

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad No. 2019-409-018180-2
Fecha: 21/02/2019 15:24:00->300
OEM CONSORCIO INTERVIAS 4G
Anexos: SIN ANEXOS



CP-PER-4853-2019
AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

NIT. 900.757.258-7

Bogotá D.C., 20 de febrero de 2019.

Señores:
PERIMETRAL ORIENTAL DE BOGOTÁ S.A.S.
Atn.: ING. JUAN MANUEL MÉNDEZ PIRA
Representante Legal
Calle 93 No13-45 Ofc. 601
Ciudad.

Fecha de Radicación: 21/02/2019-02:26 PM
Sede: BOGOTÁ
Consecutivo: R-834
Asunto: SEGUIMIENTO A SU COMUNICACION No. D-174-2019 Y OBS...
Anexos: NO APLICA
Radicator: MARITZA SASTRE PRECIADO
RECIBIDO NO IMPLICA ACEPTACION

Referencia: Contrato de Concesión bajo el esquema de APP - No.002 de 8 de septiembre de 2014 – Corredor Perimetral del Oriente de Cundinamarca.

Asunto: Seguimiento a su comunicación No. D-174-2019 y observaciones técnicas y de seguridad vial sobre el ramal de acceso y salida construido en el K5+760 de la Unidad Funcional 3A.

Respetado Ingeniero,

Sea lo primero indicar que esta Interventoría recibió copia de su comunicación No. D-174-2019 del 04 de febrero de 2019 por la cual emitió respuesta al Derecho de Petición incoado por el señor Nicolás Munera Álvarez en su calidad de Representante Legal de la Sociedad INVERALVA S.A.S., en la cual manifiesta el Concesionario que dará cumplimiento a una serie de compromisos adquiridos con el peticionario durante el mes de febrero del presente año, razón por la cual, esta Interventoría solicita a la Sociedad Concesionaria POB S.A.S. informar el estado y trámite de ejecución actual de dichos compromisos y los acercamientos que sobre el particular ha tenido con el peticionario.

Por otra parte, es menester informar que esta Interventoría realizó una visita técnica al ramal de acceso y salida construido en el K5+760 de la Unidad Funcional 3A, evidenciando una serie de de situaciones adversas y contradictorias, según se define en el siguiente análisis técnico y de seguridad vial. Veamos:

Seguridad vial:

- **Maniobra de ingreso/salida:** Se evidencia que al realizar el giro a la derecha para ingresar/salir al ramal de acceso se encuentra una grada en el borde de la losa que sirve como pasa-cunetas y a la vez se convierte en un obstáculo que obliga al conductor a evadirlo y empezar la maniobra de giro directamente en la losa (ver Fotografía 1).

Sede Administrativa
Calle 17 N° 69-46 Zona Industrial Montevideo
Teléfono: (+571) 744 11 33
Bogotá D.C. • Colombia

Sede Técnica
Calle 163 No. 20-17
Teléfonos: (+571) 4673486 - 87
Bogotá D.C. • Colombia



Foto 1 - Obstáculo que impide una maniobra de ingreso/salida segura.

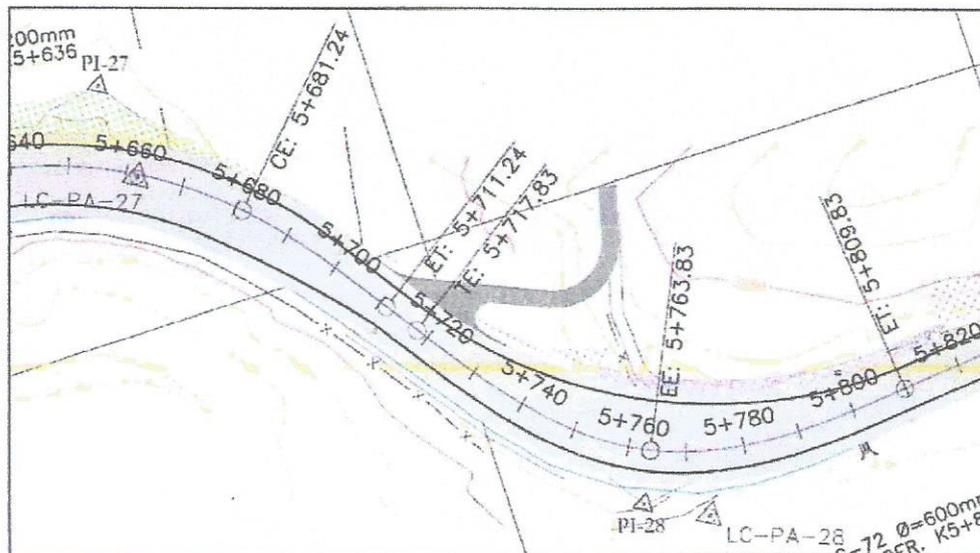
- Conflicto de ingreso y salida de dos vehículos en el ramal construido: Cuando un vehículo ingresa al ramal y al mismo tiempo otro vehículo sale del ramal se presenta una situación de riesgo porque alguno de los dos vehículos debe retroceder para permitir el paso del otro. En el primer caso, si el vehículo que ingresa retrocede, se convierte en un riesgo porque debe dar reversa hasta la vía Concesionada, en el segundo caso, si el vehículo que sale del ramal es el que retrocede, también se convierte en una situación de riesgo porque debe retrocer en una pendiente muy fuerte (ver Fotografía 2).



Foto 2 - Zona de conflicto para dos vehículos

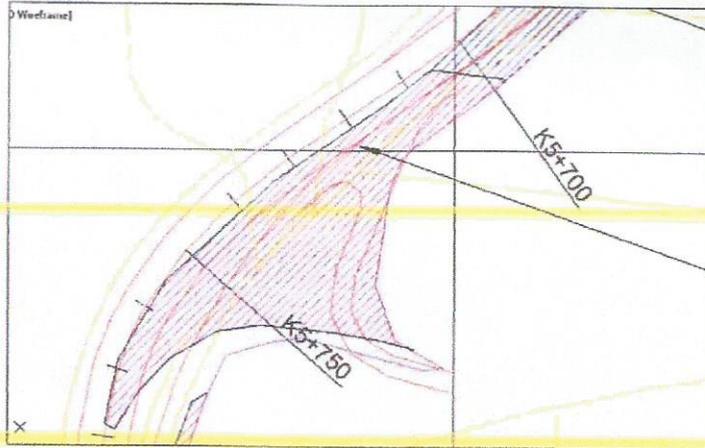
Técnicos:

- De conformidad con lo evidenciado por esta Interventoría, se pudo establecer que lo ejecutado en obra no se corresponde con el diseño contemplado en el DNO. Esta Interventoría no ha recibido modificación al respecto, sin embargo se evidencia que en campo se ha ejecutado algo totalmente distinto, tal y como se puede observar en las diversas fotografías que se incluyen en el presente comunicado.

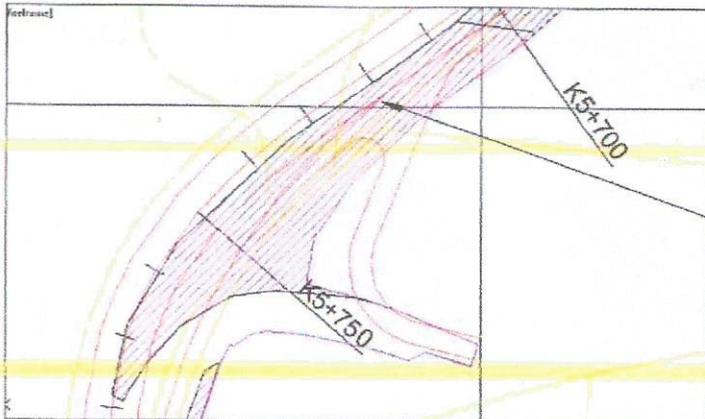


Fuente: DNO

- Advertir al Concesionario que en numerosas ocasiones, desde el área predial de esta Interventoría, se ha indicado que la Tira Topográfica no se ajustaba a lo contemplado en el DNO, y que a pesar de que se había modificado la Tira Topográfica, nunca se había recibido una justificación técnica de la modificación. A este respecto reproducimos lo indicado en nuestro comunicado CP-PER-4625-2019:
 - Entre las abscisas K5+710 y K5+770 se detectó que a partir de la versión 25 de la Tira Topográfica UF3 la línea de compra tuvo una variación significativa, variación de la cual no se encontró registros de solicitud de cambio de diseño por parte del Concesionario, se requiere aclaración pues el nuevo acceso, como está dibujado (líneas rojas) no se estaría garantizando según la V. 39 de la Tira Topográfica.



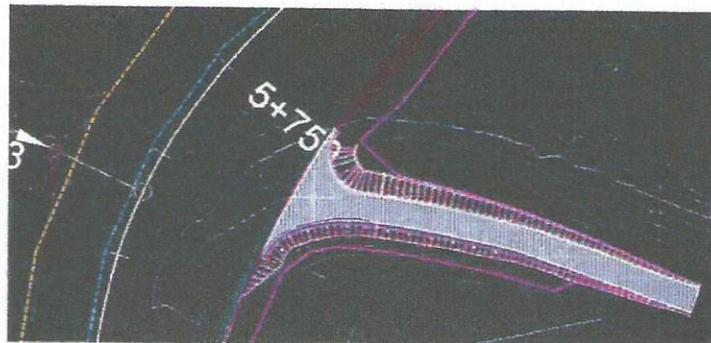
Tira Topográfica V. 24 y anteriores



Tira Topográfica V.25 y posteriores

- No obstante lo anterior, en el último "dwg" actualizado (POB-CJV-303-VI-PP-03.dwg) que nos remitieron mediante el oficio D-1882-2018 el 6 de septiembre de 2018, el cual no justificaba ninguna modificación ni indicaba aquellas que pudieran haberse producido con respecto a la anterior versión, se puede observar otro diseño distinto al contemplado en el DNO pero que tampoco se ajusta a la realidad construida por el Concesionario. Si bien la gestión predial adelantada se hizo aparentemente teniendo en cuenta este diseño, podemos observar que el enlace con la vía concesionada es distinto y que existe un talud de corte en el margen derecho

del ramal que no existe en la realidad contruida, tal y como se puede observar en la Fotografía 2.



Fuente: Plano POB-CJV-303-VI-PP-03.dwg

En cuanto a lo realmente ejecutado por el Concesionario observamos que:

- **Visibilidad:** No existe una distancia de visibilidad adecuada para los vehículos que salen del ramal y toman la vía; lo mismo ocurre para un vehículo que se dirige en el sentido Patios-La Calera y pasa cerca al acceso, tampoco tiene la visibilidad necesaria para percibir que un vehículo sale del ramal. Si se compara lo ejecutado con lo que estaba contemplado en el DNO, la distancia de visibilidad hacia Patios es mucho menor, ya que el acceso diseñado en el DNO alejaba este de la curva (ver Fotografías 3 y 4).

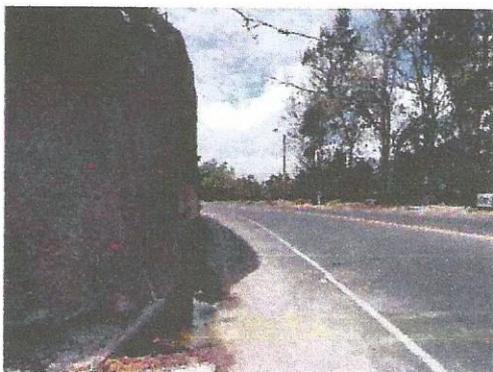


Foto 3 - Salida del ramal vía a la vía – Poca distancia de visibilidad para percibir un vehículo.



Foto 4 - Trayectoria vehicular sin visibilidad al acceso, sentido Patios-La Calera



NIT. 900.757.258-7

CP-PER-4853-2019
AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

Página 6 de 8

- **Maniobras de giro:** Las maniobras de salida o entrada presentan un grado de dificultad al ingresar y salir del ramal, debido a la presencia de un obstáculo en el borde del pasa-cunetas. Ver foto 1.

Con base en lo anterior, preocupa enormemente a esta Interventoría que:

- Se hagan modificaciones o alcances al DNO sin justificar y soportar técnicamente ante la Entidad y esta Interventoría las mismas.
- Se modifique la Tira Topográfica en relación a una modificación no presentada ni soportada, insumo básico de la gestión predial, y se adelante con base a esto la gestión predial.
- Sea advertida por esta Interventoría la incoherencia entre la gestión predial y el diseño presentado por el Concesionario, en este caso el DNO, y no se obtenga respuesta por parte del Concesionario.
- Se haga una gestión predial con base a una Tira Topográfica modificada por el Concesionario basándose en un diseño no soportando ni informado a esta Interventoría y termine ejecutando algo distinto, sin perjuicio de que las modificaciones que realice el Concesionario a los diseños sean enteramente de su responsabilidad y bajo su cuenta y riesgo, según se define en la Sección 6.3 del Contrato de Concesión, Parte General.
- Se ejecute una solución que desde el punto de vista de la seguridad vial empeora la solución contemplada en el DNO. Para esta Interventoría la seguridad vial prima sobre cualquier cosa, por lo que conminamos al Concesionario a tomar acciones urgentes al respecto.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Interventoría solicita a la Sociedad Concesionaria POB S.A.S. **revisar, estudiar, determinar e implementar las acciones y soluciones técnicas y prediales a que haya lugar para efectos de solventar la situación de seguridad vial evidenciada por esta Interventoría.** En concordancia con lo anterior, esta Interventoría solicita que dichas acciones sean informadas en un plazo **no superior a Diez (10) Días Hábiles**, contados a partir del recibo de la presente comunicación.



NIT. 900.757.258-7

CP-PER-4853-2019

AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

Página 7 de 8

Finalmente, esta Interventoría recuerda a la Sociedad Concesionaria POB S.A.S. que, todas las Intervenciones que se ejecuten en virtud del Contrato, deberán dar cabal cumplimiento a las obligaciones en materia de seguridad vial descritas en el Apéndice Técnico 2, mismas que se transcriben a continuación:

3.3.7. Seguridad Vial

El Concesionario será responsable de procurar por la mejora en las condiciones de seguridad vial, sin perjuicio de su obligación de cumplir con los Indicadores que para la seguridad vial se definen en el Apéndice 4.

(...)

El Concesionario deberá realizar las actividades de Operación necesarias para cumplir con lo estipulado en esta Sección y la normativa vigente.

Será obligación del Concesionario realizar las acciones necesarias para reducir los índices de accidentalidad de la(s) vía(s) y gestionar el riesgo evidenciando aquellos peligros que podrían convertirse en generadores de accidentes al activarse algún detonante dentro de la infraestructura o por el comportamiento de los usuarios, para lo cual incorporará un análisis de seguridad vial al momento de desarrollar sus Estudios de Detalle, de tal manera que los Estudios de Detalle incorporen mejoras en la vía orientadas al incremento de la seguridad vial. La ejecución de estas mejoras será parte de las Intervenciones, y por lo tanto, será ejecutada a entero costo y riesgo del Concesionario. (Subrayado fuera de texto original).

En todo caso, el Concesionario propenderá permanentemente por mejorar la seguridad vial, para lo cual dará cumplimiento a las obligaciones contenidas en el Contrato y las Especificaciones Técnicas. (Subrayado fuera de texto original).

El Concesionario deberá identificar los sectores de la vía donde se presenta la circulación de peatones y ciclistas y disponer de las instalaciones que permitan el tránsito seguro de esos usuarios ya sea para atravesar la vía o transitar en norma paralela a la misma, así como la ubicación de escuelas, centros de salud u otras entidades que atraigan flujos peatonales con el objeto que se dispongan carriles de incorporación y salida, así como de las instalaciones necesarias que garanticen su integridad, como Andenes, puentes y pasos peatonales protegidos. (Subrayado fuera de texto original).



NIT. 900.757.258-7

CP-PER-4853-2019
AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

Página 8 de 8

Atentamente,

EDUARDO ROMÁN GONZÁLEZ
Director de Interventoría
CONSORCIO INTERVIAS 4G

Copia: Ing. Gabriel Fernando Ballesteros Castillo – Gerente de Proyectos Carreteros 2 – ANI.
Ing. Khendry Rueda Romero - Líder del equipo de apoyo a la supervisión - ANI.
Archivo

Anexos: N/A

Realizó: RL/NM/ER
Revisó: ER