reducir sensiblemente la durabilidad.

Las pinturas para tráfico denominadas plásticos en frío se clasifican de acuerdo con el método de aplicación, ya que la naturaleza de sus componentes y la composición básica de los diferentes tipos son muy semejantes; las diferencias se centran en el tamaño de partícula de las cargas, la viscosidad, y la composición del endurecedor, que son las adecuadas al uso y tipo de señalización. Se distinguen dos clases: de aplicación manual y con máquina.

Igual que toda pintura de tráfico, para poder lograr el desempeño deseado es importante controlar los espesores de aplicación, conforme a las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y la Norma Técnica NTC aplicable.

5.8.4.4 PLÁSTICOS EN FRÍO DE APLICACIÓN POR SPRAY (1:1).

El aspecto de este material es muy parecido al de las pinturas para tráfico líquidas, pero la película seca aplicada puede alcanzar un espesor tres veces mayor (aproximadamente 0,60 mm). Las proporciones de mezcla de los componentes debe estar en partes iguales de componente A y B, de tal manera que se pueda obtener una película seca que cumpla con los parámetros contenidos en la Norma Técnica Colombiana que versa sobre el particular (NTC1360).

5.8.4.5 PLÁSTICOS EN FRÍO DE APLICACIÓN POR EXTRUSIÓN.

Teniendo en cuenta sus características, el plástico en frío por extrusión se considera como un material de larga duración; se aplica mediante dispositivos que permiten su colocación sobre el pavimento en la forma y dimensiones deseadas. En cuanto a los requerimientos técnicos debe cumplir con lo contenido en la norma NTC -1360.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA	78	DE	92

5.8.4.6 RESINA TERMOPLÁSTICA

Este tipo de demarcación es el resultado de la aplicación sobre el pavimento de resina plástica fundida a altas temperaturas y aplicada sobre la vía con un determinado espesor. La aplicación puede realizarse utilizando equipos pulverizadores a presión (denominada termospray) o mediante dispositivos que vierten el material sobre el pavimento en forma de cortina, obteniendo como resultado capas más gruesas (por extrusión).

Los materiales termoplásticos carecen de disolventes y es el calor el que fluidifica el producto para permitir su aplicación; una vez realizada la aplicación sobre la carretera se vuelven sólidos de manera inmediata, permitiendo la apertura al tráfico en unos pocos segundos, lo que constituye su característica más singular y otra de sus más notables ventajas de empleo.

Tanto desde el punto de vista de sus constituyentes como de su comportamiento de uso, no hay diferencias significativas entre los distintos productos para clasificarlos por estos criterios. Por ello se pueden clasificar atendiendo al método de aplicación, conforme a lo cual se habla de materiales aplicados por pulverización y por extrusión.

5.8.4.7 MICROESFERAS DE VIDRIO

Estos elementos se disponen en la superficie de ciertas marcas viales para proporcionar retrorreflexión (visibilidad nocturna a las marcas).

La retrorreflexión final de la marca vial depende entre otras cosas, en lo que se refiere a las microesferas de vidrio, de su índice de refracción, de su granulometría, de su esfericidad y del número de defectos que tengan. La durabilidad de esta retrorreflexión depende, sin embargo, del conjunto pintura/microesferas y de la resistencia al desgaste del material base, pero en lo que concierne a este aparte, dependerá de su dosificación, del grado de hundimiento de las microesferas en la capa de pintura y de la fuerza con que éstas estén agarradas a ella. Al respecto se debe observar lo contemplado en las Normas y Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVIAS Vigentes y la Norma Técnica Colombiana NTC 2072.

5.8.4.8 IMPRIMACIONES PREVIAS A LA DEMARCACIÓN

Se denominan con este nombre a los productos que se emplean como primera capa antes de aplicar la pintura de tráfico sobre el pavimento rígido, sobre la que posteriormente se aplica el producto definitivo, y que están constituidas por resinas sintéticas en disolución, cuya naturaleza guarda relación con el fin para el que son aplicadas.

Una vez realizada la imprimación, se deberá implementar la pintura de demarcación máximo 72 horas después de imprimir, teniendo en cuenta que después de ese tiempo, el imprimante pierde la propiedad de adherencia entre la pintura y la superficie del pavimento.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA	79	DE	92

5.8.5 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE DEFENSAS METÁLICAS

Para esta actividad, rige lo establecido en las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVIAS Vigentes y lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC – 3755 “DEFENSAS METÁLICAS PARA CARRETERAS. VIGAS EN LÁMINAS DE ACERO ACANALADAS PARA DEFENSAS VIALES”; y lo previsto en el subnumeral 3 del Numeral 5.8.2 “Principales Actividades” de este Manual.

5.8.6 CERTIFICADOS DE CONFORMIDAD

Por cada uno de los lotes de materiales que se utilicen para el desarrollo de los trabajos, el fabricante deberá suministrar, con destino al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, un certificado de conformidad donde se indiquen expresamente los valores mínimos consignados en las especificaciones que rigen la contratación, frente a los valores obtenidos por el fabricante en sus análisis de laboratorio, para cada uno de los ítems señalados en dichas especificaciones. Se deberá indicar expresamente, en este certificado, el nombre o razón social del laboratorio que efectuó las pruebas, su dirección, ciudad, números telefónicos y correo electrónico, así como el número de la habilitación emitida por la Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia a dicho laboratorio para efectuar las citadas pruebas, o por su homóloga del país de origen en el evento en que los materiales fueren importados.

El certificado mencionado deberá ser entregado por el Contratista al Interventor con copia a la Dirección Territorial del INVIAS, acompañado de un escrito suscrito por el representante legal o por su delegado, con expresa indicación del lugar en el cual se encuentran almacenados los materiales que correspondan con el lote del cual se presenta el certificado, con el fin de que se pueda verificar la información aportada por parte de la Interventoría y/o del INVÍAS y se obtengan las muestras del caso para efectos de realizar las pruebas pertinentes.

En el caso en que sean retiradas muestras, se levantará un acta suscrita por los representantes del contratista, de la Interventoría y del INVÍAS, procediendo a sellarlas en forma tal que sea posible estampar en dichos sellos las firmas de los participantes. El Instituto Nacional de Vías, decidirá el destino que se dará a dichas muestras.

El (los) certificado(s) de conformidad que corresponda(n) con el (los) lote(s) de(l) material(es) aplicado(s), formará(n) parte del acta de recibo de la obra ejecutada.

Durante el desarrollo del contrato, serán exigibles los certificados de conformidad de los siguientes materiales:

- Pintura, microesferas, tachas reflectivas, tachones plásticos, delineadores Tubulares, estoperoles, pegante de tachas reflectivas y de estoperoles e imprimante.
- Defensas metálicas, secciones finales, secciones de tope, captafaros, postes para instalación de defensa metálica
- De la señalización vertical: Lámina metálica, Lámina retro reflectiva., ángulos de hierro, tornillos y remaches.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	80	DE	92

5.8.7 CONTROL DE CALIDAD

El Contratista de Obra, deberá tener disponibles en cada frente de trabajo donde se encuentre desarrollando labores de demarcación, los equipos para control de calidad para labores entre otras de señalización horizontal, marcas viales, tachas reflectivas, tachones plásticos, delineadores tubulares, estoperoles y los dispositivos que se requieran para señalar zonas escolares, instalación de señales verticales, los que podrán ser utilizados por el Interventor y/o personal del Instituto Nacional de Vías o por el que sea designado por éste, en cualquier momento, con el fin de verificar el cumplimiento de lo previsto en las especificaciones indicadas en este documento, en todo caso como mínimo los establecidos en el Manual de Señalización Vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia 2015, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 0001885 del 17 de junio de 2015 o el que lo sustituya y en las demás normas aplicables.

5.8.8 CIERRE DE VIA Y PLAN DE MANEJO DEL TRANSITO -PMT

5.8.8.1 GENERALIDADES

Como parte del proyecto y con el fin de cumplir los lineamientos del Manual de Señalización Vial vigente, a continuación, se presenta, a título informativo, los lineamientos básicos que debe contener el PMT para el manejo del tránsito durante la ejecución de las obras, planes que deberán ser elaborados e implementados por el Contratista durante la vigencia del contrato, en cada sitio específico que lo requiera, previa aprobación de la Interventoría. Es de recalcar que el PMT se debe elaborar e implementar con estricta observancia de los parámetros establecidos en el Manual de Señalización Vial, vigente.

El Contratista de las obras, en coordinación con la Territorial correspondiente del INVIAS y con representantes de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, implementará un Plan de Manejo del Tránsito-PMT de conformidad con lo establecido en el capítulo 4 señalización y medidas de seguridad para obras en la vía del Manual de Señalización Vial vigente – Dispositivos uniformes y llevará a cabo los cierres de la vía que sean necesarios, para garantizar la seguridad de las operaciones de aplicación y el tiempo de secado de la demarcación y la ejecución de marcas viales, así como para la instalación de tachas, estoperoles y demás actividades, implementando la señalización temporal y los dispositivos de señalización y de protección necesarios y aceptables para el interventor. Cuando el volumen de tránsito sea superior a 1.000 vehículos por día y se va a restringir la circulación, se deberá implementar un plan de información ciudadana y mitigación del impacto al usuario de la vía, en coordinación con el Instituto Nacional de Vías, con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con las Autoridades Locales de tránsito, y los Gremios de los Transportadores, programando la intervención de la vía en horarios de menor volumen de tránsito, informando por medio de perifoneo y por otros medios de comunicación hablados y escritos sobre esta situación, como mínimo con tres (3) días hábiles de antelación al inicio de las obras.

Se deberá colocar el número de señales provisionales que sean necesarias durante el tiempo que tome realizar labores de mantenimiento u obras, y estas señales deberán ser retiradas cuando las obras terminen. La cantidad de señales y su ubicación deberá ajustarse siempre en función de criterios técnicos y buscando reducir la accidentalidad.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	81	DE	92

La señalización temporal debe considerar las condiciones de visibilidad más desfavorables. Para ello, las señales, barricadas, conos y demás elementos de señalización deberán cumplir con:

- **Reflectividad de las señales de tránsito:** Todas las señales de tránsito deberán fabricarse con material reflectivo, conforme a las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVÍAS vigente, según se modifiquen o adicionen de tiempo en tiempo, y con el Manual de Señalización Vial Vigente, según se modifique o adicione de tiempo en tiempo, o la Ley Aplicable.
- **Reflectividad de elementos de direccionamiento:** Todos los elementos rígidos como barricadas, canecas, muros deberán tener elementos y dispositivos reflectivos que cumplan con las normas técnicas Colombianas y con el Manual de Señalización Vial vigente.
- **Luces intermitentes:** Con el fin de garantizar la visibilidad de barricadas o elementos de direccionamiento deberán utilizarse luces intermitentes. En caso de barreras, deberán colocarse luces de advertencia que permitan mayor visibilidad.
- **Señales luminosas:** Las señales deben generar su propia luz. La luz debe ser opaca y no debe encandelillar a los conductores de vehículos. En caso de poca visibilidad nocturna se deberán utilizar reflectores orientados de manera que no deslumbren al conductor. No se permitirá el uso de mecheros ni de dispositivos de iluminación que no cumplan con las normas ambientales y las de calidad.

El costo de la elaboración, implementación y difusión del Plan de Manejo de Tránsito –PMT- está incluido en la Administración del Contrato.

El PMT debe ser valorado con una inspección vial y/o auditado con una auditoría de seguridad vial conforme a las guías de auditoría de seguridad vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

5.8.8.2 OBJETIVO GENERAL

El objetivo del PMT es prevenir y mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en las vías públicas de la red Nacional de Carreteras en las cuales se ejecutará el proyecto y en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un mejor nivel de servicio, ordenado, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

5.8.8.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

De acuerdo con el MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL, DISPOSITIVOS UNIFORMES PARA LA REGULACIÓN, DEL TRÁNSITO EN CALLES, CARRETERAS Y CICLORRUTAS DE COLOMBIA 2015 O EL QUE LO SUSTITUYA” se tienen los siguientes objetivos:

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	82	DE	92

- Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones, trabajadores, equipos de trabajo y trabajos en sí.
- Evitar la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales, inclusive a las propiedades y actividades comerciales colindantes a la zona de obras.
- Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les permita tomar decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- Diseñar, programar e implementar coherentemente las rutas alternativas y/o desvíos requeridos para la ejecución de las obras de manera que afecten lo mínimo posible al transporte público y particular.
- Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el desarrollo de las obras.

5.8.8.4 PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

- La seguridad vial de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito debe ser un elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto.
- La circulación vial debe ser restringida u obstruida lo menos posible.
- Los conductores, ciclistas y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, cuando se aproximan y cuando atraviesan la zona de las obras.
- La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo es esencial en la ejecución de obras. Los elementos orientados al control de tránsito como señales verticales, señales horizontales, elementos de canalización, entre otros, representan un costo y su correcta aplicación debe ser compensada como cualquier otro elemento de trabajo.
- Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones viales rutinarias, programadas y documentadas de los elementos de regulación del tránsito, dejando registro de las correspondientes evidencias.
- Todas las personas, cuyas acciones afectan el control temporal del tránsito deben recibir entrenamiento adecuado, desde el nivel superior del personal administrativo hasta el personal de campo, incluyendo los auxiliares de tránsito.
- El costo de implementación y difusión del PMT estará a cargo del Contratista dentro de la administración.
- Definir las áreas donde serán permitidos trabajos, almacenamiento de materiales y equipos de trabajo para cada etapa de las obras.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	83	DE	92

- Identificar la programación y documentación de inspecciones viales y la metodología para informar los resultados de las mismas.
- Establecer criterios para mantener la limpieza en las zonas aledañas del corredor contratado.

5.9 SISTEMAS INTELIGENTES APLICADOS AL TRANSPORTE (ITS)

5.9.1 GENERALIDADES

El INVIAS podrá evaluar la conveniencia para el proyecto, durante la ejecución del contrato, de procurar la utilización de nuevas tecnologías de los sistemas de transporte inteligente conocidas en inglés como Intelligent Transportation Systems -ITS-, compuesta de sistemas que permiten la recolección, almacenamiento, procesamiento, análisis y distribución de información relacionada con el movimiento de vehículos.

Los sistemas y equipos ITS tienden a integrar personas, carreteras y vehículos, adelantos que vienen evolucionando en el mundo a un compás tecnológico y económico muy rápido e interesante, y su utilización se hace cada vez más necesaria, de manera que se aprecie un progreso en la modernización de los corredores viales en términos de la seguridad vial y del control para pasajeros y carga.

De otra parte, estos sistemas de control inteligente permiten una mejor gestión del tránsito para evitar o reducir la congestión vehicular, lo que se traduce en una operación más eficiente y segura de la infraestructura vial, una reducción de los tiempos de viaje, una reducción en el costo de consumo de combustible y una disminución de contaminación atmosférica.

Los criterios a tener en cuenta en su aplicación dependen de la jerarquía vial del corredor o tramo vial y de la demanda de vehículos a transitar por la misma.

Generalmente, la administración y el control inteligente de una carretera, se realiza por medio de los siguientes sistemas:

- Sistemas electrónicos para el conteo y registro del tránsito por categoría vehicular, invasivos y no invasivos de la superficie de la vía. Incluirá la sugerencia de posibles estándares tecnológicos probados en otros países, pero disponibles en Colombia.
- Software para el control y administración del tránsito vehicular y su componente económico, con reportes de información de tránsito en tiempo real en el centro de control y en otros sitios.
- Sistemas de video y Circuito Cerrado de Televisión -CCTV- para la inspección remota del comportamiento del tránsito vehicular y el monitoreo con sensores instalados en sitios críticos, y transmisión de información

 INVIAS <small>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</small>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		84	DE

mediante sistemas de telecomunicación inalámbrica. La utilización de este sistema permite la vigilancia cerca y al instante de las condiciones de la carretera y la circulación del tránsito.

- Pantallas de información y señalización e información dinámica de tipo LED móvil de diferentes tamaños y capacidades, para usuarios, conductores y viajeros, conocidos también como Avisos Electrónicos Inteligentes, que también ofrecen asistencia de seguridad en la conducción.
- Sistema de Pesaje Dinámico para vehículos de carga.
- Sistemas para el cobro electrónico de peajes mediante tarjeta inteligente, o también el sistema de Telepeaje, que opera con equipos de lectura dinámica electrónica de dispositivos instalados en los vehículos.
- Sistemas de estaciones de teléfono en ruta para la atención de seguridad vial para emergencias, accidentes de tránsito y asistencia mecánica de vehículos y pasajeros.
- Frecuencias moduladas de radio para la administración de la vía misma y de infraestructuras asociadas tales como túneles, puentes y viaductos.
- Existen también otros elementos o equipos para la automatización y el control vial, tales como sensores o transductores de tránsito, indicadores de velocidad, sensores meteorológicos, controladores de señales de tránsito y pulsadores peatonales, cuya utilidad para el proyecto debe ser investigada y analizada.
- Equipos electromecánicos y/o Sistemas de control de operación
- Enlaces con el Plan de Mando Unificado –PMU-

5.9.2 OPERACION DE LOS SISTEMAS

Dependiendo de la jerarquía del tramo o corredor vial en la red nacional, y en el evento de ser solicitado por el INVIAS, el Contratista de Obra deberá cuantificar cuales, cuántos y donde se utilizarán los anteriores elementos ITS, y presentar los documentos técnicos resultado de la evaluación junto con el presupuesto detallado al Interventor, el cual una vez revisado y aprobado lo remitirá al INVIAS para que la Entidad evalúe la pertinencia de la implementación de los mismos.

En el caso de que el tramo o corredor vial objeto del proyecto cuente con sistemas inteligentes de transporte –ITS y sea solicitado por el INVIAS, El Contratista se obliga para con el INVIAS a ejecutar la operación de los sistemas, respecto a:

- Realizar todas las actividades necesarias para la operación y mantenimiento preventivo de los ITS, incluyendo la totalidad de sistemas y equipos necesarios para el adecuado funcionamiento de este, para lo cual el

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		85	DE

Contratista debe disponer en el sitio de las labores, de todos los recursos (personal, materiales, equipos y herramientas) que sean necesarios.

- Operar todos los servicios y actividades que puedan requerirse para el adecuado funcionamiento de los ITS, velando por mantener unas condiciones adecuadas de seguridad y comodidad para los usuarios.
- Apoyar la integración de los ITS de las vías a su cargo, al centro de control principal del INSTITUTO, en coordinación con el operador de este, para aquellos casos en los cuales sea requerido.
- Realizar todas las actividades requeridas para la operación de los ITS, las cuales están relacionadas con la atención y monitoreo de las vías utilizando como principal herramienta el centro de control de operaciones (en el caso de contar con uno) para realizar la supervisión, control y gestión de todos los subsistemas existentes.
- Gestionar el manejo del tránsito en coordinación con las autoridades competentes, cuando ello sea requerido.
- Realizar la operación de los ITS las veinticuatro (24) horas del día 7 días a la semana, disponiendo del personal y equipos mínimos requeridos.
- Realizar todas las actividades requeridas para el mantenimiento preventivo de los ITS, incluyendo la totalidad de sistemas y equipos necesarios para el adecuado funcionamiento de los mismos.
- Desarrollar las actividades relacionadas con el soporte de software y aplicativos de control que sean requeridos para el manejo de los ITS.
- Garantizar los servicios y recursos requeridos para la operación de los ITS que sean requeridos por el INVIAS, a través de la gestión con los organismos de emergencia respectivos.
- Presentar informes semanales y mensuales al Instituto Nacional de Vías y a la interventoría que sea contratada por la Entidad, con el detalle sobre las actividades ejecutadas, incluyendo el registro fotográfico correspondiente. El citado informe contendrá, entre otros aspectos, información financiera, estadísticas de tránsito por sentido de circulación y por categorías, reporte de accidentes de tránsito, reporte de mantenimiento preventivo, control de variables de operación y demás que sean considerados durante la ejecución del contrato, cuyo modelo será definido de común acuerdo entre el Contratista y el INVIAS, al inicio del mismo.

5.9.3 GESTIÓN DEL TRÁFICO

Recoge las estrategias y procedimientos necesarios para la gestión del tráfico, así como las actividades de vigilancia y supervisión de la infraestructura de la vía y subestaciones, las cuales tienen como objetivos principales:

 INVIAS <small>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</small>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	86	DE	92

- Gestionar la seguridad, el tráfico y el estado de la vía, procurando mejorar las condiciones de seguridad vial, a través del uso adecuado y organizado de infraestructuras e instalaciones.
- Generar los reportes de incidentes y/o accidentes de tránsito e informar a las autoridades competentes.
- Generar Inspecciones viales de Seguridad Vial de conformidad con la guía de Inspecciones de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Generar Auditorías de Seguridad Vial de conformidad con la guía de Inspecciones de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial conjuntamente con la Interventoría.
- Reportar las fallas que se puedan presentar en los ITS, para generar las correspondientes órdenes de trabajo preventivo o correctivo de acuerdo con lo reportado.
- Diligenciar los reportes diarios de novedades.
- Controlar el tráfico vehicular haciendo uso de los paneles de mensajería variable, aspa/flechas, límites de velocidad, megáfonos, semáforos y talanqueras, dando aviso oportuno al usuario acerca del estado de la vía, velocidades permitidas, incidentes que se presenten y desvío o cierre de carril.
- Dar aviso oportuno a las autoridades competentes sobre actividades sospechosas que puedan comprometer la seguridad vial del usuario de la vía o de la infraestructura instalada.
- Supervisión continua de los puntos que cuentan con cámaras para evaluar y adoptar medidas sobre las condiciones óptimas de tránsito.
- Verificar las condiciones de operación del sistema de control de tráfico.
- Verificar los índices y estadísticas generadas por la estación de toma de datos.
- Atender las llamadas de los usuarios y orientarlos de acuerdo con los protocolos de actuación preestablecidos

El Contratista de Obra, cuando sea requerido por el INVIAS, deberá garantizar las acciones que permitan el normal funcionamiento del tráfico, las 24 horas del día y 7 días a la semana, disponiendo, como mínimo y sin limitarse a él, del personal necesario para atender las siguientes actividades:

- Atención y supervisión de las indicaciones de los sensores y/o cámaras y/o sistemas y/u otros ITS que puedan existir.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	87	DE	92

- Atención a las radiocomunicaciones.
- Intervención frente a las emergencias por avería mecánica de los vehículos de los usuarios.
- Intervención en las emergencias por accidente de circulación.
- Intervención en las emergencias por incendio, atentado, explosión u otras causas.
- Atención inmediata de las llamadas ejecutadas por los usuarios durante la totalidad del plazo de ejecución del contrato.
- El Contratista deberá contar con presencia permanente de personal, dedicado a la atención de las llamadas, la supervisión del funcionamiento de los equipos, la activación de los procedimientos de emergencia, la atención de las comunicaciones por radio o teléfono con los equipos de mantenimiento, y la centralización de las informaciones de toda índole que tengan incidencia o afecten la operación de la vía.
- Las demás actividades que sean necesarias ejecutar para el cumplimiento del objeto del contrato y las que puedan establecerse en el Manual de Servicios al Usuario – MASU-.

5.10 GESTIÓN SOCIAL Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

5.10.1 GENERALIDADES

El Contratista de Obra se obliga al cumplimiento de las normas ambientales y sociales vigentes, al desarrollo de buenas prácticas de ingeniería para la ejecución de obras, bajo criterios de respeto al entorno natural y social del área de influencia en el cual se desarrollan

De acuerdo con la legislación ambiental aplicable, el Decreto 1076 de 2015, especialmente lo estipulado en los artículos 2.2.2.5.1.1 y 2.2.5.4.3 (o aquellos que los sustituyan o modifiquen) y sus reglamentarios, así como la Ley 1682 de 2013, Decretos 769 y 770 de 2014, el Contratista de Obra debe revisar y analizar el alcance de las obras contratadas con el objeto de tener claridad si el proyecto se ejecuta bajo los lineamientos generales de las Guías de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura (elaboración del Plan de Adaptación de la Guía Ambiental – PAGA).

Todos los costos ambientales y sociales que se desprendan del PAGA deberán estar incluidos en los costos de Administración del contrato.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA	88	DE	92

El Contratista de Obra será el titular de los permisos y autorizaciones y el beneficiario y responsable del cumplimiento de las obligaciones derivadas de los mismos, así como las demás obligaciones contenidas en los apéndices ambiental y social establecidos para fines de contratación de los proyectos de la entidad.

Los proyectos catalogados de mínimo impacto ambiental, son todos aquellos proyectos de infraestructura de la Red Nacional de carreteras, que se desarrollan en zonas intervenidas, en los cuales se tiene programado efectuar actividades que causan una muy baja alteración al ambiente natural en el que se desarrollan (fauna, flora, paisaje, población entre otros).

Los proyectos catalogados como de mínimo impacto para el presente Manual de Gestión Vial Integral, son:

- Proyectos de Suministros de Materiales.
- Demolición Estación de Peajes.

Acorde con la normatividad existente, en particular la ley 397/1997, Ley 1185/2008, Decreto 833/2002, Decreto 763/2009, Ley 1882/2018 y Decreto 138/2019, entre otros; cualquier proyecto de infraestructura o explotación de recursos naturales (vías, oleoductos, gasoductos, pozos exploratorios, minas, líneas de conexión, hidroeléctricas, parcelaciones y urbanizaciones) que puedan afectar evidencias arqueológicas deberá cumplir el desarrollo de programas de arqueología preventiva; por tal motivo se debe realizar ante el Instituto Colombiano de Antropología e Historia-ICANH el trámite establecido por la autoridad competente.

5.10.2 PLAN DE ADAPTACION DE LA GUIA AMBIENTAL – PAGA

El Contratista se obliga a elaborar el PAGA a partir de un reconocimiento de la zona en la que se desarrollará el contrato, estableciendo la información de línea base necesaria para su elaboración y determinación de los programas de la Guía aplicables al proyecto, con sus correspondientes actividades, medidas y obras necesarias para prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos negativos y potenciar los positivos. Esta actividad se debe cumplir conforme los lineamientos establecidos en la respectiva Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Subsector Vial”.

Bajo estos principios, el PAGA elaborado por el Contratista de Obra no debe transcribir los contenidos de la guía, sino particularizar cada uno de los Programas a las condiciones ambientales y sociales del área de influencia del proyecto, una vez ponderados los impactos, conforme a lo indicado en la Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Subsector Vial. De la valoración de estos resultados puede concluirse que algún(os) de los programas no aplique(n), ante lo cual el Contratista de Obra debe presentar a la Interventoría la justificación correspondiente para sustentar esta decisión.

Las medidas de prevención, mitigación o compensación establecidas en el PAGA deben corresponder a los impactos identificados y al tipo de obra a ejecutar, por lo que el reconocimiento de las actividades ambientales y sociales al igual que las demás actividades del contrato, están sujetas a las disposiciones establecidas en el pliego de condiciones específico y Manual de interventoría de Obra Pública vigente del INVIAS o aquel que lo sustituya y demás documentos contractuales.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	89	DE	92

Los formatos del Manual de Interventoría de obra pública vigente o aquel que lo modifique y/o sustituya relativos al cumplimiento del PAGA, deben diligenciarse en su totalidad por parte de los contratistas de obra y deben ser revisados y aprobados por parte de la interventoría

Para efectos del seguimiento ambiental que debe realizar el INVIAS a este tipo de proyectos, las Interventorías remitirán al INVIAS dentro de los treinta (30) días calendario posterior al inicio del contrato de obra, una certificación emanada de una autoridad ambiental en la que se indique que los citados proyectos no requirieron de la elaboración del Programa de Adaptación de la Guía Ambiental -PAGA, previo análisis y revisión de lo establecido en el Decreto único Reglamentario 1076- de 2015.

En el caso que estos proyectos catalogados como de mínimo impacto que se desarrollen dentro de las metas del contrato de Gestión Vial Integral se encuentren ubicados en zonas con territorios declarados como minorías étnicas por el MININTERIOR (o la entidad que fuere competente), y/o en zonas sensibles, y/o zonas de reserva forestal y/o zonas de parques nacionales naturales o en áreas declaradas como protegidas o de manejo especial por los entes Nacionales, Regionales o Territoriales y áreas de protección ecológica, las interventorías deberán incluir adicionalmente en la certificación descrita que los proyectos no generarán ninguno tipo de afectación a estas zonas y no requerirán ningún instrumento ambiental de acuerdo con la normatividad ambiental vigente. Adicionalmente se deberá remitir al INVIAS dentro de los cinco (5) días hábiles de finalización del tiempo de ejecución de los contratos, una nueva certificación en la que se indique que los proyectos se desarrollaron cumpliendo con el principio de No alteración al ambiente natural, por lo cual no se afectó ninguna de las áreas anteriormente mencionadas.

La no aplicabilidad del Plan de Adaptación de la Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Subsector Vial de los proyectos descritos no exime al responsable del cumplimiento de la normatividad ambiental y social vigente.

5.10.3 PERMISOS Y/O AUTORIZACIONES

El Contratista de Obra, debe obtener todos los permisos de carácter ambiental y social para ejecutar las obligaciones del contrato, y obtenerlos en los términos establecidos en el respectivo pliego de condiciones y demás documentos contractuales en concordancia con los lineamientos establecidos por las autoridades ambientales y sociales.

El Contratista de obra en ningún caso, puede adelantar actividades constructivas sin contar con los permisos y/o autorizaciones ambientales y sociales que lo requieran, por lo tanto, la interventoría debe verificar el estado de estos previo al inicio de la obra y de ser necesario ordenar la suspensión inmediata y adelantar las acciones pertinentes establecidas en el respectivo pliego de condiciones y en este manual.

Asimismo, deberá adelantar, cuando aplique, los trámites correspondientes a la sustracción de área de reserva forestal, levantamiento de veda y/o permisos, concesiones y/o autorizaciones para el uso y aprovechamiento de recursos naturales, o modificaciones, cambios y/o ajustes que impliquen el ajuste de las condiciones técnicas iniciales.

Si eventualmente para algunos de estos proyectos hay que tramitar algún permiso ambiental, se deberá allegar por la interventoría copia de permiso expedido por la autoridad ambiental competente junto con la certificación mencionada (sólo tendría aplicabilidad para los permisos que No establezcan algún tipo de compensaciones). Si estos permisos establecen

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	90	DE	92

algún tipo de compensaciones se deberá allegar el documento PAGA y demás formatos establecidos en el Manual de Interventoría de Obra Pública Vigente.

5.10.4 RESPONSABILIDAD DEL CONTRATISTA DE OBRA

Es obligación del Contratista de Obra dar cumplimiento a los programas, actividades y obras de manejo ambiental y social, y a las obligaciones derivadas de la obtención de permisos. La ejecución de medidas de compensación, programas y obras, deben ser simultáneas a la ejecución de las obras del contrato y dentro del plazo contractual.

Así mismo, a partir de lo indicado en las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras adoptadas por INVIAS, le corresponde al Contratista de Obra adoptar buenas prácticas de ingeniería y establecer los procedimientos constructivos que mejor se adapten al entorno para evitar impactos adversos, que requieran posteriores medidas correctivas o la generación de pasivos ambientales y sociales.

El Contratista de Obra es el responsable del pago de multas, sanciones y otras medidas impuestas y ejecutoriadas por las autoridades ambientales y sociales, de acuerdo con lo preceptuado por la Ley 1333 de 2009. Estos pagos se harán bajo responsabilidad del Contratista de Obra y se realizarán a su costa, en ningún caso se aceptará que se reconozcan por el contrato, incluyendo medidas adicionales cuando éstas resultaren del no acatamiento de la normatividad ambiental y social o del no acatamiento de los actos administrativos emitidos por la autoridad competente, conforme lo conceptúe la Autoridad Ambiental y social competente en el acto administrativo que las imponga

El Contratista de Obra es responsable de evitar que se configuren pasivos ambientales y sociales, según definición del Manual de Interventoría de obra pública; en caso de identificarse pasivos por la no ejecución de algunos de los programas y/o medidas establecidas, el Interventor debe ordenar su ejecución como requisito para el recibo a satisfacción de la obra so pone de iniciar un proceso administrativo sancionatorio.

Para la liquidación de estos contratos las interventorías deberán presentar el documento expedido por la Autoridad Ambiental competente en la que se registre el cierre de estos permisos.

5.10.5 GESTIÓN SOCIAL

Para la gestión social los trámites mínimos que se deben gestionar son:

- Certificación de estado de patrimonio arqueológico expedida por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH).
- Certificación de presencia de grupos étnicos expedida por la dirección de consulta previa del Ministerio del Interior.
- Certificación de existencia de personas en situación de desmovilización y reinserción en los municipios del AID expedida por la Agencia Colombiana para la Reintegración (ACR).

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO	MEPI-MGVI-MN-1		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	91	DE	92

- Las demás que apliquen según la naturaleza y alcance del proyecto contratado.

5.10.6 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El proyecto debe propender por un equilibrio entre el crecimiento económico, el bienestar social y la protección ambiental, bajo el supuesto de que las actividades que se desarrollen en la ejecución del mismo, deben asegurar la posibilidad de aprovechamiento de los recursos considerando las situaciones, características, necesidades, y especificidades ambientales, regionales, culturales y sociales de los territorios y las comunidades, propendiendo por su sostenibilidad ambiental y social y en tal sentido se debe buscar minimizar el consumo de recursos de acuerdo con el área en que se desarrolle la actividad.


En ese sentido, en el desarrollo de proyectos de mantenimiento integral, se aplicarán conceptos de sostenibilidad ambiental y construcción sostenible en la infraestructura a atender, incluyendo nociones de cambio climático, análisis de ciclo de vida de los proyectos, así como emisiones, reutilización de materiales, infraestructura vial verde y ahorro de energía en los procesos constructivos y el uso de las energías limpias.

Es responsabilidad del contratista de obra en conjunto con la Interventoría, contribuir al desarrollo sostenible, reconociendo un adecuado dimensionamiento del componente ambiental y social, contribuyendo a mejorar la calidad de las obras y dando cumplimiento a los objetivos y metas ambientales nacionales, para lo cual, deberá tener en cuenta la política que en materia ha fijado el INVIAS, relacionada con los siguientes aspectos de la infraestructura:

- **Huella Ecológica del Proyecto:** el contratista, previa metodología de cálculo concertada con la interventoría, evaluará y generará el reporte de la huella ecológica considerando, entre otros, los impactos que hacen referencia al gasto energético (eléctrico y térmico), consumo de papel, consumo de agua, movilidad y generación de residuos.
- **Promoción y utilización de energías alternativas o renovables:** con el propósito de estimular procesos más eficientes, limpios y sostenibles en el uso de la energía, y en línea los objetivos de desarrollo sostenible en relación con la matriz energética del país, el Contratista implementará durante la ejecución del contrato como mínimo una intervención que contenga energía solar- fotovoltaica o cualquier otra fuente de generación de alternativa de energía. El proceso para implementar deberá contar con la viabilidad técnica y económica de la interventoría.
- **Promoción del desarrollo económico inclusivo:** la sostenibilidad ambiental se encuentra articulada a un crecimiento económico inclusivo, equitativo y estable, basado en modelos de producción y consumo sostenibles; para su promoción desde el desarrollo de infraestructura vial, el Contratista de Obra en la estrategia social del proyecto deberá considerar diferentes actividades productivas, tanto con valor monetario como no monetario, y contribuir especialmente a reforzar las economías autóctonas locales y/o regionales.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO MISIONAL INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL	CODIGO		MEPI-MGVI-MN-1	
		VERSIÓN		1	
		PÁGINA		92	DE

- **Atropellamiento de Fauna:** En aras de hacer seguimiento a la fauna existente en el Área de Influencia Directa del proyecto y considerando la importancia de la información obtenida en campo, el Contratista debe hacer el registro geográfico, fotográfico y filmico, digitación y reporte en la plataforma indicada por INVIAS para tal fin, de la información relacionada con el atropellamiento de fauna ocurrida en los tramos de carreteras que hacen parte del proyecto constructivo, así como la implementación de medidas y presentación de recomendaciones técnicas, que permitan realizar seguimiento y toma de decisiones, encaminadas al establecimiento de pasos de fauna, en concordancia con lo establecido en el subnumeral 5.2.2.3.7 del Aparte correspondiente a la Administración vial. Para garantizar el registro de los individuos de fauna que son atropellados en la vía que hace parte del proyecto constructivo, INVIAS entregará al Contratista de Obra un instructivo para realizar la captura de información.
- **Ahorro del agua:** Se deben adelantar las acciones pertinentes tendientes a adelantar un uso eficiente y ahorro del agua, buscando preservar la oferta hídrica a partir de la formulación de proyectos y acciones que se deben adoptar en el campamento y en los diferentes frentes de obra.
- **Adelantar capacitaciones** dirigidas al personal de la obra, en temas relacionados con el adecuado manejo de aguas superficiales, lluvias y subterráneas.
- **En las vías desprovistas de capa de rodadura** durante épocas de tiempo seco se deberá realizar humedecimiento periódico, por lo menos una vez en la mañana y una vez en la tarde, para evitar que por el paso constante de los vehículos y maquinaria se generen emisiones de polvo y partículas; para lo cual se recomienda la utilización de agua lluvia y/o reutilización de aguas tratadas.
- **Calidad de aire y agua:** Para el control de calidad de aire y control de ruido se deben cumplir con las recomendaciones de la “Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Subsector Vial”.
- **Manejo de Residuos:** El Contratista deberá propender por la recolección, acopio y separación en la fuente de los residuos sólidos generados durante la ejecución del proyecto, para determinar su reutilización o reciclaje, así como la respectiva entrega a empresas recicladoras debidamente constituidas, preferiblemente a las empresas localizadas en el área de influencia del proyecto.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-1		
	MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA CALCULAR NIVELES DE SERVICIO MEDICIÓN DE INDICADOR ATENCION ACCIDENTES/INCIDENTES Y MANTENIMIENTO RUTINARIO	VERSIÓN	1		
		PÁGINA	1	DE	10

1 OBJETIVO

Establecer las condiciones bajo las cuales se deberá prestar el servicio al usuario en la vía, teniendo en cuenta los estándares que debe cumplir el contratista para mantener una atención oportuna con un nivel de servicio adecuado, así como el procedimiento a seguir para realizar el cálculo de reducción de ingresos y niveles de servicio referentes a la medición del indicador de tiempo de atención de servicios prestados a los usuarios de la vía como lo son grúa, carro taller y ambulancia cuando sean atribuibles al contratista, al igual que la medida y reducción de ingreso por concepto de baja calidad en el mantenimiento rutinario.

2 ALCANCE


El presente instructivo hace parte del Manual de Gestión Vial Integral y determina la forma de medir los niveles de servicio al usuario de la vía, al igual que los correctivos a tomar, a partir de lo consignado en el formato MEPI-MGVI-FR-4, realizando los cálculos de su cumplimiento y posterior entrega como parte del soporte de la gestión realizada por el Contratista. Estas condiciones son aplicables a todos los contratos del INVIAS en que estén incluidas actividades de servicios al usuario tales como ambulancia, grúa y carro taller, de acuerdo con lo contemplado contractualmente. De igual manera determina el procedimiento para la aplicación de reducciones en el pago de mantenimiento rutinario por baja calidad del servicio, reflejado en el Manual MEPI-MGVI-MN-1 en los indicadores establecidos en la sección 5.2.6 indicadores de incumplimiento para el caso de la interventoría y en la sección 5.3.1.4 Actividades e indicadores de mantenimiento rutinario para el caso del contratista de obra.

3 MEDICION DE INDICADOR SERVICIOS DE ATENCION AL USUARIO SAU

3.1 Generalidades:

Teniendo en cuenta que para efectos de la medición de la gestión por parte del Contratista en sus servicios de Operación y la atención oportuna a los usuarios se ha diseñado un Indicador operacional para que este sea medible y sustentado tanto para la Interventoría como para el Contratista. Dicho indicador se basa en la respuesta del Contratista una vez es conocedor de un accidente o incidente en su tramo vial sea porque es informado por un tercero o por sí mismo, esta respuesta es el tiempo en que tarda una Unidad (Carro Taller, Grúa o Ambulancia) en llegar al lugar de la novedad desde que es informado de la misma; para efectos de los Contratos bajo la modalidad de Gestión Integral se ha establecido un tiempo de cuarenta y cinco (45) minutos máximo para la llegada de la unidad al sitio; este tiempo obedece a la relación entre distancia que debe recorrer la unidad, que está ubicada estratégicamente dentro del tramo vial, a una velocidad promedio de las vías a cargo del Instituto, que puede oscilar entre 40 y 60 km/hr hasta el sitio del incidente/accidente. Para las vías que por condiciones geométricas y/o de tráfico no sea factible ajustarse a estos estándares, al inicio del contrato se deberá realizar una calibración o prueba piloto en campo para determinar este tiempo máximo de atención si es

ELABORADO POR: EQUIPO DE TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO – INVIAS	REVISADO POR: ING LUIS ARIEL PACHON ING CLAUDIA YANETH ACERO ING JORGE EDUARDO LEYES	APROBADO POR: JUAN ESTEBAN ROMERO TORO Director Operativo
--	---	---

 INVIAS <small>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</small>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA CALCULAR NIVELES DE SERVICIO MEDICIÓN DE INDICADOR ATENCION ACCIDENTES/INCIDENTES	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-1		
		VERSIÓN	2		
		PÁGINA	2	DE	10

necesario.

El Contratista deberá estudiar su tramo vial e identificar la ubicación de sus unidades para que estas cumplan con los estándares de este indicador y verificados por la Interventoría. Esta última tendrá en sus funciones realizar simulacros, asistencia en oficina SAU o confirmación en campo de la atención, para lo anterior se utilizará el formato tiempo de atención accidentes/incidentes, con el cual se podrá tener la certeza de la gestión operativa que está realizando el contratista.


Derivados de la medición registrada en este formato se establece la metodología de pago y reducción de ingresos ante algún incumplimiento que se presente atribuible al contratista, debido a que claramente este indicador a diferencia de los indicadores relacionados como Mantenimiento rutinario que maneja el Instituto no tiene tiempo de corrección o cura. Es sumamente importante que deben quedar en la bitácora de servicios y demás formatos los servicios prestados, tipos de servicios, hora llamada recibida, tiempo de llegada, unidad que acude al servicio y demás información necesaria que sirva de soporte de gestión. A continuación, se detallan los parámetros para su medición, especificaciones y reducciones de ingreso.

3.2 Metodología medición indicador atención al usuario:

La Interventoría y/o supervisión accederá en cualquier momento al Formato Tiempo de atención accidentes/incidentes que se lleva en la Oficina SAU o lleva el contratista en su dependencia designada para tal fin y revisar los tiempos y allí identificará si no se cumple con el tiempo de respuesta (< 45 minutos). No obstante, el contratista enviará semanalmente vía correo electrónico y en formato excel el registro del reporte de este formato como parte de las evidencias de la interventoría y/o supervisión del contrato para su revisión periódica, en todo caso esta información deberá estar disponible con sus soportes y actualizada diariamente, la cual podrá ser requerida en cualquier momento por la interventoría/supervisión o por el INVIAS.

Con base en esta información se verificará en dicho formato qué Unidad (Ambulancia, Grua, CarroTaller) asignada a determinado servicio no alcanza a cumplir con el mismo dentro del umbral de tiempo máximo establecido para la atención de este y remitirá al Contratista por escrito la solicitud de aclaración de dicha situación en las próximas 24 horas siguientes a la ocurrencia de la falla; el contratista a su vez deberá responder si es el caso y tiene soporte de la justificación del retraso de la atención del servicio, 24 horas después de ser notificado.

Esta justificación deberá ser remitida con las respectivas pruebas y en ningún caso se admite que se ampare en daños mecánicos del vehículo por mantenimiento preventivo o correctivos pues los vehículos siempre deben estar en total disposición mecánica para la prestación de los servicios. Los hechos que sean atribuibles como justificaciones obedecen a situaciones específicas y ocasionadas por agentes externos al contratista tales como fenómenos de remoción en masa, inundaciones, protestas de la comunidad, cierres totales por accidentes, encontrar en el trayecto otro accidente, en general razones de fuerza mayor, las anteriores sin limitarse a demás situaciones que serán verificadas por la Interventoría. Cabe destacar que en los casos de los corredores de gestión vial integral en que el tramo vial se encuentre en obras de construcción y/o rehabilitación, el Contratista debe impartir las directrices a su grupo de control de tráfico para que los vehículos de atención (Ambulancia, Grua, CarroTaller) tengan la prioridad y paso ininterrumpido.

	<p style="text-align: center;">INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA CALCULAR NIVELES DE SERVICIO MEDICIÓN DE INDICADOR ATENCION ACCIDENTES/INCIDENTES</p>	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-1		
		VERSIÓN	2		
		PÁGINA	3	DE	10

Si la interventoría no encuentra viable la justificación dada por el Contratista notificara en firme la decisión de aplicar la reducción de ingreso específica a la Unidad (Ambulancia, Grua, CarroTaller) que incumplió dentro de las 48 horas siguientes, esto con el fin de tener datos precisos de gestión mensual del Contratista, para el cálculo final de la reducción de ingresos en el mes, de acuerdo con la siguiente fórmula en la calidad de la prestación del servicio.

- **Formula para el calculo de Reduccion de Ingresos por factor de calidad**

Una vez se establezca por parte de la Interventoria que se dio el retraso injustificado de un servicio y llevando registro de los servicios atendidos que estan fuera del umbral de tiempo de la atencion del mismo en un periodo mensual, se calculará de la siguiente forma la reducción del ingreso RIU, teniendo en cuenta que el método de pago establecido para estos servicios.

$$RIU = \sum SAU * 0,5\% * \text{Ingreso mes}$$

- ✓ **RIU:** Reducción de Ingreso de la Unidad en el mes calculado
- ✓ **$\sum SAU$:** Sumatoria en número entero de servicios atendidos fuera del umbral (45 minutos max o el tiempo establecido)
- ✓ **0,5% :** Coeficiente de reducción sobre pago mensual por unidad fuera de tiempo.
- ✓ **Ingreso mes :** Pago contractual por la unidad (ambulancia, carro taller, Grua) incluido costo indirecto antes de iva.

Se aclara que la Interventoria y/o supervisión realizara esta verificación a cada unidad (Ambulancia, Grua, CarroTaller) por separado, debido a que cada unidad tiene un pago mensual diferente, realizando un cálculo para cada unidad por separado.

- **Formula para calcular el valor del pago mensual de cada unidad**


El cálculo del valor a pagar antes de iva para cada unidad del contratista se obtendrá de descontarle al valor mensual contratado de cada unidad la reducción de ingreso de la misma, por retrasos en la prestación del servicio, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$VPU = VMC - RIU$$

- Donde: **VPU** = Valor a pagar por unidad mensual antes de iva.
VMC = Valor mensual Contratado.
RIU = Reducción del ingreso de la unidad en el mes calculado.

En todo caso y en pro de mantener un adecuado nivel de servicio con un ajuste o penalización por demoras injustificadas en la prestación del servicio, el valor de la reducción de ingresos por unidad no podrá ser mayor al diez por ciento (10%) del valor contratado de cada unidad que se este calculando.

$$RIU_{\max} < 10\% VMC$$

 INVIAS <small>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</small>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA CALCULAR NIVELES DE SERVICIO MEDICIÓN DE INDICADOR ATENCION ACCIDENTES/INCIDENTES	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-1		
		VERSIÓN	2		
		PÁGINA	4	DE	10

3.3 Niveles de Servicio atención al usuario:

Teniendo en cuenta que en los servicios al usuario en la operación vial, son requerimientos inmediatos y que en algunos casos son vitales, como las ambulancias, se establecen los siguientes niveles de servicio para cada unidad o grupo de unidades que prestan el servicio en la vía de acuerdo con el siguiente cuadro, con base en el número de servicios que se atienden en el mes dentro del tiempo máximo establecido para el mismo y el tiempo promedio de respuesta. La medida del nivel del servicio del tramo vial se hará por separado por cada grupo de unidades (ambulancias, gruas o carro taller) en periodos mensuales.

Nivel de Servicio SAU	Porcentaje de eventos atendidos dentro del tiempo máximo	Tiempo promedio mensual de atención de los eventos
A	%Eventos \geq al 90%	Dentro del tiempo máximo permitido.
B	$80\% \leq$ %Eventos $<$ 90%	Hasta un 10% más del tiempo máximo permitido
C	Menor al 80%	Más del 10% del tiempo máximo permitido


El contratista deberá procurar por mantener un nivel de servicio A para cada unidad o grupo de unidades del mismo tipo, que presten el servicio en todo el corredor que tenga a su cargo este servicio. En el evento en que la calidad del servicio llegue a C, es necesario que la interventoría y/o supervisión revisen si se ha incurrido en un incumplimiento del contrato y se tomen las medidas a las que haya lugar para mejorar la situación.

4 MEDICIÓN DE INDICADOR MANTENIMIENTO RUTINARIO

4.1 Generalidades mantenimiento rutinario:

Cuando se habla de mantenimiento rutinario en el Manual de Gestión Vial Integral en la sección 5.3.1.1 indica que este consiste en la reparación localizada de pequeños defectos en la superficie de rodadura; en el mantenimiento regular de los sistemas de drenaje (zanjas, cunetas, etc), de los taludes laterales, de los bordes y otros elementos accesorios de las vías; en el control de la vegetación, limpieza de las zonas descanso y de los dispositivos de señalización y de seguridad vial, debe ser de carácter preventivo, y se aplica con regularidad a lo largo de toda la vía.

En general es un proceso mediante el cual se busca mantener la vía en un buen estado de conservación y servicio con menores inversiones que garanticen la transitabilidad de la misma y en un concepto aceptable para el usuario que la transita, brindándole una sensación de confort, tranquilidad y limpieza cuando la utiliza. Es por esto que este tipo de mantenimiento actúa de forma preventiva para evitar una pérdida de calidad del servicio de la vía y un deterioro prematuro. En este aspecto es de gran importancia mantener el cumplimiento de los indicadores lo más alto posibles, que de acuerdo con el Manual de Gestión Vial Integral estos deben estar al cien por ciento de cumplimiento de su programación. Para que

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-1		
	MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA CALCULAR NIVELES DE SERVICIO MEDICIÓN DE INDICADOR ATENCION ACCIDENTES/INCIDENTES	VERSIÓN	2		
		PÁGINA	5	DE	10


esto sea posible, es necesario que tanto el contratista de obra como la interventoría del contrato de gestión vial integral realicen su labor a cabalidad, así como el respectivo y adecuado seguimiento de la supervisión del mismo. Con este fin el Manual de Gestión Vial Integral contempla una serie de indicadores de mantenimiento rutinario y de la administración vial que permiten evaluar el cumplimiento y ejecución del mismo, en este sentido cada actor, contratista e interventor, tienen unas responsabilidades en su desarrollo que pueden ser evaluadas y verificadas para que el supervisor e interventoría establezcan su cumplimiento y autoricen los pagos de éste de acuerdo con la labor realizada, los cuales se resumen a continuación.

4.2 Medición de indicadores de la administración vial - Interventoría:

En el desarrollo del contrato de interventoría de los proyectos de gestión vial integral se ejecuta la administración vial del tramo vial para el cual se realiza dicha contratación, la cual tiene la responsabilidad principal de velar por el cumplimiento de los indicadores de mantenimiento rutinario, entre otras, con el fin de mantener un óptimo nivel de servicio de la vía a cargo y el cabal cumplimiento de las obligaciones del contratista y de la programación que se ha aprobado para el mismo. Con base en esta programación y su ejecución se estima el porcentaje de cumplimiento del indicador, el cual no debe ser menor al cien por ciento. Se debe tener en cuenta que para el desarrollo del contrato de interventoría en lo que respecta a la administración vial, de acuerdo con lo contemplado en el Manual de Gestión Vial Integral en el numeral 5.2.6, se tienen en resumen las siguientes variables que se deben medir y que se resumen a continuación, siendo estos a su vez los porcentajes de reducción en el pago mensual aplicables en cada ítem si no hay cumplimiento por parte del contratista de la interventoría:

VARIABLE INDICADOR	CALIFICACIÓN = DESCUENTO
Prevención y atención de emergencias	10%
Mantenimiento Rutinario	10%
Informe de Gestión	10%
Información para alimentar diferentes modelos y/o aplicativos que tiene INVIAS	10%
Planeación	10%
Estudios y Diseños	10%
Relaciones con la comunidad	5%
Vigilancia y cumplimiento de disposiciones sobre derecho de vía, ornato, embellecimiento, preservación ambiental	10%
Personal (Ingenieros)	15%
Personal y logística	10%

Lo anterior nos indica que para el caso del mantenimiento rutinario éste tiene un peso de un diez por ciento dentro de la gestión del contrato de interventoría, de acuerdo con el numeral 5.2.6 del Manual de Gestión Vial Integral, el cual en lo referente a informes de gestión indica que *“En el informe mensual*

	<p style="text-align: center;">INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA CALCULAR NIVELES DE SERVICIO MEDICIÓN DE INDICADOR ATENCION ACCIDENTES/INCIDENTES</p>	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-1		
		VERSIÓN	2		
		PÁGINA	6	DE	10

de la interventoría se debe allegar el cuadro mensual de ejecución de tareas de mantenimiento rutinario, y adjuntar copia del del acta de recibo parcial de dichas actividades de mantenimiento rutinario, previa revisión y aprobación del Director Territorial". En el cuadro anterior que resume los indicadores de la interventoría en la gestión vial integral establece el descuento para la interventoría por el no cumplimiento de estos indicadores y que estarán reflejados en incumplimientos por parte del contratista de obra, atribuibles a falta de seguimiento y control por parte de la interventoría, la cual, para el caso del mantenimiento rutinario, podrá tener un descuento hasta del diez por ciento del valor del acta parcial del mes en que se presente esta novedad, cuyo procedimiento se explica mas adelante.


4.3 Medición de indicadores mantenimiento rutinario – Contratista de obra:

Como se menciona anteriormente y tal como esta descrito ampliamente en el Manual de Gestion Vial Integral, la ejecucion de las labores del mantenimiento rutinario recaen sobre el contratista de obra, quien efectúa la programación de estas actividades y las avala el administrador vial, quien hace parte del personal de la interventoría. Esta programacion se realiza para cada semana del contrato, sobre la cual se efectúa el seguimiento para poder definir el cumplimiento mensual. Esta labor es muy importante, debido a que es la percepcion del usuario de la via frente al nivel de servicio que experimenta al hacer uso de la misma, por ende se debe mantener en un nivel óptimo estos indicadores con un cumplimiento del cien por ciento de la programacion realizada, lo cual es condicion sine qua non para la autorizacion del pago de este item en el acta parcial del mes que se este cobrando.

Teniendo en cuenta la experiencia que en este aspecto ha tenido el INVIAS, es importante que el contratista de obra de manera permanente mantenga completo el personal para la ejecucion de las labores de mantenimiento rutinario y con dedicacion prioritaria para la realizacion de las mismas, contando con las herramientas adecuadas para tal fin. En este sentido la interventoria y supervisor deben tener en cuenta que el numeral 5.3.1.10 y 5.3.1.11 del Manual de Gestion Vial Integral define que el contratista debe declarar cual es el personal que labora para el mantenimiento rutinario y este debe a su vez presentar actas de vecindad para garantizar que dicho personal sea de la zona, para generar un impacto positivo en la generacion de empleo en la region y con el fin de garantizar los tiempos de respuesta de los eventos de emergencias de la infraestructura vial a su cargo. Indica también que "Los trabajadores de mantenimiento rutinario, deben tener disponibilidad los siete días a la semana, las 24 horas, para estar atentos en caso de que se presente cualquier situación que amerite la atención por parte del contratista." Es por esto que con base a esta informacion suministrada desde el inicio del contrato la interventoria y supervision deben verificar el pago de este personal y los parafiscales respectivos, a fin de poder autorizar el pago del acta parcial del mes facturado por el contratista de obra, como lo estipula el contrato.


Acorde con lo establecido en el Manual de Gestion Vial Integral, el numeral 5.3.1.4 determina los indicadores de mantenimiento rutinario que se deben cumplir, de los cuales se debe realizar una programacion semanal, con cortes y reportes mensuales y trimestrales, la cual se realiza de acuerdo con las necesidades propias del corredor, previa aprobacion y conocimiento de la interventoria y la supervisión. Dentro de los grupos de actividades se encuentran las siguientes:

- Bacheo (carreteras pavimentadas)
- Parcheo realizado con mano de obra directa.
- Sello de fisuras abiertas realizado con mano de obra directa.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-1		
	MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA CALCULAR NIVELES DE SERVICIO MEDICIÓN DE INDICADOR ATENCION ACCIDENTES/INCIDENTES	VERSIÓN	2		
		PÁGINA	7	DE	10

- Bacheo (en carreteras destapadas) realizado con mano de obra directa.
- Bacheo (en la berma pavimentada) realizado con mano de obra directa.
- Parcheo (en la berma pavimentada) realizado con mano de obra directa.
- Limpieza de bermas realizada con mano de obra directa.
- Bacheo (en la berma afirmada) realizado con mano de obra directa.
- Limpieza manual de las cunetas revestidas y en Tierra
- Limpieza manual de las zanjas de coronación revestidas y en tierra
- Limpieza manual de encoles y/o descoles revestidos y en tierra
- Limpieza manual de obras con sección transversal de más de 0.60 m² (de 24", 36" y box culverts)
- Limpieza manual de pequeñas obras hidráulicas (zanjas colectoras, canales, cámaras)
- Mantenimiento rutinario de puentes realizado con mano de obra directa, incluye obras de limpieza manual.
- Limpieza manual del lecho del río.
- Limpieza manual de cursos de agua.
- Limpieza y pintura de barandas
- Despeje de derrumbes menores.
- Limpieza de la calzada.
- Rocería y desmonte
- Poda, corte y/o retiro de árboles.
- Empradización con semillas
- Empradización con cespedones
- Jardinería
- Reposición de la lámina de las señales.
- Reposición del poste de la señal.
- Reposición de la señal completa.
- Reposición de las señales de referencia.
- Pintura. Renovación de las indicaciones en el mojón.
- Limpieza manual de señales
- Instalación de defensas metálicas de correa doble.
- Reposición de las partes dañadas de una defensa metálica.
- Limpieza manual de defensas metálicas y sus captafaros
- Vigilancia
- Ejecutar obras menores preventivas y de mantenimiento rutinario.
- Emergencias, apoyo tareas de señalización temporal y manejo del tráfico.
- Cumplimiento con todo el personal ofertado
- Herramientas y equipos de comunicación disponibles.

En este aspecto el numeral 5.3.1.7 del Manual de Gestión Vial Integral indica que *“El pago del ítem de mantenimiento rutinario está supeditado al cumplimiento mensual del 100% de todos los indicadores establecidos. El Interventor deberá certificar dicho cumplimiento y lo correspondiente para el pago respectivo”*. Esto se refiere al cumplimiento total de la programación previamente aprobada por la interventoría para el mes que se este facturando, cuya evaluación arroja un resultado cualitativo en una escala de uno a cien por ciento de las actividades programadas en ese mes.

	<p style="text-align: center;">INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA CALCULAR NIVELES DE SERVICIO MEDICIÓN DE INDICADOR ATENCION ACCIDENTES/INCIDENTES</p>	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-1		
		VERSIÓN	2		
		PÁGINA	8	DE	10

4.4 Niveles de Servicio mantenimiento rutinario:

Teniendo en cuenta que el contratista de obra ejecuta una programación de mantenimiento preventivo previamente aprobada por la interventoría, con una especificidad semanal, ésta es acumulativa para poder obtener un valor mensual, de forma tal que este porcentaje consolidado mensual, permite establecer el cumplimiento del mantenimiento rutinario mensual programado, el cual se debe cumplir al cien por ciento, no obstante de no lograrse este cumplimiento, la interventoría requerirá al contratista y le dará un plazo adecuado para completar las actividades faltantes, de acuerdo con el porcentaje ejecutado, estableciéndose para ello los siguientes niveles de servicio del corredor vial integral y tiempos máximos para terminar las actividades faltantes:

NIVEL DE SERVICIO	CUMPLIMIENTO INDICADOR	CALIFICACION	TIEMPO MAXIMO DE CUMPLIMIENTO	RICO	RISA
A	90% - 100%	BUENO	3 días	3%	1%
B	50% - 89 %	REGULAR	una semana	5%	5%
C	< 50%	MALO	15 días	10%	10%

En este lapso de tiempo máximo que se otorga se debe soportar con evidencias al supervisor e intervenir la justificación del retraso por parte del contratista de obra en el cumplimiento de la programación del mantenimiento rutinario, las cuales deben ser contundentes y obedecer a causas ajenas a los contratistas o razones de fuerza mayor que se hayan presentado en el mes facturado por cada uno. El supervisor del contrato o en su caso el interventor contarán con dos días hábiles para dar respuesta al contratista respectivo, con el fin de informarle si se le hará efectivo la reducción de ingreso y por qué, utilizando para ello la tabla anterior según los porcentajes de cada nivel de servicio, RICO para el contratista de obra o RISA para el contratista de la interventoría, como se explica a continuación.

4.5 Reducción de ingreso por calidad del servicio en mantenimiento rutinario:


Tal como se establece en la sección anterior, la reducción de ingreso se hace efectiva cuando el cumplimiento del indicador mensual de mantenimiento rutinario es menor al 100% y una vez se evidencie que el atraso en la ejecución de la programación autorizada es atribuible al contratista de obra, así como negligencia o co-responsabilidad de la interventoría.

Para el caso del contratista de obra, el ítem de mantenimiento rutinario contemplado en el contrato se verá afectado de acuerdo con la siguiente fórmula, calculando el valor a pagar antes de IVA, así:

$$VPMR = VMC - RICO - P - H$$

$$RICO = VMC * \% \text{ Nivel de servicio}$$

$$P = VMC * 10\%$$

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-1		
	MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA CALCULAR NIVELES DE SERVICIO MEDICIÓN DE INDICADOR ATENCION ACCIDENTES/INCIDENTES	VERSIÓN	2		
		PÁGINA	9	DE	10

$$H = VMC * 5\%$$

Donde:

VPMR = Valor a pagar al contratista de obra por Mantenimiento Rutinario mensual antes de iva.

VMC = Valor mensual Contratado mantenimiento rutinario.

RICO = Reduccion del ingreso al Contratista de Obra en el mes calculado de acuerdo con los niveles de servicio.

P = Reduccion de ingreso por tener incompleto el personal ofertado.

H = Reduccion de ingreso por tener incompleto herramientas minimas de trabajo.

Las reducciones de ingreso incorporados por falta de personal, personal incompleto o falta de herramientas minimas, variables P y H, para las labores contratadas, estan estipuladas en la seccion 5.3.1.4. del Manual de Gestion Vial Integral. Si el cumplimiento mensual de los indicadores de mantenimiento rutinario es del 100%, se cuenta con el personal y herramientas completas, los valores de las variables P, H y RICO seran igual a cero.

Para el caso de la interventoría, tal como se contempla en el Numeral 5.2.2.1.3 del Manual de Gestion Vial Integral, donde se define la evaluaci3n y control que debe hacer la administraci3n Vial sobre las actividades de mantenimiento rutinario y de la posibilidad de que se pague menor valor de este concepto por incumplimiento de indicadores, reprogramando el indicador incumplido. El calculo de esta reduccion se har3 de acuerdo con la siguiente f3rmula:

$$VPAV = \sum \text{Items Acta} - RISA$$

$$RISA = VMC * \% \text{ Nivel de servicio}$$

Donde:


VPAV = Valor mensual a pagar a la interventoria antes de iva.

VMC = Valor mensual Contratado antes de iva.

RISA = Reduccion del ingreso por Subejecuci3n Administraci3n Vial al Contratista de interventoria en el mes calculado de acuerdo con los niveles de servicio.


∑Otros Items= Suma de los demas items facturados para ese mes antes de iva.

Se debe tener en cuenta que cuando el cumplimiento del indicador mensual de mantenimiento rutinario es del 100%, la reducci3n de ingreso para la interventoría es cero. Como se indico anteriormente el descuento es aplicable cuando los soportes aportados al supervisor por este incumplimiento no sean contundentes y sea atribuible la responsabilidad de la interventoria en el no cumplimiento de estos indicadores.

 INVIAS <small>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</small>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA CALCULAR NIVELES DE SERVICIO MEDICIÓN DE INDICADOR ATENCION ACCIDENTES/INCIDENTES	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-1		
		VERSIÓN	2		
		PÁGINA	10	DE	10

5 CONTROL DE CAMBIOS

VERSIÓN	FECHA DE MODIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
1	23 Julio de 2021	Instructivo que define como realizar el Proceso para calcular Niveles de Servicio Medición de Indicador.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REGISTRO DE AUXILIO MECÁNICO VIAL, REGISTRO DE ASISTENCIA MEDICA	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-2		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	1	DE	5

I. OBJETIVO

Establecer el procedimiento a seguir para elaborar y diligenciar los formatos relacionados con la prestación de los servicios al usuario y la información que se genera a partir de las diferentes situaciones que ocurren .

[MEPI-MGVI-FR-1:](#) Registro de auxilio Mecánico Vial.

[MEPI-MGVI-FR-2:](#) Registro de asistencia Medica


II. ALCANCE

El presente instructivo determina las actividades para el diligenciamiento del formato, toma de datos a usuarios, validación de hechos y soportes para posteriores reclamaciones.

III. GENERALIDADES

1. La información solicitada en los formatos que hacen parte del presente instructivo debe ser diligenciada por el Contratista y revisada por la Interventoría constantemente.
2. Las notas contenidas en los formatos del presente instructivo deben ser tenidas en cuenta para todos los efectos contractuales correspondientes.
3. El Contratista asume plena responsabilidad por la veracidad de la información y de los valores registrados en el formato descrito, así como, por las operaciones aritméticas contenidas en los mismos.
4. El Contratista asumen plena responsabilidad por la información contenida partiendo de la base de la realidad y manteniendo siempre el orden cronológico de los hechos.
5. En los formatos se relacionan los siguientes conceptos: información detallada de actores viales involucrados, ubicación, características viales, estado de vía y condiciones de la infraestructura y lo más importante el consentimiento de los usuarios al recibir el servicio.
6. Estos documento sirven para llevar el control de la operación vial en cuanto a la efectiva prestación de los servicios una vez es conocida la novedad por parte del Contratista y debe así consignar la información tal como pasa en la realidad, por ende en cualquier momento la interventoría del proyecto podrá utilizar el formato para medir aleatoriamente una cantidad de servicios prestados y debe coincidir con los registrados por el contratista, esta actividad servirá para el control y debe ser parte vital de los soportes al momento de elaborar la pre-acta de obra sobre estos ítems.

ELABORADO POR: EQUIPO DE TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO – INVIAS	REVISADO POR: ING LUIS ARIEL PACHON ING JORGE EDUARDO LEYES	APROBADO POR: JUAN ESTEBAN ROMERO TORO Director Ejecución y Operación
---	--	--

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REGISTRO DE AUXILIO MECÁNICO VIAL, REGISTRO DE ASISTENCIA MEDICA			CÓDIGO	MEPI-MN-IN-2		
				VERSIÓN	1		
				PÁGINA	2	DE	5

IV. REGISTRO AUXILIO MECÁNICO VIAL MEPI-MGVI-FR-1

En el formato se relacionan conceptos básicos relacionados con la eventualidad que puede requerirse para la atención de incidentes viales en los cuales no se presenten heridos ni víctimas fatales y esta enfocado en la atención de percances mecánicos (falla mecánica , pinchazo , daño eléctrico , etc) , de los vehículos por lo tanto está enfocado para grúas y CarroTaller; dicha información será diligenciada por parte del Contratista específicamente por su operador de Grúa o CarroTaller una vez este le haya prestado los servicios de atención que el usuario o la situación lo requieren.


Se destaca que lo primero de que se debe realizar es la señalización del sitio donde se presenta la eventualidad, posteriormente el Operador evalúa la situación basado en su experiencia e informa al usuario el procedimiento a realizar, ya sea retirar inmediatamente el vehículo de la vía o realizar algún ajuste mínimo que permita al vehículo afectado retirarse por sus propios medios.

Si se determina que el vehículo afectado por su condición no puede continuar la marcha, se procede a diligenciar el formato dado que en el se encuentra la autorización expresa por parte del propietario del vehículo o tenedor del momento para que se realice el procedimiento.


Una vez diligenciado y perfeccionado entre las partes se procede a realizar la maniobra.

Su contenido es el siguiente:

1. FECHA: Diligenciar la fecha en formato “dd-mm-aaaa” de la ocurrencia.
2. ABSCISA: Con los conocimientos de la vía que tiene el Operador diligenciar la ubicación exacta de la eventualidad con el formato “00+000” (Ejemplo: 85+470) , es de reiterar que esta ubicación debe ser la misma informada para el diligenciamiento del formato MEPI-MGVI-FR-4 Indicador tiempos de respuesta.
3. RUTA NACIONAL: Corresponde a ruta donde se presenta la eventualidad será dada en formato “0000” (Ejemplo: 4510), en caso de tener variables intermedias deberá consignarse sin guiones o puntos (Ejemplo: 45CR03).
4. SENTIDO: Se detalla para la dirección hacia donde movilizaba el vehículo (Norte o Sur), esto determinara en cual carril se encontraba; si es una vía en doble calzada igualmente se debe colocar el sentido hacia donde iba el vehículo afectado.
5. EQUIPO UTILIZADO: Se refiere si el que está atendiendo dicho servicio es una Grúa o el CarroTaller.
6. TIPO DE SERVICIO: Es la razón por la cual se está prestando el servicio, siendo esta dada por la experticia del operador, en palabra sencilla y general. Ejemplo (falla mecánica, pinchazo, daño eléctrico, etc).
7. DESTINO: Se debe indagar al usuario cual era su destino final o terminación del viaje , y consignando en el formato el nombre de la ciudad , en caso de ser corregimiento, veredas, fincas o demas puntos intermedios debe asociarse a la ciudad a la cual pertenezcan.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REGISTRO DE AUXILIO MECÁNICO VIAL, REGISTRO DE ASISTENCIA MEDICA			CÓDIGO	MEPI-MN-IN-2		
				VERSIÓN	1		
				PÁGINA	3	DE	5

8. **TURNO:** Tal como lo tenga establecido el contratista en su manual de operación, deberá diligenciar si es turno 1 (mañana) 2 (Tarde) 3 (Noche), o si es el caso y solo son dos turnos utilizara los números 1 y 2 respectivamente.
9. **HORA SALIDA:** Sera la hora en la cual se le notifico del servicio a la unidad y se dio la orden para iniciar el trayecto en búsqueda del servicio solicitado por el usuario, esta hora es la primera instancia que se debe diligenciar en el formato y debe coincidir con la hora registrada en el formato MEPI-MGVI-FR-4 Indicador tiempos de respuesta.
10. **HORA DE LLEGADA:** Sera la hora en la cual la unidad llega al lugar y tiene contacto con el usuario o se encuentra en el lugar exacto requerido y debe coincidir con la hora registrada en el formato MEPI-MGVI-FR-4 Indicador tiempos de respuesta
11. **HORA DE DESPEJE :** Esta hora será dada por la unidad una vez se culmina la prestación del servicio al usuario dentro de la vía , siendo el caso por ejemplo en que se realiza el traslado del vehículo a una zona segura , una vez inicia el traslado se da por terminado el servicio y será la hora de despeje; cuando se tiene eventos de accidentes de tránsito y quedan residuos de los automotores en la vía el despeje se da una vez se realice la limpieza y la vía quede en optimas condiciones y sin riesgos para los demás vehículos.
12. **HORA FINAL SERVICIO:** Sera la hora en la cual finalmente la unidad que estaba prestando el servicio culmina con la atención del usuario y procede a retirarse a su punto de operación o si bien deja de prestar la atención, se requiere que esta sea verificada por el usuario con el fin de que si llegase a suceder algún percance o situación se tenga la salvedad que estaba bajo cuenta y riesgo del usuario y no de la unidad que presta el servicio.
13. **REPORTE N° :** Este consecutivo se deja para manejo interno del contratista donde cabe mencionar que no puede haber reportes con el mismo número, y será verificados por la interventoría. Dichos reportes deberán comenzar desde el 00 y aumentar hasta la terminación del contrato.
14. **DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO:** Tiene como fin establecer lo que sucede brevemente y la causal del servicio que se está prestando. Contiene una casilla de autorización por parte del usuario, ya que en ocasiones el servicio no fue pedido por el usuario sino por un tercero o la unidad lo encuentra en la vía siendo un peligro para los demás vehículos y el usuario se niega a que le presten el servicio o que retiren el vehículo, en estos casos es de gestión del Contratista manifestar la novedad a la Policía de Carreteras.
15. **IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO:** Para el acertado diligenciamiento es oportuno solicitar brevemente los documentos del vehículo al cual se le presta el servicio, siempre en presencia del conductor para evitar posibles inconvenientes. Al igual se requieren los datos del conductor del vehículo, es primordial esta información dado que en cualquier momento la Interventoría puede solicitar para realizar verificación de la calidad del servicio.
16. **DECLARACIÓN DEL USUARIO:** Este texto esta enfocado en la autorización por parte del usuario del servicio que se le va a prestar y debe ser leído cabalmente por el mismo para su posterior firma, la cual

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REGISTRO DE AUXILIO MECÁNICO VIAL, REGISTRO DE ASISTENCIA MEDICA			CÓDIGO	MEPI-MN-IN-2		
				VERSIÓN	1		
				PÁGINA	4	DE	5

hará las veces de suscripción mutuo acuerdo y soporte en caso de reclamaciones posteriores.


17. **OBSERVACIONES USUARIO:** Estas observaciones acerca del servicio deben ser llenadas por el mismo usuario de su puño y letra y firmadas como lo indica el formato. No se puede tener alteraciones por parte del Contratista.

V. REGISTRO ASISTENCIA MEDICA MEPI-MGVI-FR-2

Ese formato esta enfocado para el diligenciamiento de información por parte de las atenciones médicas prestadas por la Ambulancia y debe ser suscrito por el Medico o si se tiene una Ambulancia tipo TAB por el Paramédico, importante resaltar que la prioridad es la atención de los usuarios como primera respuesta una vez la unidad llega al lugar de los hechos , una vez el Medico determine la situación en cuanto a gravedad y método de intervención se procederá a determinar el diligenciamiento del formato.

Al igual que en el formato MEPI-MGVI-FR-1 auxilio vial se tienen especificaciones para determinar ubicación y demás características viales y del servicio que se pueden encontrar en este instructivo. A continuación, se detallan las específicas para este formato.


1. **HORA INICIO DE TRASLADO:** A diferencia de la hora de llegada al lugar de los hechos, esta es la hora en la cual se inicia el desplazamiento hacia el centro médico o asistencial más cercano.
2. **HORA FINAL DE TRASLADO:** Es la hora e la cual se hace la entrega del paciente al centro medico y la Ambulancia puede retornar a su punto base.
3. **DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO:** El Medico debe preguntar al usuario si esta de acuerdo con que se le revise y preste la atención respectiva, esto cuando el usuario cuente con sus sentidos vitales intactos, de lo contrario el medico está en la autonomía de realizar su valoración; a partir de la valoración debe dar un diagnostico de lo que aqueja al paciente y consignarlo brevemente en el formato con palabras y redacción de entendimiento público.
4. **DESCRIPCIÓN DE OTROS PACIENTES ATENDIDOS:** Diligenciar la información de todos los pacientes que se ven involucrados en el accidente y dejar la salvedad de cada diagnostico en la casilla de anterior.
5. **DECLARACIÓN DEL USUARIO:** Este texto está enfocado en la autorización por parte del usuario del servicio médico que se le va a prestar y debe ser leído cabalmente por el mismo para su posterior firma, la cual hará las veces de suscripción mutuo acuerdo y soporte en caso de reclamaciones posteriores.

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REGISTRO DE AUXILIO MECÁNICO VIAL, REGISTRO DE ASISTENCIA MEDICA	CÓDIGO	MEPI-MN-IN-2		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	5	DE	5

6. OBSERVACIONES USUARIO: Estas observaciones acerca del servicio deben ser llenadas por el mismo usuario de su puño y letra y firmadas como lo indica el formato. No se puede tener alteraciones por parte del Contratista. En caso de que el usuario no puede diligenciar debido a su estado médico o su condición, debe quedar consignado en el formato esta situación y ser congruente con el diagnóstico emitido por el médico.

VI. CONTROL DE CAMBIOS

VERSIÓN	FECHA DE MODIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
1		
2		

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REGISTRO DE ACCIDENTES / INCIDENTES DE TRANSITO	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-3		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	1	DE	4

I. OBJETIVO

Establecer el procedimiento a seguir para elaborar y diligenciar el formato relacionado con la prestación de los servicios al usuario y la información que se genera a partir de las diferentes situaciones que ocurren.

[MEPI-MGVI-FR-3:](#) Registro de Accidentes / Incidentes de tránsito.


II. ALCANCE

El presente instructivo determina las actividades para el diligenciamiento del formato, toma de datos a usuarios, validación de hechos y soportes para posteriores reclamaciones.

III. GENERALIDADES

1. La información solicitada en los formatos que hacen parte del presente instructivo debe ser diligenciada por el Contratista y revisada por la Interventoría constantemente.
2. Las notas contenidas en los formatos del presente instructivo deben ser tenidas en cuenta para todos los efectos contractuales correspondientes.
3. El Contratista asume plena responsabilidad por la veracidad de la información y de los valores registrados en el formato descrito, así como, por las operaciones aritméticas contenidas en los mismos.
4. El Contratista asumen plena responsabilidad por la información contenida partiendo de la base de la realidad y manteniendo siempre el orden cronológico de los hechos.
5. En los formatos se relacionan los siguientes conceptos: información detallada de actores viales involucrados, ubicación, características viales, estado de vía y condiciones de la infraestructura y lo más importante el consentimiento de los usuarios al recibir el servicio.
6. Estos documento sirven para llevar el control de la operación vial en cuanto a la efectiva prestación de los servicios una vez es conocida la novedad por parte del Contratista y debe así consignar la información tal como pasa en la realidad, por ende en cualquier momento la interventoría del proyecto podrá utilizar el formato para medir aleatoriamente una cantidad de servicios prestados y debe coincidir con los registrados por el contratista, esta actividad servirá para el control y debe ser parte vital de los soportes al momento de elaborar la pre-acta de obra sobre estos ítems.

ELABORADO POR: EQUIPO DE TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO – INVIAS	REVISADO POR: ING LUIS ARIEL PACHON ING JORGE EDUARDO LEYES	APROBADO POR: JUAN ESTEBAN ROMERO TORO Director de Ejecución y Operación
---	--	---

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REGISTRO DE ACCIDENTES / INCIDENTES DE TRANSITO	CÓDIGO	MEPI-MN-IN-3		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	2	DE	4

IV. REGISTRO DE ACCIDENTES / INCIDENTES DE TRANSITO MEPI-MGVI-FR-3


Este Formato tiene como intención dejar toda la información importante de la ocurrencia de un accidente o incidente en el cual se tengan daños materiales, heridos y víctimas fatales, por ende, es de suma importancia que sea diligenciado adecuadamente con informaciones precisas y encaminados a dejar la evidencia de lo sucedido para cualquier posterior reclamación o indagación de las autoridades competentes.

Dicho formato será diligenciado por los encargados o responsables de la Operación vial determinados por el Contratista y en cualquier momento será objeto de revisión por parte de la Interventoría, que basándose en el conocimiento de los hechos podrá solicitar copia del mismo y tener en sus registros.


La composición de la información para este formato será posterior a la ocurrencia del mismo y debe ir de la mano de los anteriores formatos MEPI-MGVI-FR-1 y MEPI-MGVI-FR-2

El formato contiene los siguientes aspectos:

1. **CÓDIGO CE:** Este será el número consecutivo del reporte para identificación, llevando ascendencia desde el 00 al número que se tenga al terminar el contrato.
2. **REPORTE N°:** Este número será el determinado por el servicio que se prestó por parte de las unidades, es decir, si en el accidente se requirió apoyo de la grúa (MEPI-MGVI-FR-1) para retirar los vehículos siniestrados o si bien se necesitó el apoyo de la ambulancia (MEPI-MGVI-FR-2) para valoración y traslado de los pacientes. Si es el caso debe colocarse los dos números.
3. **REPORTADO POR:** Se debe colocar que unidad (Grúa, CarroTaller, Ambulancia) estuvo en el siniestro, si estuvieron dos o tres se debe colocar en orden respectivo a como se diligenció el número de reporte en la casilla anterior.
4. **GEO REFERENCIACIÓN:** Para efectos de utilizar los sistemas del instituto y componer una base de datos, se requiere que se diligencie la ubicación aproximada del accidente, es por lo anterior que se solicita consignar en coordenadas decimales.
5. **DATOS GENERALES DEL ACCIDENTE:** Marcar con una "X" la ubicación final del vehículo, por lo regular son dos vehículos involucrados se debe marcar las dos opciones si es que dicha ubicación difiere una de la otra. Las siglas DDV obedecen a Derecho De Vía.

 INVIAS <small>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</small>	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REGISTRO DE ACCIDENTES / INCIDENTES DE TRANSITO			CÓDIGO	MEPI-MN-IN-3		
				VERSIÓN	1		
				PÁGINA	3	DE	4

6. **CONDICIÓN DE TRANSITABILIDAD:** Se describe la ubicación , fecha , hora probable de ocurrencia según los testimonios de los afectados, hora final del siniestro entendido esto como la hora en que se despeja la vía y queda en condiciones normales , y cuando se refiere a Liberación total se debe describir si se retiraron las unidades del lugar y por alguna circunstancia los vehículos afectados quedan en el lugar de los hechos , un ejemplo seria cuando un tractocamión sufre volcamiento y queda a un costado de la vía, se retira a los usuarios afectados pero para recoger la carga se requiere un traslado de la misma a otro tractocamión que pude durar otro día más después de la ocurrencia.
7. **TIPO DE ACCIDENTE:** Se describen las opciones para marcar con una X la que mas se ajuste a la realidad, si se marca la opción "otro" se debe escribir brevemente el tipo de accidente ocurrido.
8. **CAUSA DEL ACCIDENTE:** Para determinar esta causa debe el encargado de la Operación vial del Contratista basarse en lo consignado por la Policía de Tránsito y Transporte en su informe Policial o croquis, puesto que es de vital importancia determinar responsabilidades en caso de reclamaciones posteriores.
9. **CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA:** Dicha información también esta de la mano de lo consignado en el informe de policía o croquis diligenciado por la Policía de Tránsito y Transporte, ya que este ítem influye directamente en la gestión que realiza el contratista para preservar la movilidad del corredor a su cargo.
 - 9.1. **LA VÍA ESTABA CON:** Este se refiere al estado de la vía en el punto de colisión o circundantes donde por un agente externo y se tenga la posible determinación que incide en el accidente o se pueda considerar como una de las causales pasivas de la ocurrencia.
 - 9.2. **CLIMA:** Se hace referencia a la condición meteorológica del momento en que ocurre el accidente, esto con el fin de tener al agente externo como referencia para posibles pérdidas de visión, claridad etc.
 - 9.3. **OCUPACIÓN DE LA VÍA:** En caso de tener dentro de la calzada alguna obstrucción por motivos de mantenimiento rutinario, periódico, operación vial, que este realizando el contratista en el ejercicio de su contrato.
 - 9.4. **PLANO DE CARRETERA:** Teniendo en cuenta la geometría del lugar donde se presentaron los hechos es necesario diligenciar la característica, esto ayuda a determinar el comportamiento de los vehículos en este punto.
 - 9.5. **ACCIONES TOMADAS:** Se debe diligenciar que acción fue realizada por el Contratista una vez se presento en el lugar de los hechos con relacion a los ítems que se encuentran descritos, se deben marcar todos los realizados.
10. **DAÑOS A LA VÍA:** Se debe determinar si por causa del accidente se presentaron daños a los elementos constituyentes de la vía, ejemplo señalización vertical, carpeta de rodadura, puentes, defensas metálicas, instalaciones de peaje; de ser cierto el Contratista deberá informar por escrito en comunicado oficial a la Interventoría acerca del daño.
11. **TIPO DE VEHÍCULO:** Se debe consignar cual es el tipo de vehículos implicados, ejemplo Automóvil, camioneta, camión, bus, tractocamión, Maquinaria agrícola, motocicleta, bicicleta y en la siguiente

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REGISTRO DE ACCIDENTES / INCIDENTES DE TRANSITO			CÓDIGO	MEPI-MN-IN-3		
				VERSIÓN	1		
				PÁGINA	4	DE	4

descripción determinar el tipo de carga que trasportaba.

12. **ESQUEMA DE ACCIDENTE:** espacio para adjuntar fotografías del o los vehículos involucrados en modo panorámico y que se pueda establecer a su vez el lugar en la vía donde se encuentran. Es necesario que se realice un archivo anexo con las fotografías derivadas del accidente que describan la situación, tanto de lejos como de cerca.
13. **TIPO DE SERVICIO:** Se refiere al servicio que presta el o los vehículos involucrados, para este caso se debe describir en la casilla el tipo de cada vehículo.
14. **INFORMACIÓN DE LOS VEHÍCULOS INVOLUCRADOS:** Detalle de los vehículos que hicieron parte del accidente como también la valoración de los daños sufridos de los mismo como también de las personas ocupantes.
15. **TIEMPO RESPUESTA SEÑALIZACIÓN:** Es el tiempo en minutos que se cuenta una vez las unidades grúa o CarroTaller llegan al sitio hasta que realizan la debida señalización estipulada en los esquemas de control de tráfico presentados por el contratista en su manual de operación.
16. **TIEMPO RESPUESTA AMBULANCIA:** Es el tiempo en el cual el contratista fue informado del accidente hasta que la ambulancia llega al lugar para prestar el servicio, este debe coincidir con lo diligenciado en el formato MEPI-MGVI-FR-2 Registro asistencia Médica.
17. **TIEMPO DE LLEGADA OTROS EQUIPOS:** Tiempo de llegada de grúa o CarroTaller si se requirieran dese que fue informado el contratista hasta que estas unidades llegaron al lugar, debe coincidir con el formato MEPI-MGVI-FR-1 Registro Auxilio Mecánico Vial
18. **INFORMACIÓN DE HERIDOS O FALLECIDOS:** Esta información debe consignarse con nombre propio de las personas que resultaron lesionadas a causa del accidente, y debe ir de la mano con lo consignado en el informe policial especial o croquis. La determinación de la gravedad la debe dar el médico del Contratista basándose en su experticia.
19. **COMENTARIOS:** Por parte del encargado de la Operación Vial del Contratista se debe dar un relato de los hechos ocurridos bajo la óptica de la gestión operativa realizada desde que se conoció el hecho hasta que se culminó la labor de atención, incluir datos del agente de policía que atendió el accidente y realizó el informe policial de accidente de tránsito IPAT, así como el número del mismo.


V. CONTROL DE CAMBIOS

VERSIÓN	FECHA DE MODIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
1		
2		



**INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA
VIAL
MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL
INSTRUCTIVO PARA REGISTRO DE
ACCIDENTES / INCIDENTES DE TRANSITO**

CÓDIGO	MEPI-MN-IN-3		
VERSIÓN	1		
PÁGINA	5	DE	4

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA MEDICIÓN DE INDICADOR DE TIEMPO DE ATENCIÓN EN LOS SERVICIOS A USUARIOS DE LA VÍA	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-4		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	1	DE	3

I. OBJETIVO

Establecer el procedimiento a seguir para elaborar y diligenciar el formato para la medición del indicador de tiempo de atención de servicios prestados a los usuarios de la vía como lo son grúa, carro taller y ambulancia.

[MEPI-MGVI-FR-4:](#) Indicador Tiempo de Atención.


II. ALCANCE

El presente instructivo determina las actividades para el diligenciamiento del formato, medición, calculo y posterior entrega como parte del soporte de la gestión realizada por el Contratista.

III. GENERALIDADES

1. La información solicitada en el formato que hacen parte del presente instructivo debe ser diligenciada por el Contratista y revisada por la Interventoría constantemente.
2. Las notas contenidas en el formato del presente instructivo deben ser tenidas en cuenta para todos los efectos contractuales correspondientes.
3. El Contratista asume plena responsabilidad por la veracidad de la información y de los valores registrados en el formato descrito, así como, por las operaciones aritméticas contenidas en los mismos.
4. El Contratista asumen plena responsabilidad por la información contenida partiendo de la base de la realidad y manteniendo siempre el orden cronológico de los hechos.
5. En el formato se relacionan los siguientes conceptos: La información principal del Proyecto, mes de ocurrencia, características viales, toda la información indicada en el formato debe ser diligenciada.
6. Este documento sirve para llevar el control de la operación vial en cuanto a los tiempos de atención una vez es conocido por parte del Contratista la novedad en la Vía y debe así consignar la información tal como pasa en la realidad, por ende en cualquier momento la interventoría del proyecto podrá utilizar el formato para medir aleatoriamente una cantidad de servicios prestados y debe coincidir con los registrados por el contratista, esta actividad servirá para el control y debe ser parte vital de los soportes al momento de elaborar la pre-acta de obra sobre estos ítems.


ELABORADO POR: EQUIPO DE TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO – INVIAS	REVISADO POR: ING LUIS ARIEL PACHON ING JORGE EDUARDO LEYES	APROBADO POR: JUAN ESTEBAN ROMERO TORO Director Ejecución y Operación
--	---	---

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE INTERVENTORÍA OBRA PUBLICA INSTRUCTIVO PARA MEDICIÓN DE INDICADOR DE TIEMPO DE ATENCIÓN EN LOS SERVICIOS A USUARIOS DE LA VÍA	CÓDIGO	MEPI-MN-IN-4		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	2	DE	3

IV. INDICADOR TIEMPO DE ATENCIÓN USUARIOS MEPI-MGVI-FR-4

En el formato se relacionan los siguientes conceptos:

1. **PROYECTO:** Se diligencia el nombre del proyecto tal como está en su objeto contractual y además se debe escribir el número de contrato respectivo.
2. **TRAMO VIAL:** Dado que la mayoría de proyectos está dividido en respectivos subtramos, debe diligenciar entre estos para tener mayor certeza de la ubicación y poder establecer rápidamente la ubicación
3. **MES:** Corresponde a le mes calendario que esta cursando actualmente, si se tiene cortes en el mes por conceptos de suspensiones del proyecto de se debe definir el lapso de tiempo en el cual se llevan los registros (Ejemplo: Noviembre – 01 al 18) , si se reanuda dentro del mismo mes se podría continuar en este formato el diligenciamiento, si se cambia de mes calendario se debe usar un nuevo formato.
4. **FECHA:** Se relaciona para cada servicio solicitado o conocido en formato (DD) y claramente en orden cronológico de sucedido sin dejar espacios o casillas sin llenar.
5. **ABSCISA (PR):** Se detallará la ubicación dada por el usuario según la descripción del lugar que manifiesta estar dentro de la vía, es de aclarar que se detalla un valor temporal pues la gran mayoría de usuarios desconoce los abscisados viales, pero se corroborara exactamente y con el formato “00+000” (Ejemplo: 85+470) una vez la unidad (*CarroTaller, Grúa, Ambulancia*) llegue al lugar y pueda dar el dato exacto de ubicación.
6. **RUTA NACIONAL:** Teniendo en cuenta la ubicación y las rutas nacionales que contiene el proyecto en cuestión el Contratista deberá conocer de antemano las mismas y saber cuáles son sus límites, para así una vez recibir la información del usuario o algún otro tercero sobre la novedad poder consignar dicha información. será dada en formato “0000” (Ejemplo: 4510), en caso de tener variables intermedias deberá consignarse sin guiones o puntos (Ejemplo: 45CR03).
7. **TIPO DE EVENTO:** Se describirá brevemente el tipo de ocurrencia o situación por la cual se requiere el servicio de las unidades, teniendo como principales categorías los siguientes: Accidente, Auxilio Mecánico Vial (varado o falla mecánica), material en vía, derrumbes, falsa alarma, es importante que se mantengan estas categorías con el fin de poder filtrar fácilmente y poder tener estadísticas en tiempo real pues la Interventoría podrá pedir las en cualquier momento.
8. **HORA INGRESO LLAMADA (H1):** Se consignará en el formato en horario real de acuerdo con lo establecido en el numeral 14 del artículo 6 del Decreto número 4175 de 2011, el Instituto Nacional de Metrología mantiene, coordina y difunde la hora legal de la República de Colombia. Una vez culmine la llamada en la cual se solicite el servicio por parte del usuario o si bien por parte de un tercero (interventoría, comunidad, policía)
9. **HORA LLEGADA AL SITIO NOTIFICADO (H2):** Sera la hora en la cual el vehículo designado para prestar el servicio llega al sitio donde se encuentra el usuario , y establece contacto con el mismo , no


	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE INTERVENTORÍA OBRA PUBLICA INSTRUCTIVO PARA MEDICIÓN DE INDICADOR DE TIEMPO DE ATENCIÓN EN LOS SERVICIOS A USUARIOS DE LA VÍA			CÓDIGO	MEPI-MN-IN-4		
				VERSIÓN	1		
				PÁGINA	3	DE	3

es valedero solo llegar a las indicaciones dadas sin corroborar la verdadera existencia del percance ; en caso de ser accidentes de tránsito con víctimas fatales o que no se pueda establecer contacto con usuario es de vital importancia para poder establecer el real abscisado de la vía llegar justo donde se ocurren los hechos.

10. TIEMPO DE RESPUESTA (TR=H2-H1): Es el tiempo que transcurre entre la hora de ingreso de la llamada hasta la hora en que la unidad llego al lugar determinado para prestar el servicio, dicho tiempo se debe consignar en horas y minutos en formato "00:00" ;
11. HORA DEL DESPEJE DEL EVENTO CALZADA: Esta hora será dada por la unidad una vez se culmina la prestación del servicio al usuario dentro de la vía , siendo el caso por ejemplo en que se realiza el traslado del vehículo a una zona segura , una vez inicia el traslado se da por terminado el servicio y será la hora de despeje , o si bien es el traslado a un centro asistencial será la hora una vez se inicia el traslado; cuando se tiene eventos de accidentes de tránsito y quedan residuos de los automotores en la vía el despeje se da una vez se realice la limpieza y la vía quede en optimas condiciones y sin riesgos ara os demás vehículos.
12. VEHÍCULO QUE PRESTO EL SERVICIO: En este caso se debe diligenciar que unidad es la que se designó en un inicio para prestar el servicio requerido, cabe destacar que puede suceder que el usuario requiera de la ambulancia, pero una vez llegada esta al sitio se evidencie que también se requiere de la grúa o Carro Taller, en este momento se debe diligenciar un nuevo servicio dentro del formato.

V. CONTROL DE CAMBIOS

VERSIÓN	FECHA DE MODIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
1		
2		

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA MONITOREO DE UNIDADES EN CAMPO	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-5		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	1	DE	2

I. OBJETIVO

Establecer el procedimiento a seguir para elaborar y diligenciar el formato relacionado con el control y monitoreo de los vehículos o unidades en campo que prestan los servicios al usuario y la información que se genera a partir de las diferentes situaciones que ocurren.

[MEPI-MGVI-FR-5:](#) Monitoreo de Unidades en Campo


II. ALCANCE

El presente instructivo determina las actividades para el diligenciamiento del formato, toma de datos a unidades y colaboradores , validación de hechos y soportes para posteriores reclamaciones.

III. GENERALIDADES

1. La información solicitada en los formatos que hacen parte del presente instructivo debe ser diligenciada por el Contratista y revisada por la Interventoría constantemente.
2. Las notas contenidas en los formatos del presente instructivo deben ser tenidas en cuenta para todos los efectos contractuales correspondientes.
3. El Contratista asume plena responsabilidad por la veracidad de la información y de los valores registrados en el formato descrito, así como, por las operaciones aritméticas contenidas en los mismos.
4. El Contratista asumen plena responsabilidad por la información contenida partiendo de la base de la realidad y manteniendo siempre el orden cronológico de los hechos.
5. En el formato se relacionan los siguientes conceptos: información detallada de vehículos de operación, , ubicación, características viales, estado de vía y condiciones de la infraestructura.
6. Estos documento sirve para llevar el control de la operación vial en cuanto a la efectiva prestación de los servicios , la rápida respuesta y las eventualidades de todo el corredor , se debe así consignar la información tal como pasa en la realidad, por ende en cualquier momento la interventoría del proyecto podrá utilizar el formato para verificar la existencia, disposición y cantidad de unidades en campo, esta actividad servirá para el control y debe ser parte vital de los soportes al momento de elaborar la pre-acta de obra sobre estos ítems.

ELABORADO POR: EQUIPO DE TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO – INVIAS	REVISADO POR: ING LUIS ARIEL PACHON ING JORGE EDUARDO LEYES	APROBADO POR: JUAN ESTEBAN ROMERO TORO Director Ejecución y Operación
---	--	--

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA MONITOREO DE UNIDADES EN CAMPO	CÓDIGO	MEPI-MN-IN-5		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	2	DE	2

IV. MONITOREO DE UNIDADES EN CAMPO MEPI-MGVI-FR-5


Basicamente este formato es el control que llevará obligatoriamente el Contratista de sus unidades en campo verificando estado de la vía, en Cualquier momento la Interventoría o supervisor de la operación vial podrá llevar también el control por medio de este formato y deber coincidir en su gran mayoría al que lleva el contratista. La periodicidad en que enviaran los reportes las unidades es de **30 minutos** y claramente si llega a ocurrir cualquier evento deberá ser reportado de inmediato al igual que los desplazamientos que vaya a realizar la unidad para sus oficios logísticos (Abastecimiento combustible; alimentación de tripulación, mantenimiento rutinario, etc)

Su contenido es el siguiente:

1. UNIDAD MÓVIL: Vehículo que realiza el reporte (*CarroTaller, Grúa Liviana, Grúa Pesada. Ambulancia*)
2. PR: Ubicación de la unidad con referencia al abscisado nacional, se deberá diligenciar con su respectiva ruta nacional. Ejemplo: 45+700 RN 4511.
3. SENTIDO: Cuando se tienen vías en doble calzada se debe especificar en qué sentido de inmediata operación se encuentra la unidad, es decir si al momento del llamado la unidad debe indicar recorrido hacia el sur o hacia el norte, esto con el fin de poder determinar tiempos de recorrido e inmediatez en respuesta.
4. FUNCIONARIO QUE REALIZA EL REPORTE: Se refiere al operador de la unidad (*CarroTaller, Grúa Liviana, Grúa Pesada. Ambulancia*) quien en ese momento se encuentra de turno y es el responsable del vehículo, se destaca que los auxiliares de tráfico no son los responsables del vehículo por lo tanto no son los que realizaran los reportes. Para el Caso de la Ambulancia el Conductor de la misma es quien realizara esta acción.
5. NOVEDAD: Breve informe dado por la unidad en cuanto a su ubicación y estado de la vía. En caso de requerirse mas detalles se podrá extender, cabe destacar que los reportes de estas novedades incluyen los movimientos hacia accidentes e incidentes de tránsito, por ende debe coincidir con los formatos MEPI-MGVI-FR-1 , 2 y 3
6. TIPO DE SERVICIO: Es la razón por la cual se está prestando el servicio, siendo esta dada por la experticia del operador, en palabra sencilla y general. Ejemplo (falla mecánica, pinchazo, daño eléctrico, etc).
7. OPERADOR: Persona que recibe la información y es la que está diligenciando el formato en la oficina de atención al usuario.

V. CONTROL DE CAMBIOS

VERSIÓN	FECHA DE MODIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
1		
2		

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REPORTE CAMBIO DE TURNO DE UNIDADES	CÓDIGO	MEPI-MGVI-IN-6		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	1	DE	2

I. OBJETIVO

Establecer el procedimiento a seguir para elaborar y diligenciar el formato relacionado con el reporte de las unidades cuando realizan el cambio de turno en la operación que se realiza las 24 horas del día durante la duración de los contratos de Gestión vial Integral.

[MEPI-MGVI-FR-6:](#) Reporte Cambio de turno de unidades


II. ALCANCE

El presente instructivo determina las actividades para el diligenciamiento del formato, toma de datos a unidades y colaboradores, validación de estado físico y técnico con los soportes para posteriores aclaraciones y correctivos necesarios. Este formato está enfocado en vehículos como CarroTaller, Grúa y administrativos que tenga el Contratista, para su implementación en la Ambulancia deberá tener otro tipo de contenido y ser aprobado por la Interventoría del proyecto.

III. GENERALIDADES

1. La información solicitada en los formatos que hacen parte del presente instructivo debe ser diligenciada por el Contratista y revisada por la Interventoría constantemente.
2. Las notas contenidas en los formatos del presente instructivo deben ser tenidas en cuenta para todos los efectos contractuales correspondientes.
3. El Contratista asume plena responsabilidad por la veracidad de la información y de los valores registrados en el formato descrito, así como, llevar a cabo lo correctivos que se requieran para el buen funcionamiento, idoneidad en el desempeño de los vehículos.
4. El Contratista asumen plena responsabilidad por la información contenida partiendo de la base de la realidad y manteniendo siempre el orden cronológico de los hechos.
5. En el formato se relacionan los siguientes conceptos: Estado físico y de buen funcionamiento de los vehículos.
6. Este documento sirve para llevar el control de la operación vial en cuanto al estado técnico y confiabilidad de los vehículos , la rápida respuesta y las eventualidades de todo el corredor , se debe así consignar la información tal como pasa en la realidad, por ende en cualquier momento la interventoría del proyecto podrá utilizar el formato para verificar la existencia, disposición y calidad de unidades en campo, esta actividad servirá para el control y debe ser parte vital de los soportes al momento de elaborar la pre-acta de obra sobre estos ítems.

ELABORADO POR: EQUIPO DE TRABAJO MULTIDISCIPLINARIO – INVIAS	REVISADO POR: ING LUIS ARIEL PACHON ING JORGE EDUARDO LEYES	APROBADO POR: JUAN ESTEBAN ROMERO TORO Director Ejecución y Operación
---	--	--

	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS PROCESO GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL INSTRUCTIVO PARA REPORTE CAMBIO DE TURNO DE UNIDADES	CÓDIGO	MEPI-MN-IN-6		
		VERSIÓN	1		
		PÁGINA	2	DE	2

IV. REPORTE CAMBIO DE TURNO UNIDADES MEPI-MGVI-FR-6

Este formato que será diligenciado por el grupo de operadores de una unidad siempre que se termine su turno de trabajo y será también constancia de entrega entre turno y turno dejando en evidencia el estado físico y operativo del vehículo puesto que estos laboraran las 24 horas del día; el Formato relaciona tanto el estado externo del vehículo como sus componentes operativos, esto con el fin de poder evidenciar rápidamente alguna falencia o deterioro del vehículo. A su vez la interventoría en cualquier momento podrá revisar este formato para verificar si se está llevando el debido control de mantenimientos y ajustes correctivos en los vehículos, siempre en pro de tener unidades idóneas para la prestación de los servicios a los usuarios.

Cada vehículo debe tener un formato por día (*Calendario*) independientemente de los turnos que establezca el contratista para su operación.

Su contenido es el siguiente:

1. **OPERACIÓN 24 HORAS:** Se establece el nombre del operador que hace la entrega del vehículo y el nombre del operador que la recibe; es el operador que entrega quien debe escribir el kilometraje del vehículo una vez está entregando su turno, en cuanto a la Valera de tanqueo es gestión del Contratista si optara por este medio de control para la logística de sus vehículos o usara otra modalidad.
2. **ENTREGA ESPORÁDICA:** En caso de que dentro de los turnos establecidos por el Contratista para su operación se deba cambiar el operador, se debe diligenciar en este campo y determinar la hora del suceso.
3. **TIPO DE VEHICULÓ:** Se destacan las opciones contenidas en el formato para escogencia del rol que desempeña, para referirse al CarroTaller se puede utilizar la casilla "otro" y diligenciar o se puede marcar como Camioneta. Para referirse a la Ambulancia se colocará "otro" y se especificará manualmente.
4. **DESCRIPCIÓN / ESTADO:** Se definen parámetros operativos de los vehículos y se clasifican en Bueno (B) o Malo (M) dado que en este tipo de operaciones no se puede tener rangos medios y la seguridad tanto para el operador como para los usuarios deben ser óptimas. Cuando se refiere a T1, T2, T3 son los turnos, en estas casillas las diligencia el operador según el turno que haya realizado.

V. CONTROL DE CAMBIOS

VERSIÓN	FECHA DE MODIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
1		
2		