

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB		Código	F-PE-22
			Versión	02
			página	1

Fecha de elaboración: 15/05/2023

1. INFORMACION GENERAL

<u>Descripción:</u>	☐ Programa	☒ Nuevo	Horizonte de ejecución	
	☐ O	☐ O	Indique el año	
	☒ Proyecto	☐ Actualización /ajuste	Año 0	2023
			Año 1	2024
			Año 2	
			Año 3	

Marque una opción Marque una opción

Nombre del programa/proyecto	BPIN
MEJORAMIENTO DE LA VÍA QUE CONDUCE DESDE LA CABECERA MUNICIPAL DESAN CARLOS DE GUAROA HASTA EL PUENTE SOBRE EL RIO METICA EN LA VEREDA EL BARRO EN EL MUNICIPIO DE SAN CARLOS DE GUAROA, META	2023005500070

Imágenes ilustrativas del proyecto



Entidad formuladora:

AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META

Localización del proyecto (especifique municipios y lugares):

San Carlos de Guaroa es un municipio en el Departamento del Meta, se encuentra ubicado en la sección centro-occidental del Departamento, tiene una extensión de 78.687 hectáreas que se clasifican en suelo urbano (cabecera 125,02 has y centros poblados 56,20 has), suelos de expansión (97,92 has + 27.43 hectáreas) y suelos rurales 78.380,43 hectáreas. El municipio de San Carlos de Guaroa cuenta con tres vías de acceso que comunican con la capital del departamento y con municipios aledaños. La carretera de mayor afluencia que comunica con Villavicencio cuenta con 108 km por la ruta cabecera municipal - la Palmera-Alto Pompeya. La segunda vía de acceso con Villavicencio comunica con el municipio de Acacias con una distancia de 138 km y la tercera vía conduce a la carretera a Castilla la Nueva, pasando por la Inspección San Lorenzo y El Toro con 148 km de recorrido. El proyecto se encuentra ubicado el municipio de San Carlos de Guaroa, en el corredor vial que inicia en el casco urbano del municipio en su costado oriental, hasta llegar al puente del río Metica, en la Vereda El Barro, el tramo de vía contempla aproximadamente 8.0 km.

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB	Código	F-PE-22
		Versión	02
		página	2

Formulador Oficial

Nombre:	Oscar Fernando Bermúdez Salcedo
Cargo:	Director técnico de Estructuración de Proyectos
Correo electrónico:	proyectos@aim-meta.gov.co
Teléfono:	318 691 1772

2. ÁRBOL DE PROBLEMAS

EFFECTOS INDIRECTOS

- Bajo crecimiento económico del sector agrícola en la región
- Aumento de los costos vehiculares
- Incremento de los precios de bienes y servicios
- Alto índice de las necesidades básicas insatisfechas.
- Incremento del riesgo de deserción escolar.

EFFECTOS DIRECTOS

- Dificultad en la comercialización de productos agrícolas
- Altos tiempos en el desplazamiento
- Mínimo acceso a los servicios y ofertas sociales

PROBLEMA CENTRAL

DIFICULTAD EN LA INTERCOMUNICACIÓN VIAL DE LA POBLACIÓN RURAL DEL MUNICIPIO DE SAN CARLOS DE GUAROA EN EL DEPARTAMENTO DEL META..

CAUSAS DIRECTAS

Deterioro de las condiciones técnicas de la vía que comunica la cabecera municipal con el puente sobre el río Metica en la vereda el Barro en el municipio

de San Carlos de Guaroa en el departamento del Meta

CAUSAS INDIRECTAS

- Desgaste de la superficie de la rodadura
- Deterioro de obras de drenajes
- zonas de talud inestable

2. ÁRBOL DE OBJETIVOS

FINES INDIRECTOS

- Aumentar el crecimiento económico del sector agrícola en la región
- Disminuir los costos vehiculares
- Disminuir de los precios de bienes y servicios
- Disminuir del índice de las necesidades básicas insatisfechas.
- Disminuir el riesgo de deserción escolar.

FINES DIRECTOS

- Aumentar comercialización de productos agrícolas
- Disminuir tiempos en el desplazamiento
- Mejorar el acceso a los servicios y ofertas sociales

PROBLEMA CENTRAL

MEJORAR DE LAS CONDICIONES TÉCNICAS DE LA VÍA QUE COMUNICA LA VEREDA PAJURE CON VIA PRINCIPAL POMPEYA-SANCARLOS DE GUAROA EN EL DEPARTAMENTO DEL META

CAUSAS DIRECTAS

- Mejorar de las condiciones técnicas de la vía que comunica la vereda Pajure con vía principal Pompeya-San Carlos de Guaroa en el departamento del Meta

CAUSAS INDIRECTAS

- Mejorar la superficie de la rodadura
- Construir obras de drenaje
- Tratar zona para la estabilidad de taludes

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB		Código	F-PE-22
			Versión	02
			página	5

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

3.1 Descripción detallada del problema en la que se profundiza la situación que se requiere cambiar con la ejecución del proyecto. Desarrolle la idea planteada en las causas y efectos planteados en el árbol de problemas.

La población rural en el municipio de San Carlos de Guaroa es quienes demandan el mejoramiento de las vías terciarias especialmente la intercomunicación vial que conecta la cabecera municipal con la vereda el Barro, lo que mejoraría las dinámicas sociales y económicas de estas comunidades.

Esta situación genera entre otras un aumento en los costos de transporte de pasajeros como de mercancía y productos agropecuarios que salen hacia mercados regionales y nacionales, a su vez, los tiempos de desplazamiento son altos teniendo en cuenta las distancias, lo que afecta no solo la movilidad sino la dinámica económica y social de las comunidades campesinas.

Así mismo, el aumento de tiempos de viaje afecta el acceso oportuno a servicios médicos, la asistencia de estudiantes a los centros de enseñanza y ocasiona el aumento de costos de transporte de carga y pasajeros. La población rural tiene los mayores déficits en el acceso a servicios de salud, pues no se presta servicio en los centros poblados, las personas deben desplazarse hasta el casco urbano para acceder a los servicios. Los servicios sociales básicos son el mecanismo que permiten dar respuesta a las necesidades o problemas sociales que demanda una comunidad, los cuales aportan a mejorar la calidad de vida y contribuyen al desarrollo de la misma

3.2 Descripción detallada de la magnitud del problema: descripción cuantitativa de la forma en que se presenta con sus respectivas fuentes de información

El municipio de San Carlos presenta una grave problemática de intercomunicación vial municipal, ya que las vías existentes no cuentan con las tipologías aptas para una conexión continua y directa que contribuya al desarrollo regional productivo y a las condiciones mínimas de movilidad. Actualmente existe una vía en precarias condiciones con una longitud de 8,028 kilómetros que parte de la cabecera municipal con el puente sobre el río metica en la vereda el Barro.

4. ANTECEDENTES

Registre las acciones realizadas en vigencias anteriores a la ejecución del proyecto y que tengan relación con el problema planteado

El departamento del Meta y el Municipio de San Carlos de Guaroa, está comprometido con toda la población en el cumplimiento de los derechos colectivos a la prestación eficiente y oportuna de servicios con el fin de asegurar así los principios de cobertura, acceso equitativo y cumplimiento de estándares básicos de calidad; mejoras en la eficiencia de los servicios y orientación de recursos hacia la atención preventiva primaria, haciendo énfasis en las áreas menos favorecidas.

De igual forma, le corresponde por mandato legal garantizar la correcta y efectiva inversión de los recursos asignados para la ejecución del Plan de Desarrollo, el cuál involucra el avance durante la administración actual de diferentes obras públicas contratadas previo

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB		Código	F-PE-22
			Versión	02
			página	6

procedimiento de selección objetiva, y en general de varios proyectos de inversión, por medio de los cuales se busca en términos generales mejorar las condiciones del Municipio en una malla vial efectiva, con el fin de mejorar la movilidad, preservar condiciones seguras y cómodas de transitabilidad para los usuarios, y evitar el deterioro total, prolongando la vida útil de los mismos y de esta forma mejorar la calidad de vida de los habitantes.

El presente proyecto no es ajeno a estos principios de la planificación para el desarrollo; en lo transcurrido de la actual administración como respuesta a lo exigido, se han propuesto los programas pertinentes en materia de mejoramiento de las vías terciaria y con ello dar respuesta a las deficiencias encontradas y se le dio a cada programa a ejecutar su grado de prioridad atendiendo parámetros de ley y de sensibilidad social.

Por tal razón, La Agencia para la Infraestructura del Meta AIM adelantado la formulación y estructuración del proyecto viales para mejorar la movilidad de los metenses y aumentar el índice de competitividad en el sector agropecuario con el mejoramiento de las vías terciarias en pro al desarrollo económico o reactivación la economía. Por tal razón, la agencia adelanto el proyecto denominado “MEJORAMIENTO DE LA VÍA QUE CONDUCE DESDE LA CABECERA MUNICIPAL DE SAN CARLOS DE GUAROA HASTA EL PUENTE SOBRE EL RIO METICA EN LA VEREDA EL BARRO EN EL MUNICIPIO DE SAN CARLOS DE GUAROA, META” que tendrá una financiación con recursos de regalías.

5. JUSTIFICACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO:

	DIMENSIÓN 1. HAGAMOS GRANDE AL META EN LO PRODUCTIVO	SECTOR 24: TRANSPORTE	2402 – Programa 1. Hagamos Grande al Meta Con Infraestructura de Transporte Terrestre	COMPONENTE CONSTITUTIVO Red vial secundaria, terciaria y vías urbanas	META Mejorar 36 kilómetros de vía terciaria	PRODUCTO Vía terciaria mejorada
Justificación Política (Plan de desarrollo)	<p>SECTOR 24: TRANSPORTE: Tal como se señaló en el Pilar Infraestructura, el sector transporte reviste una importancia mayúscula para el crecimiento económico del Departamento, pero también para mejorar las condiciones de movilidad de personas desde y hacia los centros urbanos. En el primer caso, el tiempo de desplazamiento y las condiciones de las vías para el transporte de insumos y productos terminados, se constituyen en un costo a tener en cuenta por parte de los productores. La competitividad de un país o una región está marcada inexorablemente por la cantidad y calidad de sus vías de comunicación, así como la integración de esas redes viales. Y desde el punto de vista social, estas mismas vías permiten o impiden el goce de derechos fundamentales de la población, en tanto pueden ser obstáculos o ventajas para acceder oportunamente a los servicios básicos de las personas, como salud, educación, cultura, etc.</p> <p>Programa 1. Hagamos Grande al Meta Con Infraestructura de Transporte Terrestre: Mejorar la capacidad y conectividad de la red vial secundaria, terciaria, urbana y complementaria.</p> <p>Entendiendo que los corredores viales para el transporte terrestre nacen desde lo rural, realizaremos un programa de intervención para mejorar las condiciones de articulación de la red vial terciaria con la red vial secundaria del departamento, y lograr una mejor conectividad entre los centros de consumo y producción que le permitan al campo superar las condiciones de aislamiento, pobreza e inseguridad, disminuir los tiempos</p>					

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB		Código	F-PE-22
			Versión	02
			página	7

	<p>de desplazamientos, acceder a tecnologías de comunicaciones y elevar su competitividad.</p> <p>La articulación de la red vial terciaria con la red vial secundaria del departamento aumenta los indicadores de integración vial lo cual también implica que las vías secundarias presentaran desarrollo representado en la construcción de puentes y pavimentaciones de corredores viales mejorando el índice de integración vial del Meta.</p> <p>Componente constitutivo: Red vial secundaria, terciaria y vías urbanas: La alternativa corresponde al mejoramiento, mantenimiento y construcción de infraestructura de transporte terrestre, lo cual consiste básicamente en el cambio en una infraestructura con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales; y la realización de actividades de conservación destinadas a recuperar los deterioros ocasionados por el uso o por fenómenos naturales o agentes externos con el fin de mantener las condiciones óptimas para el tránsito y uso de la infraestructura de transporte.</p> <p>Programas Estratégicos: La gobernación del Meta en el marco de sus competencias constitucionales y legales y atendiendo la realidad financiera de la administración ha priorizado algunos proyectos de carácter estratégico con el fin de realizar todos los esfuerzos institucionales a que haya lugar a fin de implementar su realización.</p>
Justificación Técnico-legal	<p>En términos generales, Colombia tiene una necesidad prioritaria en fortalecer la infraestructura vial rural, dado que el país ha mantenido una histórica brecha en infraestructura al contar con pocas vías de acuerdo con el tamaño del país. Es así que proyectos encaminados en mejorar la infraestructura vial deben ser prioridad en la agenda de inversión de las entidades territoriales.</p> <p>En el desarrollo del proceso de estructuración de proyectos de mejoramiento vial del departamento por parte de la Agencia de Infraestructura del Meta (AIM), a continuación, presentamos los estudio y diseños del mejoramiento de la vía que conduce desde la Cabecera Municipal de San Carlos de Guaroa hasta el Puente sobre el rio Metica en la vereda el Barro en el municipio de San Carlos de Guaroa, Meta. Con este estudio se busca diseñar alternativas óptimas de una estructura de pavimento que permita una buena transitabilidad por el corredor sin importar las condiciones cambiantes del clima. Con la ejecución de este proyecto se busca impulsar el desarrollo económico del área de influencia la cual en su mayoría está dedicada a las actividades agropecuarias. Por ende, es indispensable que, sin importar las temporadas de invierno o verano, se garantice una ágil movilidad y transporte de personas y productos, beneficiando así la economía del área de influencia y por ende aumentando el bienestar de los vecinos del sector.</p> <p>En este sentido, en el municipio de San Carlos de Guaroa, se identificó una de las problemáticas en el área rural consiste en la dificultad de movilidad por lo cual se hace necesario intervenir vías terciarias del municipio. Así, se encontró que el Proyecto denominado "MEJORAMIENTO DE LA VÍA QUE CONDUCE DESDE LA CABECERA MUNICIPAL DE SAN CARLOS DE GUAROA HASTA EL PUENTE SOBRE EL RIO METICA EN LA VEREDA EL BARRO EN EL MUNICIPIO DE SAN CARLOS DE GUAROA, META" permite dar respuesta a esta problemática. Cabe resaltar que emprender esfuerzos articulados donde converjan distintas entidades públicas, las cuales son responsables de generar las condiciones para que los municipios tengan un</p>

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB	Código	F-PE-22
		Versión	02
		página	8
	<p>mejor escenario para el desarrollo de sus potencialidades económicas y sociales, se constituye en el principal referente de esta iniciativa.</p> <p>Aun cuando la intención por promover cada vez mejores condiciones para el desarrollo de los municipios se encuentra plasmadas en sus visiones de planeación a mediano y largo plazo, es preciso aunar esfuerzos con las diferentes instancias de gobierno, de tal forma que la articulación a través de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad entre entidades permita desarrollar estrategias que promuevan dinámicas comerciales. En este municipio la inversión en infraestructura se constituye en un motor que permitirá dinamizar su economía y potencializar las capacidades socioeconómicas de este territorio.</p> <p>Con el mejoramiento en las condiciones de operación de la vía se busca asegurar la integración veredal y de estas con los municipios aledaños, permitiendo la reactivación económica en términos de producción y distribución de la misma, de forma que un sano nivel de competitividad tienda a obtener ventajas en el abastecimiento y en la reducción de precios al consumidor, así como al incremento progresivo de los ingresos de quienes viven de las distintas actividades productivas en las diferentes subdivisiones del Municipio de San Carlos de Guaroa. Por otro lado, el proyecto es susceptible a ser financiado por recursos del Sistema General de Regalías</p> <p>Por otro lado, se nombra el marco legal y técnico del proyecto es el siguiente</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.” <p>Título II. Infraestructura de Transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capítulo II: Establece las funciones y responsabilidades sobre la infraestructura de transporte. • Artículo 29: Designa a las Entidades Territoriales La construcción y conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad. • Artículo 30: Designa a las Entidades Territoriales la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su construcción y conservación. <p>Título III: Planeación del Transporte y la Infraestructura</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capítulo I • Artículo 44: Establece que los Planes Territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un Plan de inversiones a mediano y a corto plazo. Asimismo, deberán corresponder a las necesidades y prioridades del transporte y a su infraestructura en la respectiva Entidad Territorial y reflejar las propuestas de los Gobernadores y alcaldes. • Ley 1882 de 2018 		

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB		Código	F-PE-22
			Versión	02
			página	9

	<p>“por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones.”</p> <ul style="list-style-type: none"> <p>Ley 715 DE 2001</p> <p>Dentro de las políticas dictadas para la Nación, ordena “Formular políticas y objetivos de desarrollo estableciendo las prioridades de conservación y construcción de infraestructura, controlar, regular y vigilar la prestación del servicio, verificando las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, velar y vigilar la prestación del servicio, verificando las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, y velar por la infraestructura de transporte que integre las zonas de producción con las de consumo, y las que conecten al país con el exterior.”</p> <p>ARTICULO 74, Los Departamentos son promotores del desarrollo económico y social dentro de su territorio y ejercen funciones administrativas, de coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre la Nación y los Municipios y de prestación de los servicios. También establece como función de los departamentos adelantar la construcción y conservación de los componentes de la infraestructura de transporte que corresponda.</p> <p>Ley 769 DE 2002</p> <p>“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”</p> <p>CAPITULO VIII. TRABAJOS EVENTUALES EN VÍA PÚBLICA</p> <p>CAPITULO IX. PROTECCIÓN AMBIENTAL.</p> <p>LEY 1682 DE 2013</p> <p>“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”</p> <p>Resolución N°0001375 de 2014</p> <p>“Por la cual se actualizan las Normas de Ensayo de Materiales para carreteras.”</p> <p>Ley 2056 de 2020</p> <p>“Por la cual se regula la organización y funcionamiento del Sistema General de Regalías”</p> <p>Decreto único Reglamentario del Sistema General de Regalías 1821 del 2020.</p> <p>Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) también conocidos como Objetivos Mundiales, se adoptaron por todos los Estados Miembros en 2015 como un llamado universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad para 2030.</p> <ul style="list-style-type: none"> o ODS 9. Industria, innovación e infraestructura o ODS 10. Reducción de las desigualdades o ODS 11. Ciudades y comunidades sostenibles
--	--

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB		Código	F-PE-22
			Versión	02
			página	10

	<ul style="list-style-type: none"> Resolución 3260 de 2018. Plan Nacional de Vías para integración Regional <p>El objetivo general del documento es establecer los lineamientos para el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de transporte que permitan el desarrollo e integración regional, priorizando los municipios más afectados por el conflicto armado en el marco de las políticas ambientales sostenibles.</p> <p>Establece que para lograr el desarrollo e integración regional es necesario intervenir la red vial regional incluyendo las vías de segundo y tercer orden, la red fluvial, y transporte aéreo, conectando las zonas más alejadas y marginadas del país permitiendo mejorar las condiciones.</p> <p>El Plan promueve la identificación de corredores estratégicos que impulsen el desarrollo socioeconómico del país y serán calificados de acuerdo a variables de aspecto técnico, social, económico, ambiental, político, de oferta y demanda y en mesas de evaluación que tendrán en cuenta entidades del orden nacional, territorial y la comunidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> Resolución N°0001375 de 2014 “Por la cual se actualizan las Normas de Ensayo de Materiales para carreteras.” <p>Reglamento colombiano sismo resistente del 2010 (NSR – 10).</p> <p>Normas Técnicas Colombianas: Accesibilidad, NTC 4140, NTC 4143, NTC 4144, NTC 4145, NTC 4201, NTC 4279, NTC 4695, NTC 4774, NTC 4902, NTC 5351, NTC 561. Norma Técnica Colombiana NTC 6271 de 2018. Información Geográfica. Estudios Topográficos; ICONTEC</p> <ul style="list-style-type: none"> INVIAS <p>El Manual de Normas de Ensayo de Materiales para Carreteras INVIAS, tiene el propósito de estandarizar los procedimientos de muestreo y ensayo en los laboratorios que realizan pruebas para los proyectos a cargo del Instituto Nacional de Vías sobre la infraestructura carretera nacional. Estas normas reemplazan, en su totalidad, las normas de ensayo adoptadas como norma técnica por el Ministerio de Transporte mediante resolución 3290 del 15 de agosto de 2007.</p> <p>Los procedimientos y requerimientos incluidos en el documento se basan, principalmente, en normas internacionales elaboradas por instituciones de prestigio, en especial la ASTM, adaptadas a las necesidades específicas del INVÍAS, y no deben ser sustituidas por otras normas que parecieran equivalentes o similares. Los ensayos cubiertos por las diferentes normas se deben ajustar con exactitud a los procedimientos descritos en ellas. Cualquier alteración a los mismos, por insignificante que parezca, trae como consecuencia la invalidez del resultado obtenido, pues puede conducir a conclusiones erróneas sobre el comportamiento de los materiales ensayados y hace imposible su comparación con los resultados obtenidos al efectuar los ensayos correctamente en otros laboratorios.</p> <p>En ese orden de ideas, el Instituto Nacional de Vía considera suficiente mencionar en sus especificaciones de construcción las Normas Técnicas Colombianas (NTC) o de</p>
--	--

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB	Código	F-PE-22
		Versión	02
		página	11

	<p>organizaciones internacionales de ensayo de materiales de reconocido prestigio que resulten aplicables para verificar la idoneidad de estos productos de fábrica, satisfacción que debe ser acreditada por el contratista mediante las certificaciones de calidad entregadas por los fabricantes o los proveedores. Para ser aceptada por el Instituto, la certificación se deberá encontrar vigente en el instante en que el producto sea adquirido para su utilización en las obras a cargo de la entidad. Cuando se trate de certificaciones expedidas en el exterior, será necesario el apostille de acuerdo con la reglamentación vigente, para aceptar su validez. Independientemente de ello, el Instituto Nacional de Vías podrá exigir, cada vez que lo considere conveniente, que se ejecuten las pruebas necesarias en laboratorios nacionales acreditados, para comprobar que el producto que se pretende emplear responde a todos los requisitos exigidos por las especificaciones de construcción de carreteras de la entidad.</p>
--	---

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB		Código	F-PE-22
			Versión	02
			página	12

6. ANÁLISIS DE PARTICIPANTES.

No .	ACTOR (ENTIDAD / RAZÓN SOCIAL)	ACTIVIDAD PRINCIPAL	TIPO DE ACTOR	POSICIÓN	INTERESES Y EXPECTATIVAS FRENTE AL PROYECTO	CONTRIBUCIÓN Y/O GESTIÓN AL PROYECTO
1	Gobernación del Meta	Administrar y ejecutar obras de infraestructura para la promoción del desarrollo económico y social del departamento	Departamental	Cooperante	Realizar el adecuado mejoramiento de las vías a intervenir cumpliendo con las metas establecidas en el plan de desarrollo departamental. Mejorar la calidad de vida de los metenses.	Facilitar la gestión o la logística del proyecto. Hacer seguimiento a la ejecución de las actividades. Realizar aporte de recursos de asignaciones directas del Sistema General de Regalías.
2	Agencia para la Infraestructura del Meta	Administrar y ejecutar obras de infraestructura para la promoción del desarrollo económico y social del departamento	Otro	Cooperante	Cumplimiento de las metas del plan de desarrollo contribuir con la gestión de infraestructura vial del departamento	Prestar asistencia técnica en el caso de ser solicitada. aportar la capacidad técnica y administrativa para el desarrollo del proyecto. Supervisión del contrato.
3	INVIAS	Administrar y ejecutar obras de infraestructura vial	Nacional	Cooperante	Cumplimiento de las metas del plan de desarrollo nacional contribuir con la gestión de infraestructura vial	Recursos de financiamiento
4	San Carlos de Guaroa	Realizarán aportes al proyecto con el fin de	Municipal	Cooperante	Mejorar la transitabilidad terrestre para comunicar la	Facilitar la gestión o la logística del proyecto.

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB			Código	F-PE-22
				Versión	02
				página	13

		dinamizar su construcción			zona rural del municipio de Cumaral. Cumplimiento en las metas del Plan Municipal	Hacer seguimiento a la ejecución de las actividades
5	Comunidad del área de influencia del proyecto	Utilizar las obras de infraestructura	Comunidad	Beneficiario o	Mejorar condiciones de movilidad de bienes o servicios Disminuir costos y tiempos de desplazamiento Disminuir costo de mantenimiento vehicular	Veeduría ciudadana.

6.1 Describa como los actores, en el marco del desarrollo del programa o proyecto, tienen prevista coordinación, articulación y/o concertación

La comunidad ha solicitado en repetidas ocasiones a la administración municipal de San Carlos de Guaroa, el mejoramiento de la vía que comunica la cabecera municipal con el puente sobre el río Metica en la vereda el Barro, argumentando las dificultades de movilidad y transitabilidad, que repercute negativamente en la economía de la zona; en este sentido, el municipio se compromete a gestionar los recursos para poder garantizar la movilidad de la población en la zona.

Es así como el alcalde y el gobernador del departamento del Meta concertaron el mejoramiento de la vía para lo cual aportaran recursos.

La entidad territorial ha llevado a cabo proyectos similares. Este tipo de proyectos buscan beneficiar a la población afectada por el estado actual de las vías, orientados a mejorar sus condiciones de vida, generar empleo en las zonas rurales y apoyar los sectores de infraestructura para el desarrollo regional, por ello el municipio ha concertado con el departamento la priorización de la vía a intervenir con el fin de hacerla parte de la estrategia de integración.

Se han realizado acercamientos con la comunidad para contarles acerca de la obra y ellos actuarán como veedores de la misma y vigilarán su buen uso y mantenimiento.

Adicionalmente, se realizarán reuniones periódicas de seguimiento para el desarrollo del proyecto. En cuanto a las actividades de transporte que se realizan habitualmente sobre la vía intervenida, se diseñó un plan de manejo del tránsito para la habilitación de rutas alternas y horarios.

La Gobernación del meta y la Agencia para la Infraestructura del Meta, gestionan el proyecto en cumplimiento de:

Programa de Gobierno: El proceso de Planeación Estrategia que arrancó en el mes de enero de 2020, tomó como base el Programa de Gobierno Hagamos Grande Al Meta, ya que este fue elegido por los Metenses como guía programática y estratégica para el gobierno departamental 2020-2023.

Plan de Desarrollo Departamental: Se realizaron jornadas de trabajo con la comunidad del Departamento para la formulación, a través de mesas municipales y subregionales, donde se priorizaron elementos de visión enfocados a distintos sectores y a partir de estos se identificaron los elementos comunes para la elaboración de una visión subregional y departamental.

El enfoque Urbano-Rural: se ha establecido como una constante en la formulación del plan de desarrollo, bajo dos criterios fundamentales: Uno, cerrar las brechas del desarrollo entre campo y ciudad, de forma que todos sus habitantes puedan ejercer sus derechos y tener oportunidades en igualdad de condiciones; y dos, dejar claramente establecido que todas las acciones de gobierno incluyen el sector rural y el sector urbano, de manera directa o indirecta, en tanto el desarrollo del campo beneficia también a las ciudades, y el desarrollo urbano genera oportunidades para el sector rural.

Programa 1. Hagamos Grande al Meta Con Infraestructura de Transporte Terrestre:

Entendiendo que los corredores viales para el transporte terrestre nacen desde lo rural, realizaremos un programa de intervención para mejorar las condiciones de articulación de la red vial terciaria con la red vial secundaria del departamento, y lograr una mejor conectividad entre los centros de consumo y producción que le permitan al campo superar las condiciones de aislamiento, pobreza e inseguridad, disminuir los tiempos de desplazamientos, acceder a tecnologías de comunicaciones y elevar su competitividad.

7. OBJETIVOS

7.1 Objetivo general

“MEJORAR LA INTERCOMUNICACIÓN VIAL DE LA POBLACIÓN RURAL DEL MUNICIPIO DE SAN CARLOS DE GUAROA EN EL DEPARTAMENTO DEL META”

7.2 indicadores de medición del objetivo general

Nombre del indicador	Unidad de medida	cantidad
Vía terciaria mejorada	Kilómetros	8,03 km

7.3 Objetivos Específicos

Causa directa asociada	Objetivo específico
Deterioro de las condiciones técnicas de la vía que comunica la cabecera municipal con el puente sobre el rio Metica en la vereda el Barro en el municipio de San Carlos de Guaroa en el departamento del Meta	Mejorar las condiciones técnicas de la vía que comunica la cabecera municipal con el puente sobre el rio Metica en la vereda el Barro en el municipio de San Carlos de Guaroa en el departamento del Meta

8. DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

8.1 Nombre de la alternativa seleccionada	El mejoramiento 8,028 km de pavimento flexible de la vía que comunica la cabecera municipal con el puente sobre el rio Metica en la vereda el Barro en el municipio de San Carlos de Guaroa en el departamento del Meta
--	---

	SOPORTE TÉCNICO PARA FORMULACIÓN DE PROGRAMA O PROYECTO EN MGA WEB		Código	F-PE-22
			Versión	02
			página	15

8.2 Descripción y profundización de la alternativa seleccionada	<p>La alternativa que corresponde a una Estructura convencional (con confiabilidad del 90%) conformada por una mezcla MDC-19 de 6cm de espesor, una Base granular de 10cm, subbase granular 15cm, y un material existente GP-GM de 52 cm, en un periodo de diseño de 10 años, con una longitud de 8,028 km. Por otra parte, se estipula en el diseño geométrico un ancho de calzada de 6.5m sin bermas, la construcción de 16 estructuras hidráulicas y unas obras complementarias que son la construcción de 980 ml cunetas.</p> <p>El proyecto contempla las siguientes actividades: Preliminares de obra, Excavaciones, Rellenos, Carpeta Asfáltica, Señalización, estructuras Hidráulicas, obras complementarias, PAGA, plan de manejo de tránsito, permisos ambientales, Interventoría y Supervisión. El tiempo de ejecución definido para el proyecto es de 13 meses que corresponde a una Etapa Pre ±Contractual de tres (3) meses, las actividades de la obra en 6 meses y una etapa de liquidación de 4 meses.</p>
--	---

8.3 Descripción y profundización de las actividades de la cadena de valor

Actividad		Descripción y profundización
1	REALIZAR OBRAS PRELIMINARES EN LA VIA	<ul style="list-style-type: none"> LOCALIZACIÓN, TRAZADO Y REPLANTEO TOPOGRÁFICO VÍAS. INCLUYE EQUIPO AUTOMÁTICO DE PRECISIÓN, CARTERA Y PLANOS. CONFORMACION DE LA BANCA EXISTENTE (INCLUYE: ESCARIFICAR, PERFILAR, EXTENDER, CUNETEAR, RIEGO Y COMPACTACION)
2	REALIZAR EXCAVACIONES	<ul style="list-style-type: none"> EXCAVACIÓN MECANICA PARA CAJAS VIAS (INCLUYE CARGUE) LA ACTIVIDAD COMPRENDE LA EXCAVACIÓN MECÁNICA PARA CAJAS VÍAS HASTA ALCANZAR EL NIVEL DE SUBRASANTE Y RETIRO DE MATERIAL SOBRENTE. EXCAVACION MECANICA EN CONGLOMERADO (INCLUYE CARGUE) SE ENTIENDE POR CONGLOMERADO LOS MATERIALES DE CARACTERÍSTICAS TALES QUE PARA SU EXTRACCIÓN SEA NECESARIA LA UTILIZACIÓN, ADEMÁS DE PICAS Y GARLANCHAS, DE OTRAS HERRAMIENTAS MANUALES COMO PALANCAS, CUÑAS O EQUIPOS MECÁNICOS. DENTRO DE ESTA CLASIFICACIÓN SE ENCUENTRAN: LA ARCILLA MUY DURA, PEÑÓN, LA GRAVA CEMENTADA, LAS PIEDRAS SUELTAS Y CANTOS RODADOS DE DIÁMETRO ENTRE 0.15 Y 0.40 M, LA ROCA BLANDA O DESINTEGRADA Y LA PIZARRA.

		<ul style="list-style-type: none"> TRANSPORTE DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS Y SOBRANTES: LA ACTIVIDAD CONSISTE ÚNICAMENTE EN TRANSPORTAR ESCOMBROS Y SOBRANTES DESDE EL PROYECTO EN EJECUCIÓN HASTA EL LUGAR DESIGNADO PARA LA DISPOSICIÓN FINAL DE LOS MISMOS, YA SEA, ESCOMBRERA RELLENO O EL QUE DISPONGAN LAS AUTORIDADES AMBIENTALES Y LA INTERVENTORÍA. SE EJECUTARÁ SIGUIENDO LAS NORMAS VIGENTES, ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE FABRICANTES DE MATERIALES Y EQUIPOS, Y TENIENDO EN CUENTA LOS PLANOS DEL PROYECTO ESPECÍFICO
3	SUMINISTRAR Y COMPACTAR MATERIAL GRANULAR Y RELLENO	<ul style="list-style-type: none"> SUB-BASE GRANULAR CLASE A NORMA INVIAS. SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN, HUMEDECIMIENTO Y COMPACTACIÓN CON VIBROCOMPACTADOR BASE GRANULAR CLASE A NORMA INVIAS. SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN, HUMEDECIMIENTO Y COMPACTACIÓN CON VIBROCOMPACTADOR. RELLENO CON MATERIAL MIXTO DE RIO SIN PROCESAR TAMAÑO MAX. 3" SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACION, HUMEDECIMIENTO Y COMPACTACION MECANICA CON EQUIPO PESADO. TRANSPORTE DE MATERIAL GRANULAR
4	INSTALAR CARPETA ASFÁLTICA	<ul style="list-style-type: none"> MEZCLA DENSA EN CALIENTE TIPO MDC-19 INCLUYE SUMINISTRO, COLOCACIÓN Y COMPACTACIÓN. RIEGO DE IMPRIMACION CON EMULSION ASFALTICA CRL-0 O CRL-1. TRANSPORTE DE MEZCLAS ASFALTICAS
5	INSTALAR SEÑALIZACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> LINEA DE DEMARCACIÓN VÍAL CON PINTURA ACRILICA EN FRÍO (ML) E=0.12 M. INCLUYE SUMINISTRO, MICROESFERAS Y APLICACIÓN CON EQUIPO. TACHAS REFLECTIVAS BIDIRECCIONAL. SUMINISTRO E INSTALACIÓN. SEÑALIZACIÓN VÍAL HORIZONTAL PINTURA TERMOPLASTICA (M2) E=2.3 MM INCLUYE SUMINISTRO, MICROESFERAS Y APLICACIÓN CON EQUIPO. SEÑAL VERTICAL PREVENTIVA (SP) CUADRADO DE 75 X 75 CM CON PARAL EN ANGULO 2"X2" DE 1/4". SUMINISTRO E INSTALACION.

		<ul style="list-style-type: none"> SEÑAL VERTICAL REGLAMENTARIA (SR) CIRCULO Ø 75 CM PARAL EN ANGULO 2"X2" DE 1/4". SUMINISTRO E INSTALACIÓN.
6	CONSTRUIR ESTRUCTURAS HIDRAULICAS	<ul style="list-style-type: none"> DEMOLICION MECANICA DE ALCANTARILLAS: CONSISTE EN LOS TRABAJOS NECESARIOS PARA DEMOLER ALCANTARILLAS DE ACUERDO CON LOS PLANOS ARQUITECTÓNICOS, EN LAS ESPECIFICACIONES PARTICULARES O POR LA INTERVENTORÍA. TUBERIA CONCRETO REFORZADO 36" CLASE III NTC 401. SUMINISTRO E INSTALACION. TUBERIA CONCRETO REFORZADO 36" CLASE III NTC 401. SUMINISTRO E INSTALACION. SOLADO, LIMPIEZA EN CONCRETO 13,8 MPa (2000 PSI). ACERO DE REFUERZO FY=4200 MPa (4200 KG/CM2, G60) INCLUYE SUMINISTRO, FIGURADO, ARMADO, COLOCACION Y AMARRE BOX, ALETAS, MUROS ARMADOS CONCRETO 20,7 MPa (3000PSI) SUMINISTRO Y CONSTRUCCIÓN.
7	REALIZAR OBRAS COMPLEMENTARIAS	<ul style="list-style-type: none"> CUNETAS TRIANGULAR L=0.90M E=0.12M EN CONCRETO DE 3000 PSI. SOLADO, LIMPIEZA EN CONCRETO 13,8 MPa (2000 PSI). MANEJO AGUA CON MOTOBOMBA 6" AUTOCEBANTE DIESEL.
8	IMPLEMENTAR PLAN DE ADAPTACION DE LA GUIA AMBIENTAL	CONJUNTO DETALLADO DE ACTIVIDADES, QUE PRODUCTO DE UNA EVALUACIÓN AMBIENTAL, ESTÁN ORIENTADAS A PREVENIR, MITIGAR, CORREGIR O COMPENSAR LOS IMPACTOS Y EFECTOS AMBIENTALES QUE SE CAUSEN POR EL DESARROLLO DE UN PROYECTO, OBRA O ACTIVIDAD.
9	REALIZAR PERMISOS AMBIENTALES Y APROVECHAMIENTO FORESTAL	COMPENSAR ECONÓMICAMENTE LOS IMPACTOS Y EFECTOS AMBIENTALES QUE SE CAUSEN POR EL DESARROLLO DE UN PROYECTO, OBRA O ACTIVIDAD.
10	IMPLEMENTAR PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	HERRAMIENTA TÉCNICA, QUE PLANTEA LAS ESTRATEGIAS Y ALTERNATIVAS NECESARIAS PARA MINIMIZAR EL IMPACTO EN LA MOVILIZACIÓN DE LOS USUARIOS DE LAS VÍAS (PEATONES, VEHÍCULOS, CICLISTAS) CAUSADO POR LA EJECUCIÓN DE UNA OBRA VIAL.
11	REALIZAR APOYO SUPERVISIÓN	PERSONAL DE APOYO A LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO

9. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DE LA CADENA DE VALOR

9.1 Tiempo estimado para la ejecución del proyecto:

6 meses

9.2 Cronograma de ejecución física (marque con equis)

(Recuerde que el año cero es el año en que inicia la ejecución)

Actividad de la Cadena de Valor		Año	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9	Mes 10	Mes 11	Mes 12
1	REALIZAR OBRAS PRELIMINARES EN LA VIA	0								X	X	X	X	X
		1	X											
2	REALIZAR EXCAVACIONES	0								X	X			
		1												
3	SUMINISTRAR Y COMPACTAR MATERIAL GRANULAR Y RELLENO	0								X	X	X	X	X
		1												
4	INSTALAR CARPETA ASFÁLTICA	0											X	X
		1	X											
5	INSTALAR SEÑALIZACIÓN	0												X
		1	X											
6	CONSTRUIR ESTRUCTURAS HIDRAULICAS	0								X	X			
		1												
7	CONSTRUIR OBRAS COMPLEMENTARIAS	0								X	X			X
		1	X											
8	IMPLEMENTAR PLAN DE ADAPTACION DE LA GUIA AMBIENTAL	0								X	X	X	X	X
		1	X											
9	REALIZAR PERMISOS AMBIENTALES	0							X	X				
		1												
10	IMPLEMENTAR PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	0								X	X	X	X	X
		1	X											
11	REALIZAR APOYO SUPERVISIÓN	0								X	X	X	X	X
		1	X	X										

Agregue filas si hay más actividades

9.3 Cronograma ejecución financiera de cada actividad de la cadena de valor

Actividad 1 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
REALIZAR OBRAS PRELIMINARES EN LA VIA	Mes 1	\$0,00	\$7.349.942,55	
	Mes 2	\$0,00	\$0,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$34.037.721,93	\$0,00	
	Mes 9	\$8.166.602,83	\$0,00	
	Mes 10	\$8.438.822,93	\$0,00	
	Mes 11	\$8.166.602,83	\$0,00	
	Mes 12	\$8.438.822,93	\$0,00	
	totales	\$67.248.573,45	\$7.349.942,55	

Actividad 2 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
REALIZAR EXCAVACIONES	Mes 1	\$0,00	\$0,00	
	Mes 2	\$0,00	\$0,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$82.579.139,41	\$0,00	
	Mes 9	\$46.686.778,59	\$0,00	
	Mes 10	\$0,00	\$0,00	
	Mes 11	\$0,00	\$0,00	
	Mes 12	\$0,00	\$0,00	
	totales	\$129.265.918,00	\$0,00	

Actividad 3 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
SUMINISTRAR Y COMPACTAR MATERIAL GRANULAR Y RELLENO	Mes 1	\$0,00	\$0,00	
	Mes 2	\$0,00	\$0,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$253.507.857,35	\$0,00	
	Mes 9	\$1.464.449.723,68	\$0,00	
	Mes 10	\$2.466.783.366,19	\$0,00	
	Mes 11	\$1.549.563.697,69	\$0,00	
	Mes 12	\$529.833.991,09	\$0,00	
	totales	\$6.264.138.636,00	\$0,00	

Actividad 4 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
INSTALAR CARPETA ASFÁLTICA	Mes 1	\$0,00	\$305.702.962,42	
	Mes 2	\$0,00	\$0,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$0,00	\$0,00	
	Mes 9	\$0,00	\$0,00	
	Mes 10	\$0,00	\$0,00	
	Mes 11	\$59.712.877,41	\$0,00	
	Mes 12	\$4.654.103.198,17	\$0,00	
	totales	\$4.713.816.075,58	\$305.702.962,42	

Actividad 5 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
INSTALAR SEÑALIZACIÓN	Mes 1	\$0,00	\$44.084.966,40	
	Mes 2	\$0,00	\$0,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$0,00	\$0,00	
	Mes 9	\$0,00	\$0,00	
	Mes 10	\$0,00	\$0,00	
	Mes 11	\$0,00	\$0,00	
	Mes 12	\$176.339.865,60	\$0,00	
	totales	\$176.339.865,60	\$44.084.966,40	

Actividad 6 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
CONSTRUIR ESTRUCTURAS HIDRAULICAS	Mes 1	\$0,00	\$0,00	
	Mes 2	\$0,00	\$0,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$85.596.183,46	\$0,00	
	Mes 9	\$251.856.706,54	\$0,00	
	Mes 10	\$0,00	\$0,00	
	Mes 11	\$0,00	\$0,00	
	Mes 12	\$0,00	\$0,00	
	totales	\$337.452.890,00	\$0,00	

Actividad 7 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
CONSTRUIR OBRAS COMPLEMENTARIAS	Mes 1	\$0,00	\$237.100.888,63	
	Mes 2	\$0,00	\$0,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$11.246.778,55	\$0,00	
	Mes 9	\$19.681.862,45	\$0,00	
	Mes 10	\$0,00	\$0,00	
	Mes 11	\$0,00	\$0,00	
	Mes 12	\$342.479.061,37	\$0,00	
	totales	\$373.407.702,37	\$237.100.888,63	

Actividad 8 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
IMPLEMENTAR PLAN DE ADAPTACION DE LA GUIA AMBIENTAL	Mes 1	\$0,00	\$18.929.146,82	
	Mes 2	\$0,00	\$0,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$21.733.464,84	\$0,00	
	Mes 9	\$21.032.385,33	\$0,00	
	Mes 10	\$21.733.464,84	\$0,00	
	Mes 11	\$21.032.385,33	\$0,00	
	Mes 12	\$21.733.464,84	\$0,00	
	totales	\$107.265.165,18	\$18.929.146,82	

Actividad 9 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
REALIZAR PERMISOS AMBIENTALES	Mes 1	\$0,00	\$0,00	
	Mes 2	\$0,00	\$0,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$6.614.866,00	\$0,00	
	Mes 9	\$0,00	\$0,00	
	Mes 10	\$0,00	\$0,00	
	Mes 11	\$0,00	\$0,00	
	Mes 12	\$0,00	\$0,00	
	totales	\$6.614.866,00	\$0,00	

Actividad 10 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
IMPLEMENTAR PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	Mes 1	\$0,00	\$15.038.783,41	
	Mes 2	\$0,00	\$0,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$17.266.751,31	\$0,00	
	Mes 9	\$16.709.759,33	\$0,00	
	Mes 10	\$17.266.751,31	\$0,00	
	Mes 11	\$16.709.759,33	\$0,00	
	Mes 12	\$17.266.751,31	\$0,00	
	totales	\$85.219.772,59	\$15.038.783,41	

Actividad 12 de la cadena de cadena de valor	mes	Valor año 0	Valor año 1	Valor año 2
REALIZAR APOYO SUPERVISIÓN	Mes 1	\$0,00	\$8.460.000,00	
	Mes 2	\$0,00	\$8.460.000,00	
	Mes 3	\$0,00	\$0,00	
	Mes 4	\$0,00	\$0,00	
	Mes 5	\$0,00	\$0,00	
	Mes 6	\$0,00	\$0,00	
	Mes 7	\$0,00	\$0,00	
	Mes 8	\$8.460.000,00	\$0,00	
	Mes 9	\$8.460.000,00	\$0,00	
	Mes 10	\$8.460.000,00	\$0,00	
	Mes 11	\$8.460.000,00	\$0,00	
	Mes 12	\$8.460.000,00	\$0,00	
	totales	\$42.300.000,00	\$16.920.000,00	

10. OBSERVACIONES ADICIONALES

Con el mejoramiento en las condiciones de operación de la vía se busca asegurar la integración con la vía nacional, cabecera municipal y veredal, permitiendo la reactivación económica en términos de producción y distribución de la misma, de forma que un sano nivel de competitividad tienda a obtener ventajas en el abastecimiento y en la reducción de precios al consumidor, así como al incremento progresivo de los ingresos de quienes viven de las distintas actividades productivas en las diferentes subdivisiones del Municipio de San Carlos de Guaroa. Por otro lado, el proyecto es susceptible a ser financiado por recursos del SGR-Asignaciones Directas.

La alternativa que corresponde a una Estructura convencional (con confiabilidad del 90%) conformada por una mezcla MDC-19 de 6cm de espesor, una Base granular de 10cm, subbase granular 15cm, y un material existente GP-GM de 52 cm, en un periodo de diseño de 10 años, con una longitud de 8,028 km. Por otra parte, se estipula en el diseño geométrico un ancho de calzada de 6.5m sin bermas, la construcción de 16 estructuras hidráulicas y unas obras complementarias que son la construcción de 980 ml cunetas.

El proyecto contempla las siguientes actividades: Preliminares de obra, Excavaciones, Rellenos, Carpeta Asfáltica, Señalización, estructuras Hidráulicas, obras complementarias, PAGA, plan de manejo de tránsito, permisos ambientales Supervisión. El tiempo de ejecución definido para el proyecto es de 8 meses que corresponde a una Etapa Precontractual de (1) mes, las actividades de la obra en 6 meses y una etapa de liquidación de 1 mes. La interventoría será ejecutada por el INVIAS.

Firma

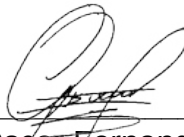


Nombre: OSCAR DANIEL SALAMANCA V.

Gerente AIM

Correo: gerencia@aim-meta.gov.co

Teléfono: 3107844920



Aprobó: Oscar Fernando Bermúdez S.

Director de Estructuración de Proyectos

Correo: proyectos@aim-meta.gov.co

Teléfono: 3186911772