



## Datos básicos

### 01 - Datos básicos del proyecto

#### Nombre

Pavimentación DE LA VIA PRINCIPAL DEL BARRIO LOS ANGELES ENTRE EL AEROPUERTO Y EL PROSOCIAL CONFACHOCÓ EN EL MUNICIPIO DE QUIBDÓ, Chocó

#### Código BPIN

#### Sector

Transporte

Es Proyecto Tipo: No

Fecha creación: 13/10/2020 16:07:30

Identificador: 325372

Formulador:



## Contribución a la política pública

### 01 - Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

#### Plan

(2018-2022) Pacto por Colombia, pacto por la equidad

#### Estrategia Transversal

3016 - XVI. Pacto por la Descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones

#### Linea

301602 - 2. Estimular tanto la productividad como la equidad, a través de la conectividad y los vínculos entre la ciudad y el campo

#### Programa

2402 - Infraestructura red vial regional

### 02 - Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial / Plan de Vida

#### Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial / Plan de Vida

GENERANDO CONFIANZA 2020 -2013

#### Estrategia del Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

El camino para el progreso de nuestra regiones

#### Programa del Plan Desarrollo Departamental o Sectorial

Construcción de vías en las subregiones como instrumento de paz

### 03 - Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

#### Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Quibdó lo estamos haciendo posible 2020-2023

#### Estrategia del Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

vías urbanas hacia el progreso

#### Programa del Plan desarrollo Distrital o Municipal

MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS URBANAS



## Identificación y descripción del problema

### Problema central

Bajos niveles de movilidad en el tránsito vehicular, en la zona urbana del municipio

### Descripción de la situación existente con respecto al problema

La mayoría de las vías internas de los barrios han sido adelantadas por la comunidad y luego se van consolidando con el uso, sin que estas respondan a una programación y proyección de vías establecido en un plan de construcción o mantenimiento de las mismas.

El tránsito en las vías urbanas, especialmente las vías principales se dificulta, debido al mal estado de estas vías, especialmente en épocas de invierno; Las vías urbanas tienen un alto flujo de tránsito y se encuentra en un estado avanzado de deterioro teniendo en consideración que por estas Vías Se Accede a todos los Sitios De Importancia Y de Gran Atracción Turística Para La Comunidad Tales Como la iglesia, el colegio y la biblioteca entre otros

### Magnitud actual del problema – indicadores de referencia

El deterioro de la vía incrementa tanto el tiempo de tránsito en ese tramo como en vías circundantes, puesto que se genera represamiento en momentos de alto tránsito vehicular.

Línea base: tiempo de desplazamiento en momentos de alto flujo vehicular en el barrio popular es de 15 minutos en promedio para un trayecto de 536 metros aproximadamente



## 01 - Causas que generan el problema

Causas directas	Causas indirectas
1. Deterioro progresivo de las vías urbanas	1.1 Construcción sin consideraciones técnicas
	1.4 Baja periodicidad y calidad en el mantenimiento.
	1.2 Drenaje superficial deficiente
	1.3 Los materiales de las vías actuales no cumplen con las especificaciones técnicas

## 02 - Efectos generados por el problema

Efectos directos	Efectos indirectos
1. Alta congestión vial.	1.1 Aumento en los tiempos de viaje
	1.2 Disminución del acceso de productos en los sectores afectados
2. Daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público	2.1 Altos costos en mantenimiento vehicular.
	2.2 Incremento en costos tanto para los transportistas como para los pasajeros
3. Deterioro del paisaje urbano del sector	3.1 Afectación de la imagen favorable del municipio por parte de la comunidad y los visitantes
	3.2 Disminución de turistas en el municipio

## Identificación y análisis de participantes

### 01 - Identificación de los participantes

Participante	Contribución o Gestión
<p><b>Actor:</b> Nacional</p> <p><b>Entidad:</b> Departamento Administrativo Para La Prosperidad Social</p> <p><b>Posición:</b> Cooperante</p> <p><b>Intereses o Expectativas:</b> Adelantar convenios de cooperación</p>	<p>Adelantar convenios de cooperación para el desarrollo de la región desde la parte técnica o través de recursos.</p>
<p><b>Actor:</b> Municipal</p> <p><b>Entidad:</b> Quibdó - Chocó</p> <p><b>Posición:</b> Cooperante</p> <p><b>Intereses o Expectativas:</b> Que la población se beneficie en una disminución en el tiempo de trayecto</p>	<p>Mejorar las vías urbanas para incentivar el turismo junto con la comercialización de productos típicos a otras regiones del territorio nacional.</p>
<p><b>Actor:</b> Otro</p> <p><b>Entidad:</b> Comunidad</p> <p><b>Posición:</b> Beneficiario</p> <p><b>Intereses o Expectativas:</b> Mejorar las vías urbanas para disminuir el tiempo de desplazamiento</p>	<p>veeduría ciudadana</p>

### 02 - Análisis de los participantes

La administración municipal se reunió con la comunidad y comerciantes con el fin de realizar la socialización del proyecto para informar los beneficios del mismo y concertar soluciones con las posibles partes perjudicadas de la ejecución. El perjuicio que se genera en estas situaciones durante la pavimentación de la vía, que en ocasiones se traduce en traumatismos en los tiempos de desplazamiento y desvíos inesperados por falta de información y señalización para tomar vías alternas.

Con la finalidad de mantener una situación cordial con los afectados, se han realizados reuniones para que la ejecución del proyecto se lleve a feliz termino sin afectar a la comunidad



## Población afectada y objetivo

### 01 - Población afectada por el problema

#### Tipo de población

Personas

#### Número

4.158

#### Fuente de la información

DANE 2020

#### Localización

Ubicación general	Localización específica
<b>Región:</b> Occidente <b>Departamento:</b> Chocó <b>Municipio:</b> Quibdó <b>Centro poblado:</b> Urbano <b>Resguardo:</b>	Barrio angeles y jardín sector 3palacios

### 02 - Población objetivo de la intervención

#### Tipo de población

Personas

#### Número

4.158

#### Fuente de la información

DANE 2020

#### Localización

Ubicación general	Localización específica	Nombre del consejo comunitario
<b>Región:</b> Occidente <b>Departamento:</b> Chocó <b>Municipio:</b> Quibdó <b>Centro poblado:</b> Urbano <b>Resguardo:</b>	Barrio angeles y jardín sector 3palacios	



### 03 - Características demográficas de la población objetivo

#### Características demográficas de la población objetivo

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de la información
Género	Masculino	2.083	DANE 2020
	Femenino	2.075	DANE 2020
Etaria (Edad)	0 a 14 años	1.325	DANE 2020
	15 a 19 años	834	DANE 2020
	20 a 59 años	1.523	DANE 2020
	Mayor de 60 años	476	DANE 2020
Población Vulnerable	Desplazados	456	DANE 2020
	Discapacitados	167	DANE 2020
	Víctimas	873	DANE 2020



## 5. Objetivos específicos

### 01 - Objetivo general e indicadores de seguimiento

#### Problema central

Bajos niveles de movilidad en el tránsito vehicular, en la zona urbana del municipio

#### Objetivo general – Propósito

Mejorar el tránsito vehicular en la zona urbana del municipio.

#### Indicadores para medir el objetivo general

Indicador objetivo	Descripción	Fuente de verificación
Disminución del tiempo de tránsito promedio en momentos de alto flujo vehicular	<b>Medido a través de:</b> Minutos <b>Meta:</b> 15 <b>Tipo de fuente:</b> Estadísticas	Estudio de tránsito de la administración municipal.

### 02 - Relaciones entre las causas y objetivos

Causa relacionada	Objetivos específicos
<b>Causa directa 1</b> Deterioro progresivo de las vías urbanas	Mejorar el estado de las vías urbanas en el municipio.
<b>Causa indirecta 1.1</b> Construcción sin consideraciones técnicas	Cumplir las consideraciones técnicas de construcción.
<b>Causa indirecta 1.2</b> Drenaje superficial deficiente	Mejorar el drenaje superficial.
<b>Causa indirecta 1.3</b> Los materiales de las vías actuales no cumplen con las especificaciones técnicas	Garantizar el uso de los materiales que cumplan las especificaciones técnicas.
<b>Causa indirecta 1.4</b> Baja periodicidad y calidad en el mantenimiento.	Incrementar la periodicidad y la calidad en el mantenimiento



## Alternativas de la solución

### 01 - Alternativas de la solución

Nombre de la alternativa	Se evaluará con esta herramienta	Estado
Construcción de pavimento en concreto rígido en vías urbanas	Si	Completo
Mantenimiento correctivo de las vías existentes.	No	Completo

#### Evaluaciones a realizar

Rentabilidad:	Si
Costo - Eficiencia y Costo mínimo:	Si
Evaluación multicriterio:	No



### Alternativa 1. Construcción de pavimento en concreto rígido en vías urbanas

#### Estudio de necesidades

##### 01 - Bien o servicio

###### Bien o servicio

Vía Urbana mejorada

###### Medido a través de

Kilómetros

###### Descripción

La oferta se mide en metros de vías urbanas en buen estado y la demanda como metros totales de vías urbanas.

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2015	0,00	536,00	-536,00
2016	0,00	536,00	-536,00
2017	0,00	536,00	-536,00
2018	0,00	536,00	-536,00
2019	0,00	536,00	-536,00
2020	0,00	536,00	-536,00
2021	0,00	536,00	-536,00
2022	0,00	536,00	-536,00
2023	0,00	536,00	-536,00
2024	0,00	536,00	-536,00
2025	0,00	536,00	-536,00



**Alternativa:** Construcción de pavimento en concreto rígido en vías urbanas

## Análisis técnico de la alternativa

### 01 - Análisis técnico de la alternativa

#### Análisis técnico de la alternativa

La pavimentación de las vías urbanas se realizara en concreto hidráulico de un espesor de 20 cm de una longitud de 536 m con un ancho de 4.5 metros, EN DOBLE SENTIDO, adicionalmente se instalara bordillos a los dos lados de la vía y se construirá andenes de 1,6 metro promedio, la pavimentación de esta vías,.

Las siguientes actividades son necesarias para el desarrollo del PAVIMENTO:

SUB BASES Y BASE

PAVIMENTO HIDRAULICO

ESTRUCTURAS Y DRENAJES.

La construcción de las placas en concreto hidráulico consiste en la elaboración, transporte, colocación y vibrado de una mezcla de concreto hidráulico; aserrado de juntas, el acabado, el curado y demás actividades necesarias para la correcta construcción del pavimento, de acuerdo con los alineamientos, cotas, secciones y espesores indicados en los planos del proyecto. La instalación de bordillo en concreto se hará en los sitios y con las dimensiones, alineamientos y cotas indicadas en los planos. Las especificaciones a utilizar corresponden a las establecidas por el INVIAS en su versión vigente

**Alternativa:** Construcción de pavimento en concreto rígido en vías urbanas

## Localización de la alternativa

### 01 - Localización de la alternativa

Ubicación general	Ubicación específica
<b>Región:</b> Occidente <b>Departamento:</b> Chocó <b>Municipio:</b> Quibdó <b>Centro poblado:</b> Urbano <b>Resguardo:</b> <b>Latitud:</b> <b>Longitud:</b>	Barrio angeles y jardín sector 3palacios

### 02 - Factores analizados

Cercanía a la población objetivo,  
 Costo y disponibilidad de terrenos,  
 Disponibilidad de servicios públicos domiciliarios (Agua, energía y otros),  
 Disponibilidad y costo de mano de obra,  
 Factores ambientales,  
 Medios y costos de transporte,  
 Orden público,  
 Topografía



Alternativa: Construcción de pavimento en concreto rígido en vías urbanas

### Cadena de valor de la alternativa

**Costo total de la alternativa:** \$ 3.568.770.803,00

#### 1 - Objetivo específico 1 **Costo:** \$ 3.568.770.803

Mejorar el estado de las vías urbanas en el municipio.

Producto	Actividad
<b>1.1 Vía urbana mejorada</b>  <b>Medido a través de:</b> Kilómetros de vías urbanas  <b>Cantidad:</b> 0,5360  <b>Costo:</b> \$ 3.568.770.803	<b>1.1.1 SUB BASES Y BASE</b>  <b>Costo:</b> \$ 100.614.982  <b>Etapas:</b> Inversión  <b>Ruta crítica:</b> Si
	<b>1.1.2 PAVIMENTO HIDRAULICO</b>  <b>Costo:</b> \$ 664.447.883  <b>Etapas:</b> Inversión  <b>Ruta crítica:</b> Si
	<b>1.1.3 ESTRUCTURAS Y DRENAJES</b>  <b>Costo:</b> \$ 1.901.205.018  <b>Etapas:</b> Inversión  <b>Ruta crítica:</b> Si
	<b>1.1.4 PLAN DE SEÑALIZACIÓN</b>  <b>Costo:</b> \$ 47.383.216  <b>Etapas:</b> Inversión  <b>Ruta crítica:</b> Si
	<b>1.1.5 PUENTE</b>  <b>Costo:</b> \$ 483.312.803  <b>Etapas:</b> Inversión  <b>Ruta crítica:</b> Si



Producto	Actividad
<p>1.1 Vía urbana mejorada</p> <p><b>Medido a través de:</b> Kilómetros de vías urbanas</p> <p><b>Cantidad:</b> 0,5360</p> <p><b>Costo:</b> \$ 3.568.770.803</p>	<p>1.1.6 INTERVENTORIA</p> <p><b>Costo:</b> \$ 255.757.112</p> <p><b>Etapas:</b> Inversión</p> <p><b>Ruta crítica:</b> No</p>
	<p>1.1.7 PGIO</p> <p><b>Costo:</b> \$ 77.686.223</p> <p><b>Etapas:</b> Inversión</p> <p><b>Ruta crítica:</b> No</p>
	<p>1.1.8 PMT</p> <p><b>Costo:</b> \$ 38.363.567</p> <p><b>Etapas:</b> Inversión</p> <p><b>Ruta crítica:</b> No</p>



**Alternativa:** Construcción de pavimento en concreto rígido en vías urbanas

### Actividad 1.1.1 SUB BASES Y BASE

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Materiales
0	\$25.000.000,00	\$25.000.000,00	\$50.614.981,60
<b>Total</b>	<b>\$25.000.000,00</b>	<b>\$25.000.000,00</b>	<b>\$50.614.981,60</b>

Periodo	Total
0	\$100.614.981,60
<b>Total</b>	

### Actividad 1.1.2 PAVIMENTO HIDRAULICO

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Materiales
0	\$100.000.000,00	\$100.000.000,00	\$464.447.882,94
<b>Total</b>	<b>\$100.000.000,00</b>	<b>\$100.000.000,00</b>	<b>\$464.447.882,94</b>

Periodo	Total
0	\$664.447.882,94
<b>Total</b>	

### Actividad 1.1.3 ESTRUCTURAS Y DRENAJES

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Materiales
0	\$400.000.000,00	\$300.000.000,00	\$1.201.205.017,55
<b>Total</b>	<b>\$400.000.000,00</b>	<b>\$300.000.000,00</b>	<b>\$1.201.205.017,55</b>

Periodo	Total
0	\$1.901.205.017,55
<b>Total</b>	



### Actividad 1.1.4 PLAN DE SEÑALIZACIÓN

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Materiales
0	\$10.000.000,00	\$10.000.000,00	\$27.383.215,51
<b>Total</b>	<b>\$10.000.000,00</b>	<b>\$10.000.000,00</b>	<b>\$27.383.215,51</b>

Periodo	Total
0	\$47.383.215,51
<b>Total</b>	

### Actividad 1.1.5 PUENTE

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Materiales
0	\$100.000.000,00	\$100.000.000,00	\$283.312.803,40
<b>Total</b>	<b>\$100.000.000,00</b>	<b>\$100.000.000,00</b>	<b>\$283.312.803,40</b>

Periodo	Total
0	\$483.312.803,40
<b>Total</b>	

### Actividad 1.1.6 INTERVENTORIA

Periodo	Mano de obra calificada
0	\$255.757.112,00
<b>Total</b>	<b>\$255.757.112,00</b>

Periodo	Total
0	\$255.757.112,00
<b>Total</b>	



### Actividad 1.1.7 PGIO

Periodo	Mano de obra calificada
0	\$77.686.223,00
<b>Total</b>	<b>\$77.686.223,00</b>

Periodo	Total
0	\$77.686.223,00
<b>Total</b>	

### Actividad 1.1.8 PMT

Periodo	Mano de obra calificada
0	\$38.363.567,00
<b>Total</b>	<b>\$38.363.567,00</b>

Periodo	Total
0	\$38.363.567,00
<b>Total</b>	



**Alternativa:** Construcción de pavimento en concreto rígido en vías urbanas

## Análisis de riesgos alternativa

### 01 - Análisis de riesgo

	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad e impacto	Efectos	Medidas de mitigación
1-Propósito (Objetivo general)	Administrativos	Cambio de prioridades económicas o políticas que afecten la construcción de la vía.	<b>Probabilidad:</b> 4. Probable <b>Impacto:</b> 4. Mayor	Retraso en la ejecución del proyecto	Contar con una programación que Tenga en cuenta los tiempos promedio normales de la ejecución de la obra
	Asociados a fenómenos de origen humano no intencionales: aglomeración de público	alteración del orden publico	<b>Probabilidad:</b> 3. Moderado <b>Impacto:</b> 4. Mayor	Incumplimiento en el cronograma. Que no se lleve a cabo la obra	contar con el apoyo de las entidades de seguridad del municipio
2-Componente (Productos)	Operacionales	Incumplimiento por parte del contratista	<b>Probabilidad:</b> 2. Improbable <b>Impacto:</b> 5. Catastrófico	Retraso en la ejecución de la obra	Seguimiento permanente por parte de la interventoría.
3-Actividad	Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros	Lesiones o muerte de los trabajadores de la obra	<b>Probabilidad:</b> 1. Raro <b>Impacto:</b> 2. Menor	Posibles demandas hacia el municipio	Verificación y aseguramiento por parte de la interventoría del diseño e implementación de las medidas generales preventivas de autoinspección del contratista y de los protocolos de obra.
	De mercado	Baja calidad de los materiales de la obra	<b>Probabilidad:</b> 1. Raro <b>Impacto:</b> 4. Mayor	Inestabilidad de la obra. Inseguridad de los beneficiarios	El contratista deberá constituir una póliza de todo riesgo Obras Civiles para proteger los bienes, equipos y en general la infraestructura que tenga relación directa con la obra civil en ejecución, de cualquier evento, es decir contra todo riesgo, que deberá estar vigente durante el plazo de ejecución del contrato. Verificación de la interventoría



Alternativa: Construcción de pavimento en concreto rígido en vías urbanas

## Ingresos y beneficios alternativa

### 01 - Ingresos y beneficios

Ahorro monetario en mantenimiento vehicular. La cantidad está medida como el número de vehículos que transitan anualmente por la vía

**Tipo:** Beneficios

**Medido a través de:** Número

**Bien producido:** FC inversión transporte

**Razón Precio Cuenta (RPC):** 0.80

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
0	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
1	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
2	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
3	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
4	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
5	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
6	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
7	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
8	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
9	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
10	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
11	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00
12	25.000,00	\$8.000,00	\$200.000.000,00

valorización predial, la cantidad se mide en el aumento económico por años de las vividas beneficiadas por el proyecto

**Tipo:** Beneficios

**Medido a través de:** Número

**Bien producido:** FC inversión transporte

**Razón Precio Cuenta (RPC):** 0.80

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
1	800,00	\$4.000.000,00	\$3.200.000.000,00

### 02 - Totales

Periodo	Total beneficios	Total
0	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00



### PAVIMENTACIÓN DE LA VIA PRINCIPAL DEL BARRIO LOS ANGELES ENTRE EL AEROPUERTO Y EL PROSOCIAL CONFACHOCÓ EN EL MUNICIPIO DE QUIBDÓ, CHOCÓ

Impreso el 13/10/2020 6:31:17 p.m.

1	\$3.400.000.000,00	\$3.400.000.000,00
2	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00
3	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00
4	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00
5	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00
6	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00
7	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00
8	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00
9	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00
10	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00
11	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00
12	\$200.000.000,00	\$200.000.000,00



Alternativa 1

Flujo Económico

01 - Flujo Económico

P	Beneficios e ingresos (+)	Créditos(+)	Costos de preinversión (-)	Costos de inversión (-)	Costos de operación (-)	Amortización (-)	Intereses de los créditos (-)	Valor de salvamento (+)	Flujo Neto
0	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$2.929.108.383,8	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$-2.769.108.383,8
1	\$2.720.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$2.720.000.000,0
2	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0
3	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0
4	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0
5	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0
6	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0
7	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0
8	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0
9	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0
10	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0
11	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0
12	\$160.000.000,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$160.000.000,0



## Indicadores y decisión

### 01 - Evaluación económica

Indicadores de rentabilidad			Indicadores de costo-eficiencia	Indicadores de costo mínimo	
Valor Presente Neto (VPN)	Tasa Interna de Retorno (TIR)	Relación Costo Beneficio (RCB)	Costo por beneficiario	Valor presente de los costos	Costo Anual Equivalente (CAE)
<b>Alternativa:</b> Construcción de pavimento en concreto rígido en vías urbanas					
\$507.705.778,00	21,75 %	\$1,17	\$704.451,27	\$2.929.108.383,79	\$79.038.211,46

### Costo por capacidad

Producto	Costo unitario (valor presente)
Vía urbana mejorada	\$5.424.274.784,80

### 03 - Decisión

#### Alternativa

Construcción de pavimento en concreto rígido en vías urbanas

## Indicadores de producto

### 01 - Objetivo 1

1. Mejorar el estado de las vías urbanas en el municipio.

#### Producto

1.1. Vía urbana mejorada

#### Indicador

1.1.1 Vía urbana mejorada

**Medido a través de:** Kilómetros de vías urbanas

**Meta total:** 0,5360

**Fórmula:**

**Es acumulativo:** No

**Es Principal:** Si

#### Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
0	0,5360		

## Indicadores de gestión

### 01 - Indicador por proyecto

#### Indicador

Informes de interventoría revisados

**Medido a través de:** Número

**Código:** 0600G136

**Fórmula:**

**Tipo de Fuente:** Informe

**Fuente de Verificación:** INFORME DEL SUPERVISOR

#### Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Valor
0	5	<b>Total:</b>	5

#### Indicador

Interventorías Realizadas

**Medido a través de:** Número

**Código:** 9900G011

**Fórmula:** Ir

**Tipo de Fuente:** Informe

**Fuente de Verificación:** INFORME DEL SUPERVISOR

#### Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Valor
0	1	<b>Total:</b>	1



## Esquema financiero

### 01 - Clasificación presupuestal

#### Programa presupuestal

2402 - Infraestructura red vial regional

#### Subprograma presupuestal

0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE



## 02 - Resumen fuentes de financiación

Etapa	Entidad	Tipo Entidad	Tipo de Recurso	Período	Valor
Inversión	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO PARA LA PROSPERIDAD SOCIAL - GESTIÓN GENERAL	Entidades Presupuesto Nacional - PGN	Nación	0	\$3.568.770.803,00
				Total	\$3.568.770.803,00
	Total Inversión				\$3.568.770.803,00
<b>Total</b>					<b>\$3.568.770.803,00</b>



## Resumen del proyecto

## Resumen del proyecto

Resumen narrativo	Descripción	Indicadores	Fuente	Supuestos
<b>Objetivo General</b>	Mejorar el tránsito vehicular en la zona urbana del municipio.	<b>Disminución del tiempo de tránsito promedio en momentos de alto flujo vehicular</b>	<b>Tipo de fuente:</b> Estadísticas <b>Fuente:</b> Estudio de tránsito de la administración municipal.	<b>Las políticas de infraestructura son prioritarias para el municipio, El constructor cuenta con planes de contingencia que permiten desarrollar el proyecto en los tiempos estimados</b>
<b>Componentes (Productos)</b>	1.1 Vía urbana mejorada	<b>Vía urbana mejorada</b>	<b>Tipo de fuente:</b> Informe <b>Fuente:</b> INFORME DEL SUPERVISOR	<b>El contratista cumple con lo pactado en el contrato en cuanto a cronograma y costos estimado</b>
<b>Actividades</b>	1.1.1 - SUB BASES Y BASE(*) 1.1.2 - PAVIMENTO HIDRAULICO(*) 1.1.3 - ESTRUCTURAS Y DRENAJES(*) 1.1.4 - PLAN DE SEÑALIZACIÓN(*) 1.1.5 - PUENTE(*) 1.1.6 - INTERVENTORIA 1.1.7 - PGIO 1.1.8 - PMT	<b>Nombre: Informes de interventoria revisados</b>  <b>Unidad de Medida: Número</b>  <b>Meta: 5.0000</b>  <b>Nombre: Interventorías Realizadas</b>  <b>Unidad de Medida: Número</b>  <b>Meta: 1.0000</b>	<b>Tipo de fuente:</b> <b>Fuente:</b>	<b>se exige al contratista la afiliación a la ARL de todo el personal en obra</b>

(\*) Actividades con ruta crítica