1. Plan de Desarrollo Departamental: ES TIEMPO DE SANTANDER 2024 – 2027

1.1. Eje Estratégico Plan de Desarrollo Departamental:
Eje prosperidad

1.2. Sector y Código Plan de Desarrollo Departamental:
Es tiempo del transporte (024)

1.3. Meta de Resultado:

- Mantener las vías secundarias del departamento
- Mejorar la red vial terciaria y urbanas del departamento

1.3.1. Nombre del Indicador de Resultado:
- Cobertura de mantenimiento
- Cobertura de vías terciarias.

1.4. Nombre del Programa y código del Plan de Desarrollo Departamental:

Infraestructura red vial regional (2402)

1.5. Meta de Producto del Plan de Desarrollo Departamental:

- Vía secundaria mejorada.
- Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario
- Vía terciaria mejorada
- Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario
- Vía secundaria con dispositivos de control o señalización en el departamento de Santander

1.5.1. Producto y Código de producto (Catálogo de Productos del DNP en la MGA SUIFP):

- Vía secundaria mejorada en el departamento de Santander. 2402006
- Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario en el departamento de Santander.2402021
- Vía terciaria mejorada en el departamento de Santander. 2402041
- Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario en el departamento de Santander. 2402112

1.6. Indicador de Producto del Plan de Desarrollo Departamental:
- Kilómetros de Vías secundarias mejoradas 240200600
- Kilómetros de Vías secundarias con mantenimiento 240202100
- Kilómetros de Vía terciaria mejorada 240204100
- Kilómetros de Vías terciarias con mantenimiento 240211200
- Vía secundaria con dispositivos de control o señalización 240212300

1.6.1. Indicador de producto y Código Indicador de producto (Catálogo de Productos del DNP en la MGA SUIFP):
- Kilómetros de Vías secundarias mejoradas 240200600
- Kilómetros de Vías secundarias con mantenimiento 240202100
- Kilómetros de Vía terciaria mejorada 240204100
- Kilómetros de Vías terciarias con mantenimiento 240211200

2. Título del Proyecto:
MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS VIAS SECUNDARIAS Y TERCIARIAS, EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PEAJE LOS SANTOS EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER

3. Condiciones Actuales. Haga una clara descripción del problema o necesidad presentado, identificando las causas y efectos relacionados, y las condiciones particulares de la misma, en términos de Población, Zona o Área Afectada, Caracterización del Uso del Suelo y/o Económica.

El municipio de Los Santos cuenta con una población aproximada de 10,000 habitantes y es una zona de gran importancia turística y agrícola, lo que implica un flujo constante de vehículos que transitan por sus carreteras. Este tráfico constante genera un desgaste significativo en las infraestructuras viales, lo que a su vez requiere un mantenimiento y mejoramiento regular y efectivo.

El área afectada por el peaje La Punta incluye no solo el municipio de Los Santos, sino también las regiones

circundantes que dependen de esta vía para la conexión con otras partes del departamento de Santander. Esta área es crucial para el turismo, ya que conecta varios puntos de interés turístico.

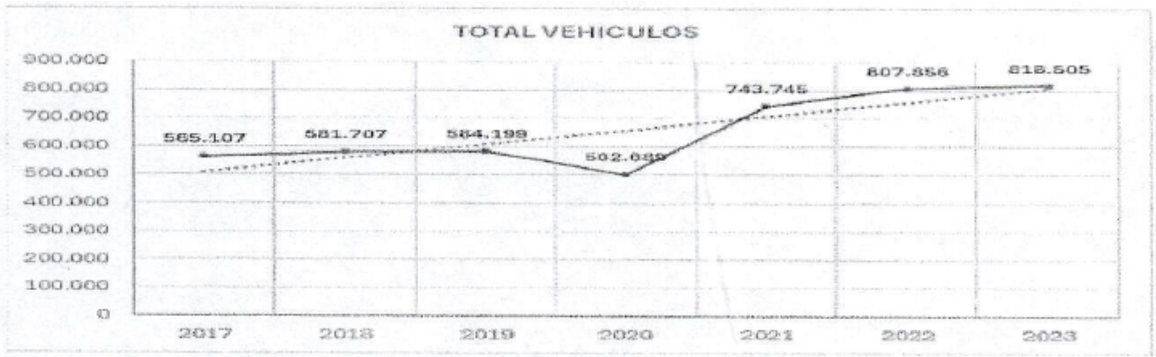
El mantenimiento y mejoramiento de las vías es esencial para asegurar la conectividad y el desarrollo económico de la región, las vías en buen estado facilitan el transporte de bienes y personas, reducen los costos de operación de los vehículos y mejoran la seguridad vial; además, un mantenimiento deficiente puede tener consecuencias negativas, como el aumento de accidentes de tráfico, el deterioro de los vehículos y la disminución de la calidad de vida de los habitantes.

El deterioro de las infraestructuras viales es uno de los principales problemas asociados al mantenimiento de vías en el municipio de Los Santos. Factores como el clima, el tráfico pesado y la falta de mantenimiento regular contribuyen al desgaste de las carreteras. Este deterioro no solo afecta la calidad de las vías, sino que también incrementa los costos de reparación y mantenimiento a largo plazo.

El estado de las vías tiene un impacto directo en la economía local. Carreteras en mal estado pueden aumentar los costos de transporte, afectar la competitividad de los productos locales y limitar el acceso a mercados y servicios. Además, el deterioro de las infraestructuras puede desincentivar el turismo, una fuente importante de ingresos para la región, impactando en la seguridad vial es otro aspecto crítico afectado por el mantenimiento deficiente de las vías. Carreteras en mal estado aumentan el riesgo de accidentes, lo que puede tener consecuencias graves para los usuarios. La falta de señalización adecuada, baches y otros problemas de infraestructura son factores que contribuyen a la inseguridad vial.

COMPORTAMIENTO DEL TRÁFICO DE VEHICULOS.

A partir del año 2017, se tienen estadísticas confiables del comportamiento del tráfico diario de vehículos por categoría; su tendencia de crecimiento se vio afectada en el año 2020, en donde, por efectos de la pandemia tuvo una baja importante en el tráfico diario de los vehículos. A partir de la vigencia 2021 su comportamiento presenta una estabilidad, con una leve tendencia al alza; esa situación se ve reflejada en la siguiente tabla:



1.- Cantidad de Vehiculos	Ene-Jun 2024
Categoría 1	321.088
Catagoría 2	60.235
Categoría 3	21.409
Categoría 4	218
Total Vehículos	**402.950**

Fuente: Informe construvicol corte a junio 30 2024.

VIAS ATENDIDAS PARA MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO .

El corredor vial secundario corresponde a los tramos Tres Esquinas - Peaje La Punta el cual tiene una longitud de 9.90 Km, Curos La Y con una longitud de 5.19Km ubicados en el municipio de Piedecuesta y el tramo La Punta Municipio de Los Santos con una longitud de 26.24 Km ubicado en jurisdicción del municipio de Los Santos, por lo tanto, se cuenta con una red vial secundaria con una longitud total de 41.34Km. De igual forma históricamente con los contratos de concesión se ha realizado mantenimiento de algunas de las vías terciarias de los municipios de Piedecuesta y Los Santos, en ese sentido se tienen las siguientes vías:

VÍAS TERCIARIAS PAVIMENTADAS			
1	SALIN - TELEFERICO	8.08	LOS SANTOS
VÍAS TERCIARIAS SIN PAVIMENTAR			
1	LA NAVARRA	9.470	PIEDECUESTA
2	IESITAS DE SAN JAVIER	6.478	PIEDECUESTA
3	ALTAMIRAS	4.433	PIEDECUESTA
4	TACHUELA	2.834	PIEDECUESTA
5	LA ESPERANZA	5.369	PIEDECUESTA
6	EL DUENDE	6.914	PIEDECUESTA
7	CRISTALINA	1.510	PIEDECUESTA
8	GUAYABAL - CAMPO CAMPIÑA	2.904	PIEDECUESTA
9	MADROÑO	2.573	PIEDECUESTA
10	INCUBADORA	1.773	PIEDECUESTA
11	CASA DE CAMPO	2.173	LOS SANTOS
12	CARRIZAL	8.200	LOS SANTOS
13	LA PURNIA	11.053	LOS SANTOS
14	ACUARELA	2.115	LOS SANTOS
15	CAROLINAS	1.870	LOS SANTOS
16	LA FUENTE	2.570	LOS SANTOS
17	EL TABACAL	6.392	LOS SANTOS
18	LA OREJITA	4.634	LOS SANTOS
19	LLANADAS - ESPINAL	13.942	LOS SANTOS
20	ESCUELA TABACAL	1.014	LOS SANTOS
21	VILLAS DE MONACO	1.412	LOS SANTOS
22	VILLA LAURA	0.991	LOS SANTOS
23	MAJADAL ALTO Y BAJO	4.292	LOS SANTOS
24	LA LOMA - EL POTRERO	3.200	LOS SANTOS
23	LAS DELICIAS	1.685	LOS SANTOS
24	ASILO ANCIANOS	2.336	LOS SANTOS
25	REGADERO - SANTOS	17.757	LOS SANTOS
Fuente: Construvicol S.A.S			

3.1 Descripción del Problema:

Dificultad en la intercomunicación en las vías secundarias y terciarias por falta de mantenimiento o mejoramiento.

3.2 Descripción de Causas y Efectos Directos e Indirectos.

CAUSAS DIRECTAS:

- Deficiencia en el mantenimiento de las vías secundarias de la zona de influencia del peaje la punta.
- Deficiencia en el mantenimiento de las vías terciarias de la zona de influencia del peaje la punta.
- Deterioro en las vías secundarias de la zona de influencia del peaje la punta.
- Deterioro en las vías terciarias de la zona de influencia del peaje la punta.

CAUSAS INDIRECTAS:

- Deficiencias en la gestión de planes de mejoramiento y mantenimientos adecuados que permitan la priorización y su asignación de recursos para la intervención de las vías.
- Afectaciones climáticas que ocasionan el acelerado deterioro de las vías.
- Incremento en el número de vehículos que utilizan la vía, lo que genera un desgaste mayor de la infraestructura vial.
- Desinterés o falta de información de la comunidad sobre la importancia del mantenimiento de la vía y su impacto en la seguridad y economía local.

EFECTOS DIRECTOS

- Aumento en el número de accidentes de tráfico debido a las condiciones deficientes de la vía.
- Deterioro en la infraestructura vial generando baches, pérdida en capa de rodadura y fallas estructurales afectando la conectividad entre veredas y centros urbanos.
- Dificultades en la movilidad incrementando los tiempos de desplazamiento y costos de operación

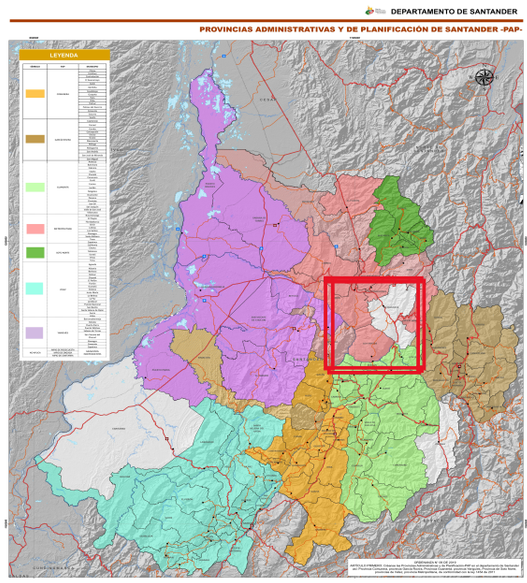
vehicular.
- Impacto en las actividades comerciales de la región afectando la productividad comercial y turística de la región.

EFECTOS INDIRECTOS

- Incremento de costos operativos para transportadores y comerciantes debido a daños en vehículos y tiempos de viaje prolongados dificultando la comercialización de sus productos.
- Dificultad en el acceso de la población hacia centros de salud y escuelas del sector.
- Aumento de la contaminación debido a la congestión vehicular y el deterioro de la infraestructura vial.
- Impacto en la inversión del mantenimiento y mejoramiento de las vías ocasionando problemas de conectividad en la región.

3.3 Localización y Caracterización Geográfica de la Zona donde se ubica Problema o Necesidad en forma Directa.

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DEPARTAMENTO DE SANTANDER



Fuente: Provincias Administrativas y de Planificación – PAP

DATOS DE CARACTERIZACIÓN

Código DANE:	68
Región:	Centro Oriente
Provincia:	N.A.
Municipio:	N.A.
Categoría:	1
Extensión:	30,537 km².
Temperatura Promedio:	26.9°

Fuente: Datos: DANE – DNP.

El Departamento de Santander es uno de los 32 departamentos que conforman la República de Colombia, se encuentra ubicado en la región Centro Oriente junto con los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Norte de Santander. Limitando al norte con Cesar y Norte de Santander, al este y sur con Boyacá, al oeste con Antioquia y al noroeste con Bolívar. La capital del departamento es la ciudad de Bucaramanga, municipio que junto a Floridablanca, Piedecuesta y Girón conforman la principal aglomeración urbana de Santander: el Área Metropolitana de Bucaramanga (a partir de ahora AMB).

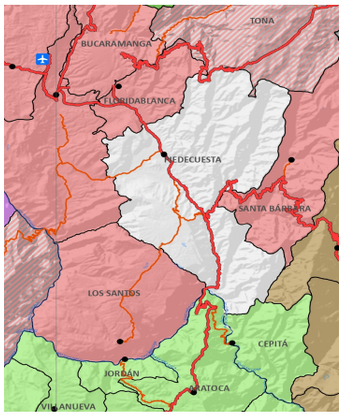
El Departamento de Santander cuenta con gran diversidad de pisos térmicos en alturas que van desde los 100 msnm hasta los 4200 msnm, así mismo, se encuentran temperaturas en el rango entre los 9 y 32 grados centígrados, alcanzando variaciones importantes en algunas épocas del año. Lo anterior, lo convierte en un departamento diverso, rico y heterogéneo Santander gracias a su localización en la Cordillera Oriental, pertenece a dos vertientes hidrográficas: la cuenca del río Magdalena y la cuenca del río Arauca. Además, tiene varios páramos, áreas de humedales y actualmente atiende a la posibilidad de exploración de disponibilidad de

aguas subterráneas, la cual está apenas en sus inicios.

Santander está conformado por 87 municipios, 86 corregimientos, 477 inspecciones de Policía; ocupa el 2.7% del territorio nacional, con 30.537 km², su área puede compararse con la superficie de Bélgica, sus entes territoriales se agrupan en siete provincias reorganizadas en ocho núcleos de desarrollo provincial denominados así: Área Metropolitana con su capital en Bucaramanga, Provincia Comunera con su capital en El Socorro, Provincia García Rovira con su capital en Málaga, Provincia Guanentá con su capital en San Gil, Provincia Mares con su capital en Barrancabermeja, Provincia Soto Norte con su capital en Matanza y Provincia de Vélez con su capital en Vélez.

El Departamento de Santander tiene 2.324.090 Habitantes del Departamento de Santander. Según Fuente: (Proyecciones Población Municipal 2018-2026 – DANE.

El proyecto busca beneficiar a toda la población del Departamento de Santander, pero en específico se benefician el municipio de Los Santos y el Municipio de Piedecuesta que son zonas que están en la demarcación de influencia del peaje la punta para esto se realiza el siguiente análisis.



MUNICIPIO LOS SANTOS

- El municipio de Los Santos, ubicado en el departamento de Santander, Colombia, es una región conocida por su belleza natural y su importancia cultural e histórica. Este informe tiene como objetivo proporcionar una visión detallada de la localización y caracterización geográfica de Los Santos, así como un análisis demográfico de su población.
- Los Santos se encuentra en el noreste de Colombia, en el departamento de Santander. Geográficamente, está situado en la región andina del país, lo que le confiere un paisaje montañoso y una diversidad ecológica significativa. En el mapa de Colombia, Los Santos está ubicado al sur de la ciudad de Bucaramanga, la capital del departamento.
- En cuanto a sus límites geográficos, Los Santos colinda al norte con el municipio de Piedecuesta, al sur con el municipio de Jordán, al este con el municipio de Cepitá y al oeste con el municipio de Zapatoca. Esta ubicación estratégica le permite ser un punto de conexión entre diferentes regiones del departamento.
- El relieve de Los Santos es predominantemente montañoso, con altitudes que varían considerablemente, lo que da lugar a una topografía accidentada. Esta característica geográfica es típica de la región andina de Colombia y contribuye a la diversidad de microclimas y ecosistemas presentes en el área.
- El clima de Los Santos es templado, con temperaturas que oscilan entre los 18 y 24 grados Celsius. La vegetación es variada, predominando los bosques de niebla y las zonas de páramo en las áreas más elevadas. Esta diversidad ecológica es un atractivo para el ecoturismo y la investigación científica.
- Según el último censo realizado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el municipio de Los Santos cuenta con una población aproximada de 10,000 habitantes. La distribución poblacional es mayoritariamente rural, con una concentración significativa en el casco urbano del municipio.
- La población de Los Santos se caracteriza por una mezcla de culturas y tradiciones, reflejo de la rica historia de la región. La economía local se basa principalmente en la agricultura, con cultivos de café, caña de azúcar y frutas, así como en el turismo, que ha crecido gracias a la belleza natural y el patrimonio cultural del área.
- El Departamento de Santander a la vigencia 2025 tiene 15.608 Habitantes del Departamento de Santander. Según Fuente: (Proyecciones Población Municipal 2018-2026 – DANE.

Cabecera Municipal	2.520
Centros Poblados y Rural Disperso	13.088
Total	**15.608**

MUNICIPIO PIEDECUESTA

- Piedecuesta se encuentra en el noreste de Colombia, en el departamento de Santander. Está situado a aproximadamente 17 kilómetros al sur de Bucaramanga, la capital del departamento. Las coordenadas geográficas de Piedecuesta son aproximadamente 6°59' N de latitud y 73°03' O de longitud. Esta ubicación estratégica le permite ser un punto de conexión entre diferentes regiones del país.
- El relieve de Piedecuesta es variado, con montañas y valles que forman parte de la Cordillera Oriental de los Andes. Este relieve montañoso contribuye a la diversidad de climas y ecosistemas en la región. El clima de Piedecuesta es predominantemente templado, con temperaturas que oscilan entre los 18°C y 24°C. Los ecosistemas incluyen bosques andinos y páramos, que albergan una rica biodiversidad.
- Según el último censo realizado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en 2018, Piedecuesta tiene una población aproximada de 163,000 habitantes. La distribución poblacional es mayormente urbana, con un crecimiento constante debido a su cercanía con Bucaramanga y su atractivo como lugar residencial. La población está compuesta por una mezcla de culturas y tradiciones, reflejando la diversidad de la región.
- El Departamento de Santander a la vigencia 2025 tiene **193.440** Habitantes del Departamento de Santander. Según Fuente: (Proyecciones Población Municipal 2018-2026 – DANE.

Cabecera Municipal	161.398
Centros Poblados y Rural Disperso	32.042
Total	**193.440**

3.4 Caracterización del Uso del Suelo de la Zona Afectada por el Problema o Necesidad en forma Directa. Aplica sólo para los proyectos que involucran el uso del suelo en su ejecución.
No Aplica

3.5 Identificación de Participantes

Actor	Entidad	Posición	Intereses o Expectativas	Contribución o Gestión
Departamento	Gobernación de Santander	Cooperante	Garantizar la implementación de acciones para el mejoramiento y mantenimiento de vías	Responsable de la planificación y ejecución del proyecto. Mejorar la infraestructura para el desarrollo económico
Municipal	Municipio Los Santos	Beneficiario	Infraestructura mejorada	Supervisión
Municipal	Municipio de Piedecuesta	Beneficiario	Infraestructura mejorada	Supervisión
Otros	Ciudadanos	Beneficiarios	Vías seguras y accesibles	Veeduría en la ejecución del proyecto
Otros	Agencias de Regulación	Cooperante	Encargado de dictar las Normativas y estándares de calidad en la construcción y mantenimiento de vías. .	Se realicen auditorías y supervisen el cumplimiento durante el ciclo de vida del proyecto

3.6 Análisis de Participantes (Describir el tipo de consulta y coordinación que se ha dado o se dará entre los participantes. Es necesario documentar los antecedentes de los participantes que podrían tener un impacto durante el ciclo de vida del proyecto. Describir aquellos hechos que en futuro deberían darse entre los participantes en términos de la organización y operación del proyecto).

El mantenimiento de vías es un componente esencial de la infraestructura pública que afecta la movilidad, la seguridad y el desarrollo económico. Este análisis se centra en los participantes clave en un proyecto de mantenimiento de vías, documentando sus antecedentes, roles, y las interacciones esperadas durante el ciclo

de vida del proyecto.

Donde el Departamento de Santander tiene como antecedentes la historial de proyectos de infraestructura, políticas de transporte, y financiamiento y su impacto radica en la capacidad para asignar recursos y establecer prioridades influye en la ejecución del proyecto, lo que permitirá la gobierno coordine con otros actores para asegurar la alineación de objetivos y la asignación de fondos.

Al analizar la inversión del departamento de Santander los municipios de Los santos y Piedecuesta son beneficiario y tiene como antecedentes las Necesidades y expectativas de los ciudadanos, participación en proyectos anteriores, y niveles de satisfacción, donde su impacto es la aceptación y el apoyo de la comunidad son cruciales para el éxito del proyecto, lo que garantizara que la comunidad participe en foros de discusión y en la toma de decisiones, lo que puede influir en el diseño y la implementación del proyecto.

3.7 Incorporación del enfoque de género en el proyecto.
¿Impacta alguna Meta y/o indicador de resultado del Plan Decenal de Igualdad de Oportunidades (PIO) 2020-2029? N. A

3.8 Política Pública Asociada al Proyecto *Mencione si el proyecto genera algún impacto a las acciones planteadas en alguna política pública del departamento. (Mencione la Política Pública y la acción a la que le impacta) No Aplica.*
Política Pública: N.A
Acción: N.A

4. Descripción General del Proyecto: Haga una clara descripción de los objetivos del proyecto, describa su justificación y antecedentes, la población objetivo, área de ejecución entre otros.

Dentro del Plan Departamental de Desarrollo 2024-2027 incorpora, dentro de su eje estratégico Prosperidad - Es Tiempo del Transporte, el objetivo sectorial Fortalecimiento de la red vial primaria y regional, con el propósito de asegurar el mejoramiento, la continuidad y la eficiencia de la conectividad vial, lo que a su vez favorece la competitividad provincial y regional de manera transversal en los sectores productivos, sociales y turísticos.

En este marco, se establece el programa Infraestructura red vial regional (2402), cuyo objetivo es fortalecer la red vial regional para garantizar su mejoramiento, continuidad y eficiencia, impactando positivamente la competitividad provincial y regional en los sectores mencionados, para lo cual contempla las siguientes metas.

Producto, bien o Servicio	Nombre del indicador y código	Línea base	Meta cuatrienio	Responsable
Vía terciaria mejorada en el departamento de Santander.	Kilómetros de vía terciaria mejorada (240204100)	40	50	Secretaría de infraestructura
Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario en el departamento de Santander	Kilómetros de vías terciaria con mantenimiento (240211200)	4.038	4.050	Secretaría de infraestructura
Vía secundaria mejorada en el departamento de Santander.	Kilómetros de vías secundarias mejoradas (240200600)	40	80,2	Secretaría de infraestructura
Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario en el departamento de Santander.	Kilómetros de vías secundarias con mantenimiento (240202100)	2.360	2.360	Secretaría de infraestructura

Metas que permitirán el mejoramiento y mantenimiento de las vías de influencia a intervenir con los ingresos recaudado por la administración del peaje y mediante la ordenanza No. 049 de 2024 "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADICIONA AL LIBRO PRIMERO - RENTAS TRIBUTARIAS DEPARTAMENTALES DE LA ORDENANZA No. 077 DEL 23 DE DICIEMBRE DE 2014 "POR MEDIO DE LA CUAL SE EXPIDE EL ESTATUTO TRIBUTARIO DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER" EL CAPITULO XII", de la Asamblea Departamental de Santander.

Se estableció en el artículo 275-10 que “La destinación de los recursos recaudados en cada peaje se establecerá según el siguiente esquema:

Con los recursos obtenidos por concepto de cobro de peajes departamentales, se atenderán los costos administrativos y de funcionamiento del respectivo peaje, se cubrirán las inversiones correspondientes al pago de las actividades de PAVIMENTACIÓN, MANTENIMIENTO, CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN, de las vías en la zona de influencia del peaje.

PARAGRAFO PRIMERO DESTINACIÓN DEL RECAUDO PEAJE PUNTA DE LA MESA DE LOS SANTOS. El producto del recaudo por concepto de cobro de peaje en el sitio "LA PUNTA" JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA, cuyas coordenadas son 6o 55'2,358″N 73° 2'3,334"W, será invertido en cubrir los costos administrativos y de funcionamiento del respectivo peaje, LAS INVERSIONES CORRESPONDIENTES A LAS ACTIVIDADES DE PAVIMENTACIÓN, MANTENIMIENTO, CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA TRES ESQUINAS LA PUNTA-CUROS -LA PUNTA- LOS SANTOS Y EN LA ZONA DE INFLUENCIA DE ESTE PEAJE.

PARAGRAFO SEGUNDO. LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PEAJE EN EL SITIO "LA PUNTA" JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA, CUYAS COORDENADAS SON 6° 55'2,358"N 73° 2'3,334"W, SERÁ SOCIALIZADA CON LA COMUNIDAD DE LOS MUNICIPIOS DE LOS SANTOS Y PIEDECUESTA.

En el Articulo 275 - 11.. El recaudo de la tasa - peaje estará a cargo del responsable de la prestación del servicio, sea público o privado (cuando este concesionado).

Mediante la ordenanza 01 de 2025, "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA ORDENANZA 033 DE 2024 "POR MEDIO DEL CUAL SE FIJA EL PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER, PARA LA VIGENCIA FISCAL DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2025 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", Y SE ADICIONAN RECURSOS PROVENIENTES DEL RECAUDO POR EL COBRO DEL PEAJE LA PUNTA, UBICADO EN EL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA", se adiciona el presupuesto General de Ingresos del Departamento de Santander, vigencia fiscal 2025, la suma de DIEZ MIL OCHOCIENTOS DOCE MILLONES SETENCIENTOS MIL DOSCIENTOS OCHO PESOS M/CTE ($10.812.700.208) a ingresos corrientes donde su fuente de financiación son recursos del peaje la punta ubicado en jurisdicción del municipio de Piedecuesta y los gastos de inversión donde su fuente de financiación son recursos del peaje la punta ubicado en jurisdicción del municipio de Piedecuesta y mediante el Decreto Departamental No. 012 de 2025, se adicionaron los recursos.

Población Afectada: 2.324.090 Habitantes del Departamento de Santander

Población Objetivo:

Habitantes del municipio de Los Santos	Cabecera Municipal	2.520
	Centros Poblados y Rural Disperso	13.088
	Total	**15.608**
Habitantes del municipio de Piedecuesta	Cabecera Municipal	161.398
	Centros Poblados y Rural Disperso	32.042
	Total	**193.440**

4.1. Definición de Objetivos y Metas (General y Específicos).

OBJETIVO GENERAL

1. Implementar plan de mantenimiento preventivo y correctivo en las vías secundarias del área de influencia del peaje de la punta, con el fin de mantener la vida útil de la infraestructura vial garantizando la movilidad segura y eficiente.

- **Meta**: Realizar el mantenimiento de los tramos viales que presenten deficiencias y afectaciones asegurando su sostenibilidad.

2. Desarrollar esquemas de mantenimiento sostenible en las vías terciarias del área de influencia del peaje la punta que permita la conectividad rural de la región.

- **Meta:** Ejecutar intervenciones de tramos viales priorizados según las condiciones climáticas y de uso.

3. Realizar intervenciones de mejoramiento y rehabilitación de los tramos viales deteriorados en las vías secundarias del área de influencia del peaje de La Punta para reducir costos operacionales y mejora en la seguridad vial.

- **Meta:** Rehabilitar los tramos viales deteriorados garantizando la prolongación de su vida útil.

4. Implementar estrategias de mejoramiento progresivo en los tramos más afectados de las vías terciarias del área de influencia del peaje de La Punta, garantizando condiciones adecuadas para el tránsito de vehículos y la conectividad de las comunidades rurales.

- **Meta:** Mejorar las vías terciarias deterioradas, priorizando los tramos de mayor impacto en la movilidad de la población y el transporte de productos agropecuarios

OBJETIVO ESPECIFICO 1

- Diseñar y ejecutar un programa de mantenimiento periódico y rutinario, incorporando técnicas de bacheo, perfilado y reconformación de las vías secundarias, así como limpieza de drenajes y cunetas asegurando la operatividad de la infraestructura vial.

- **Meta:** Garantizar la ejecución de las actividades programadas dentro del plan de mantenimiento y evaluar su efectividad.

OBJETIVO ESPECIFICO 2

- Crear un plan que contemple el mantenimiento regular y preventivo de las vías terciarias, priorizando las áreas más críticas en el área de influencia del peaje de la punta.

- **Meta:** Realizar auditorías periódicas para evaluar el estado de la vía y determinar las necesidades de mantenimiento.

OBJETIVO ESPECIFICO 3

- Desarrollar y ejecutar un plan de intervención y rehabilitación del pavimento, estabilización de suelos y mejoramiento de sistemas de drenajes con base en estudios técnicos que definan la solución más adecuada.

- **Meta:** Diseñar y completar los estudios técnicos para intervención de las vías que permiten la ejecución del plan.

OBJETIVO ESPECIFICO 4

- Aplicar un modelo de mejoramiento progresivo que incluya reconformación de la calzada, instalación de material granular, mantenimiento de drenajes y estabilización del terreno en zonas críticas.

- **Meta:** Ejecutar intervenciones en las vías terciarias que permitan garantizar la calidad, funcionalidad y movilidad de estas.

4.1 **Antecedentes y Justificación del Proyecto**: Haga una clara descripción de los objetivos del proyecto, describa su justificación y antecedentes, la población objetivo, área de ejecución entre otros.

La justificación del proyecto se basa en la necesidad urgente de mejorar las condiciones de la vías secundarias y terciarias de la zona de influencia del peaje La Punta. Las razones son las siguientes:

- Seguridad Vial: La falta de mantenimiento ha llevado a un aumento en el número de accidentes de tráfico, poniendo en riesgo la vida de los usuarios de la vía. Mejorar la infraestructura es esencial para garantizar la seguridad de todos.
- Impacto Económico: La mala calidad de la vía genera costos adicionales para los transportadores y comerciantes, afectando la economía local. Un mantenimiento adecuado puede reducir estos costos y mejorar la eficiencia del transporte.
- Confianza Comunitaria: La percepción de la comunidad al ver el deterioro y falta de mantenimiento de las vías de la zona de influencia del peaje ocasiona que no puedan trasladarse y comercializar sus productos, razón por la cual esto afecta su economía.
- Sostenibilidad Ambiental: Un mantenimiento adecuado de la vía puede contribuir a reducir la congestión vehicular y, por ende, disminuir la contaminación ambiental, promoviendo un desarrollo más sostenible.

- Estudios Previos: Investigaciones anteriores han señalado la falta de un plan de mantenimiento y mejoramiento de las vías a largo plazo son factores críticos que han contribuido al deterioro de la vía.
- Demandas de la Comunidad: La comunidad local ha expresado su preocupación por las condiciones de la vía y ha solicitado a las autoridades que se tomen medidas para mejorar la infraestructura.

La población objetivo del proyecto incluye:

- Usuarios de la Vía: Conductores, pasajeros y transportadores que utilizan la vía La Punta para sus desplazamientos diarios.
- Comunidad Local: Residentes de las áreas adyacentes a la vía que se ven afectados por su estado y que tienen un interés directo en su mantenimiento y mejoramiento.
- Autoridades Locales y Regionales: Entidades gubernamentales responsables de la gestión de la infraestructura vial y la seguridad en la región.

El área de ejecución del proyecto se centra en el mejoramiento de las **vías que se encuentran en el área de influencia del peaje La Punta**, que conecta diversas regiones del departamento de Santander. Esta vía es crucial para el transporte de mercancías y personas, y su mantenimiento es vital para el desarrollo económico y social de la región, lo que permitirá el mejoramiento de las vías asegurando un desarrollo para la región.

4.2. Descripción Población Objetivo del Proyecto.

Población Afectada: 2.324.090 Habitantes del Departamento de Santander.

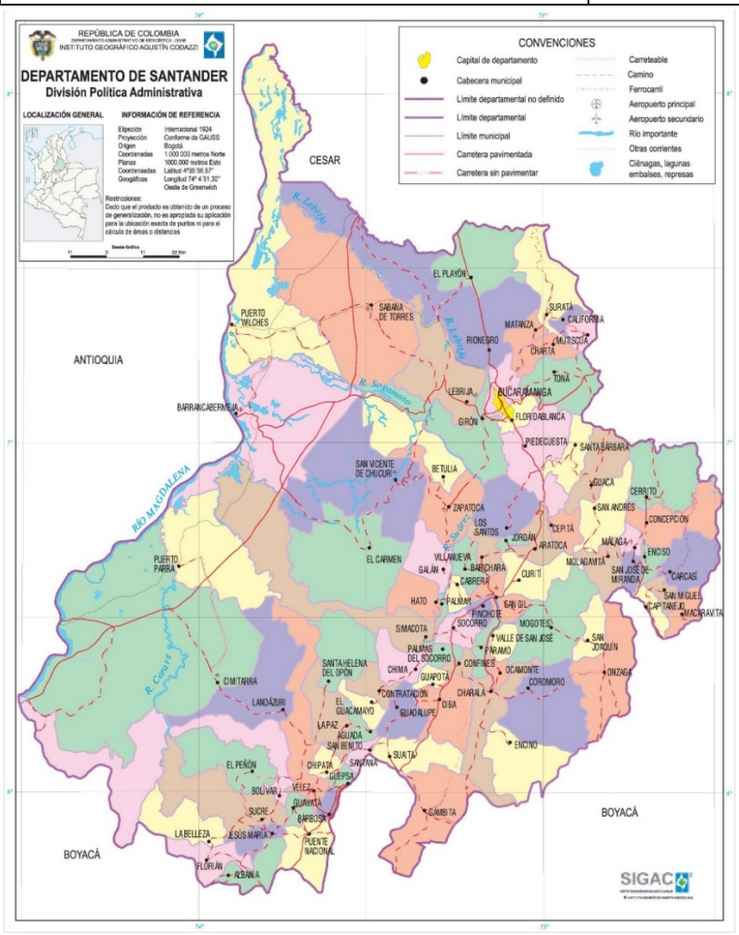
Población Objetivo: 209.048 habitantes de los municipios de los santos y Piedecuesta.

Habitantes del municipio de Los Santos	Cabecera Municipal	2.520
	Centros Poblados y Rural Disperso	13.088
	Total	**15.608**
Habitantes del municipio de Piedecuesta	Cabecera Municipal	161.398
	Centros Poblados y Rural Disperso	32.042
	Total	**193.440**

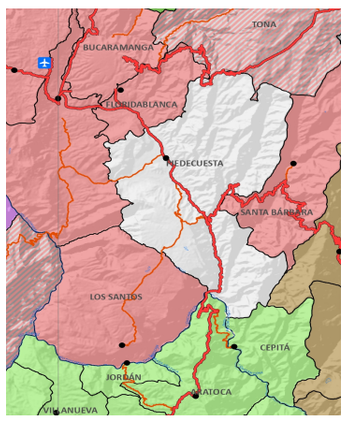
4.3. Características demográficas de la población objetivo

Clasificación	**Detalle**	**Número de personas**	**Fuente de la información**
Etaria (Edad)	0 a 14 años	22.205 M 20.994 F **43.199**	Proyecciones Población Municipal 2018-2026 – DANE- AÑO 2025
Etaria (Edad)	15 a 19 años	7.726 M 7.571 F **15.297**	
Etaria (Edad)	20 a 59 años	58.713M 61.640 F **120.353**	
Etaria (Edad)	Mayor de 60 años	13.365M 40.066 F **53.431**	
Género	Masculino	**102.009**	(Proyecciones Población Municipal 2018-2026 - DANE) AÑO 2025
Género	Femenino	**107.039**	

4.4. Identificación Zona donde se ubica la Población Objetivo.
(Mapa de acuerdo al decreto de ordenamiento territorial del Departamento – localizando específicamente donde se localiza la población objetivo)



MUNICIPIO DE LOS SANTOS Y PIEDECUESTA



5. Desarrollo de las Alternativas de Solución (Identifique las alternativas de solución y desarrollo

5.1. Definición y Descripción Breve de las Alternativas de Solución. (Debe realizar el análisis de mínimo dos alternativas)

ALTERNATIVA 1: **MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS VIAS SECUNDARIAS Y TERCIARIAS, EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PEAJE LOS SANTOS EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER**

El Departamento de Santander necesita realizar acciones para el mejoramiento y mantenimiento de la vía de influencia en del peaje de La punta de Los santos.

ALTERNATIVA 2: IMPLEMENTAR ACCIONES PARA EL MANTENIMIENTO REACTIVO, DONDE LAS INTERVENCIONES EN LA VÍA SE REALICEN ÚNICAMENTE EN RESPUESTA A QUEJAS O REPORTES DE PROBLEMAS ESPECÍFICOS.

La alternativa de mantenimiento reactivo y sin planificación a largo plazo es claramente no viable para el proyecto de mantenimiento y mejoramiento de la vías del área de influencia del peaje La Punta. Este enfoque no solo compromete la seguridad y la eficiencia económica, sino que también puede generar desconfianza en la comunidad y tener un impacto ambiental negativo. En lugar de esta alternativa, es fundamental adoptar un enfoque proactivo y estructurado que garantice un mantenimiento adecuado y sostenible de la infraestructura vial.

5.2. Marco Legal. Identifique la normatividad vigente (normas urbana, ambiental, laboral y protección social, registros, tributaria, protección intelectual y ambiental) que regula y soporta el proyecto, y especifique de qué forma lo afecta.

- ES TIEMPO DE SANTANDER “2024-2027”; EJE DE SEGURIDAD MULTIDIMENSIONAL, SECTOR ES TIEMPO DEL GOBIERNO TERRITORIAL, PROGRAMA FORTALECIMIENTO DE LA CONVIVENCIA Y SEGURIDAD CIUDADANA.
- Ordenanza No. 049 de 2024 "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADICIONA AL LIBRO PRIMERO - RENTAS TRIBUTARIAS DEPARTAMENTALES DE LA ORDENANZA No. 077 DEL 23 DE DICIEMBRE DE 2014 "POR MEDIO DE LA CUAL SE EXPIDE EL ESTATUTO TRIBUTARIO DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER" EL CAPITULO XII", de la Asamblea Departamental de Santander.

  Donde se estableció en el artículo 275-10 que “La destinación de los recursos recaudados en cada peaje se establecerá según el siguiente esquema:
  Con los recursos obtenidos por concepto de cobro de peajes departamentales, se atenderán los costos administrativos y de funcionamiento del respectivo peaje, se cubrirán las inversiones correspondientes al pago de las actividades de PAVIMENTACIÓN, MANTENIMIENTO, CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN, de las vías en la zona de influencia del peaje. .

  PARAGRAFO PRIMERO DESTINACIÓN DEL RECAUDO PEAJE PUNTA DE LA MESA DE LOS SANTOS. El producto del recaudo por concepto de cobro de peaje en el sitio "LA PUNTA" JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA, cuyas coordenadas son 6o 55'2,358″N 73° 2'3,334"W, será invertido en cubrir los costos administrativos y de funcionamiento del respectivo peaje, LAS INVERSIONES CORRESPONDIENTES A LAS ACTIVIDADES DE PAVIMENTACIÓN, MANTENIMIENTO, CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA TRES ESQUINAS LA PUNTA-CUROS -LA PUNTA- LOS SANTOS Y EN LA ZONA DE INFLUENCIA DE ESTE PEAJE.

  PARAGRAFO SEGUNDO. LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PEAJE EN EL SITIO "LA PUNTA" JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA, CUYAS COORDENADAS SON 6° 55'2,358"N 73° 2'3,334"W, SERÁ SOCIALIZADA CON LA COMUNIDAD DE LOS MUNICIPIOS DE LOS SANTOS Y PIEDECUESTA.

  En el Articulo 275 - 11. El recaudo de la tasa - peaje estará a cargo del responsable de la prestación del servicio, sea público o privado (cuando este concesionado).

- Mediante la ordenanza 01 de 2025, "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA LA ORDENANZA 033 DE 2024 "POR MEDIO DEL CUAL SE FIJA EL PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER, PARA LA VIGENCIA FISCAL DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DEL AÑO 2025 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", Y SE ADICIONAN RECURSOS PROVENIENTES DEL RECAUDO POR EL COBRO DEL PEAJE LA PUNTA, UBICADO EN EL MUNICIPIO DE PIEDECUESTA", se adiciona el presupuesto General de Ingresos del Departamento de Santander, vigencia fiscal 2025, la suma de DIEZ MIL OCHOCIENTOS DOCE MILLONES SETENCIENTOS MIL DOSCIENTOS OCHO PESOS M/CTE ($10.812.700.208) a ingresos corrientes donde su fuente de financiación son recursos del peaje la punta ubicado en jurisdicción del municipio de Piedecuesta y los gastos de inversión donde su fuente de financiación son recursos del peaje la punta ubicado en jurisdicción del municipio de Piedecuesta y mediante el Decreto Departamental No. 012 de 2025, se adicionaron los recursos.

- Decreto 358 de 2020, Por el cual se reglamentan los artículos 511, 615, 616-1, 616-2, 616-4, 617, 618, 618-2 y 771-2 del Estatuto Tributario, 26 de la Ley 962 de 2005 y 183 de la Ley 1607 de 2012 y se sustituye el Capítulo 4 del Título 1 de la Parte 6 del Libro 1 del Decreto 1625 de 2016 Único Reglamentario en Materia Tributaria.

- Ley 787 de 2002.Por la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de

1993"

6. Análisis del Entorno.

6.1.1. Del Bien y/o Servicio. Explique brevemente las características del Bien y/o Servicio.

Kilómetros de Vía a mantener en el Departamento de Santander.

6.1.2. Magnitud de la Necesidad. Especifique las cantidades demandadas del bien o servicio y la oferta actual del mismo.

Demanda: INDETERMINADA, ya que, por su naturaleza, el mantenimiento de una vía tiene un componente de incertidumbre bastante significativo, por tal razón, para el manejo de las inversiones en mantenimiento se establece para contratar una base con precios unitarios por tipo de actividad y cantidades ajustables mediante monto agotable. Este enfoque permite cuantificar y pagar solo por las cantidades realmente ejecutadas, ajustando los ítems según las necesidades permitiendo priorizar y aplicar los recursos de manera eficiente y efectiva.

La demanda de mantenimiento y mejoramiento de la vía del peaje La Punta se puede desglosar en diferentes categorías de servicios y actividades necesarias para garantizar la seguridad y funcionalidad de la infraestructura vial. A continuación, se presentan las cantidades demandadas estimadas con base al histórico ejercicio de 2004-2024:

Kilómetros de Vía a Mantener

Nota: Pesos corrientes
Fuente. Construvicol

Oferta: La oferta actual de servicios de mantenimiento y mejoramiento de la vía se refiere a la capacidad de las entidades responsables (gobierno local, contratistas, etc.) para llevar a cabo las actividades necesarias.

6.2. Descripción de las Actividades a Desarrollar. Identifique y Describa en forma clara, todas las actividades y procedimientos requeridos para desarrollar el proyecto planteado.

- **Actividad 1. Realizar acciones para el cumplimiento de la operación del peaje – "La punta".**

Esta actividad enmarca labores relacionadas para el Cumplimiento de la Operación del Peaje como se enuncian a continuación:

- **Mantenimiento de la Infraestructura de la caseta:** Garantizar las cabinas adecuadas para el cobro, asegurando que sean accesibles y funcionales.
- **Señalización Adecuada:** Colocar señales de advertencia y de información antes y después del peaje para guiar a los conductores.
- **Sistemas de Cobro Electrónico:** Implementar sistemas de peaje electrónico (como TAGs o sistemas de pago por móvil) para facilitar el cobro y reducir el tiempo de espera.
- **Monitoreo y Control:** Utilizar cámaras y sensores para monitorear el flujo de vehículos y detectar infracciones.
- **Capacitación del Personal:** Capacitar a los empleados encargados del cobro de pesos en atención al cliente, manejo de efectivo y uso de tecnología.
- **Asignación de Recursos Humanos:** Asegurar que haya suficiente personal en los puntos de pico durante las horas pico para evitar congestiones.
- **Servicio al Cliente:** Establecer un sistema de atención al cliente para resolver dudas y quejas relacionadas con el peaje.
- **Información Transparente**: Proporcionar información clara sobre tarifas, horarios y métodos de pago a los usuarios.
- **Mantenimiento de la Infraestructura:** Revisión y Mantenimiento Regular: Realizar inspecciones

periódicas de la infraestructura del peaje para garantizar su correcto funcionamiento.
- **Reparaciones Inmediatas:** Implementar un plan de acción para realizar reparaciones de manera oportuna en caso de que se detecten fallas en la estación.
- **Control de Ingresos:** Establecer un sistema de control para registrar y auditar los ingresos generados por el peaje.
- **Transparencia Financiera:** Publicar informes periódicos sobre la recaudación y el uso de los fondos para generar confianza en la comunidad.

La importancia de estas acciones garantiza la operación del peaje y asegura que se maximicen los ingresos, lo que es fundamental para financiar el mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura vial, mejorando la satisfacción de los usuarios reduciendo tiempos de espera y facilitando el proceso de pago, lo que con lleva a una recaudación efectiva de pesos que contribuye a la sostenibilidad financiera del proyecto, permitiendo la planificación a largo plazo de las intervenciones en la vía.

- **Actividad 2. Realizar el mejoramiento de via secundaria ubicada en tres esquinas la punta- curos -la punta- los santos y en la zona de influencia del peaje La punta**

El mejoramiento de la vía secundaria se refiere a la implementación de intervenciones que buscan aumentar la calidad, seguridad y funcionalidad de la carretera. Esto incluye las siguientes acciones:
- Rehabilitación de la Superficie Vial: Reparación de baches, nivelación de la superficie y aplicación de nuevas capas de asfalto o pavimento.
- Mejoramiento de la Señalización: Instalación de señales de tránsito, marcas viales y elementos de seguridad que facilitan la circulación y reducen el riesgo de accidentes.
- Construcción de Obras de Drenaje: Implementación de sistemas de drenaje para evitar la acumulación de agua en la vía, lo que puede causar daños y peligros para los usuarios.
- Ampliación de la Vía: En algunos casos, puede ser necesario ampliar la carretera para mejorar el flujo vehicular y reducir la congestión.

La mejorar la infraestructura vial contribuye a reducir el número de accidentes de tráfico, protegiendo a los usuarios de la vía, incluidos conductores, pasajeros y peatones, con vías en buen estado que permiten un tránsito más fluido, lo que reduce los tiempos de viaje y los costos operativos para transportistas y comerciantes.

- **Actividad 3. Realizar el mejoramiento de via terciarias ubicada en tres esquinas la punta- curos - la punta- los santos y en la zona de influencia del peaje La punta**

El mejoramiento de la vía terciaria se refiere a la implementación de intervenciones que buscan aumentar la calidad, seguridad y funcionalidad de la carretera. Esto incluye las siguientes acciones:
- Rehabilitación de la Superficie Vial: Reparación de baches, nivelación de la superficie y aplicación de nuevas capas de asfalto o pavimento.
- Mejoramiento de la Señalización: Instalación de señales de tránsito, marcas viales y elementos de seguridad que facilitan la circulación y reducen el riesgo de accidentes.
- Construcción de Obras de Drenaje: Implementación de sistemas de drenaje para evitar la acumulación de agua en la vía, lo que puede causar daños y peligros para los usuarios.
- Ampliación de la Vía: En algunos casos, puede ser necesario ampliar la carretera para mejorar el flujo vehicular y reducir la congestión.

La mejorar la infraestructura vial contribuye a reducir el número de accidentes de tráfico, protegiendo a los usuarios de la vía, incluidos conductores, pasajeros y peatones, con vías en buen estado que permiten un tránsito más fluido, lo que reduce los tiempos de viaje y los costos operativos para transportistas y comerciantes.

- **Actividad 4. Realizar el mantenimiento de via secundaria ubicada en tres esquinas la punta- curos -la punta- los santos y en la zona de influencia del peaje la punta**

El mantenimiento preventivo de via secundaria se divide en las siguientes clases
- Mantenimiento Preventivo: Acciones programadas que se llevan a cabo para evitar el deterioro de la vía. Esto puede incluir la limpieza de desagües, la reparación de señales de tránsito y la aplicación de tratamientos superficiales para prolongar la vida útil del pavimento.
- Mantenimiento Correctivo: Intervenciones que se realizan en respuesta a problemas específicos que ya han surgido, como la reparación de baches, la nivelación de la superficie y la restauración de la

señalización.

- Inspecciones Regulares: Evaluaciones periódicas del estado de la vía para identificar problemas antes de que se conviertan en situaciones críticas.

- **Actividad 5. Realizar el mantenimiento de via terciaria ubicada en tres esquinas la punta- curos - la punta- los santos y en la zona de influencia del peaje la punta**

El mantenimiento preventivo de via terciarias se divide en las siguientes clases

- Mantenimiento Preventivo: Acciones programadas que se llevan a cabo para evitar el deterioro de la vía. Esto puede incluir la limpieza de desagües, la reparación de señales de tránsito y la aplicación de tratamientos superficiales para prolongar la vida útil del pavimento.
- Mantenimiento Correctivo: Intervenciones que se realizan en respuesta a problemas específicos que ya han surgido, como la reparación de baches, la nivelación de la superficie y la restauración de la señalización.
- Inspecciones Regulares: Evaluaciones periódicas del estado de la vía para identificar problemas antes de que se conviertan en situaciones críticas.

6.3. Análisis Financiero

6.3.1. Presupuesto del Proyecto.

	PRESUPUESTO GENERAL				
	Mejoramiento y mantenimiento de las vias secundarias y terciarias, en la zona de influencia del peaje los Santos en el Departamento de Santander				
FECHA:				VIGENCIA 2025	
PLAZO				10	MESES
ITEM	ACTIVIDAD	UNIDAD	CANT	V/UNITARIO	V/PARCIAL
1	**Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario**				**$ 898.296.450,00**
1.1	Desmonte y Limpieza en Zonas No Boscosas	Ha	400,00	$ 511.944,00	$ 204.777.600,00
1.2	Transporte de material de afirmado y provenientes de la excavación de la explanación y deslizamientos, para distancias mayores de mil metros (1,000 m) medidos a partir de cien metros (100 m)	M3-KM	820,00	$ 1.900,00	$ 1.558.000,00
1.3	Remoción de Derrumbes a Maquina	m3	10.000,00	$ 7.498,00	$ 74.980.000,00
1.4	Conformacion y compactación de calzada existente (no incluye material)	m2	8.320,00	$ 1.945,00	$ 16.182.400,00
1.5	Suministro, instalación y compatacion de afirmado (no inlcuye transporte)	m3	6.216,55	$ 96.645,00	$ 600.798.450,00
2	**Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario**				**$ 740.740.740,74**
2.1	Desmonte y Limpieza en Zonas No Boscosas	Ha	300,00	$ 511.944,00	$ 153.583.200,00
2.2	Transporte de material de afirmado y provenientes de la excavación de la explanación y deslizamientos, para distancias mayores de mil metros (1,000 m) medidos a partir de	M3-KM	610,00	$ 1.900,00	$ 1.159.000,00
2.3	Remoción de Derrumbes a Maquina	m3	34.218,00	$ 7.498,00	$ 256.566.564,00
2.4	Conformacion y compactación de calzada existente (no incluye material)	m2	6.320,00	$ 1.945,00	$ 12.292.400,00
2.5	Suministro, instalación y compatacion de afirmado (no inlcuye transporte)	m3	3.281,49	$ 96.645,00	$ 317.139.576,74
3	**Vía secundaria con dispositivos de control y señalización**				**$ 370.370.370,37**
3.1	SUMINISTRO Y APLICACION DE PINTURA ACRÍLICA BASE SOLVENTE BLANCA Y/O AMARILLA PARA DEMARCACION HORIZONTAL PARA MARCAS TRANSVERSALES, BORDILLOS, SARDINELES, OBJETOS, SIMBOLOS Y LETREROS E=0.12M, INCLUYE IMPRIMANTE NEGRO E=0.15M Y MICROESFERAS	m2	1230	$ 61.632	$ 75.807.640,28
3.2	SUMINISTRO Y APLICACION DE PINTURA ACRÍLICA BASE SOLVENTE BLANCA Y/O AMARILLA PARA DEMARCACION LONGITUDINAL E=0.12M, INCLUYE IMPRIMANTE NEGRO E=0.15M Y MICROESFERAS	Ml	16041	$ 3.887	$ 62.358.287,30
3.3	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SEÑAL DELINEADOR HORIZONTAL CON LAMINA ACERO GALVANIZADO CON CINTA RETROREFLECTIVA TIPO 4 MEDIDAS 30 X 45 CM	und	250	$ 775.600	$ 193.900.000,00
3.4	SUMINISTRO E INSTALACION TERMINAL DE BARRERA ABATIDA Y EMPOTRADA 4M INCLUYE POSTES Y TORNILLERIA GALVANIZADA	Und	15	$ 2.553.630	$ 38.304.442,79
4	**Vía secundaria mejorada**				$ 2.592.592.593,00
4.1	CONFORMACIÓN DE LA CALZADA EXISTENTE	M2	5,50	$ 3.164	$ 17.400
4.2	AFIRMADO	M3	203,00	$ 158.111	$ 32.096.502
4.3	SUBBASE GRANULAR CLASE C SBG-50	M3	5,50	$ 174.502	$ 959.759
4.4	MEZCLA DENSA EN CALIENTA MDC-25	M3	1508,56	$ 1.696.659	$ 2.559.518.933
5	**Vía terciaria mejorada**				**$ 1.481.481.480,89**
5.1	SUBBASE GRANULAR CLASE C SBG-50	M3	234	$ 174.502	$ 40.833.365
5.2	CONCRETO CLASE D (210 kg/cm2 ó 3000 PSI) - PLACA HUELLA	M3	1306	$ 1.077.162	$ 1.406.864.360
5.3	ACERO DE REFUERZO FY 4200 MPA	KG	2334	$ 14.475	$ 33.783.755
	TOTAL COSTOS DIRECTOS				**$ 6.083.481.635**
				Administración 29,0%	$ 1.764.209.674,00
				Imprevistos 1%	$ 60.834.816,00
				Utilidad 5%	$ 304.174.082,00
				VALOR TOTAL DE LA OBRA	**$ 8.212.700.207,00**
				ADMINISTRACION	**$ 2.600.000.000,00**
	VALOR TOTAL DEL PROYECTO- VIGENCIA 2025				**$ 10.812.700.207,00**

Página 1

2. Cronograma de Ejecución del Proyecto.

	PRESUPUESTO GENERAL								
	Mejoramiento y mantenimiento de las vias secundarias y terciarias, en la zona de influencia del peaje los Santos en el Departamento de Santander								
PLAZO									
ITEM	ACTIVIDAD	TIEMPO							
1	Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8
1.1	Desmonte y Limpieza en Zonas No Boscosas								
1.2	Transporte de material de afirmado y provenientes de la excavación de la explanación y deslizamientos, para distancias mayores de mil metros (1,000 m) medidos a partir de cien metros (100 m)								
1.3	Remoción de Derrumbes a Maquina								
1.4	Conformacion y compactación de calzada existente (no incluye material)								
1.5	Suministro, instalación y compatacion de afirmado (no inlcuye transporte)								
2	Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario								
2.1	Desmonte y Limpieza en Zonas No Boscosas								
2.2	Transporte de material de afirmado y provenientes de la excavación de la explanación y deslizamientos, para distancias mayores de mil metros (1,000 m) medidos a partir de								
2.3	Remoción de Derrumbes a Maquina								
2.4	Conformacion y compactación de calzada existente (no incluye material)								
2.5	Suministro, instalación y compatacion de afirmado (no inlcuye transporte)								
3	Vía secundaria con dispositivos de control y señalización								
3.1	SUMINISTRO Y APLICACION DE PINTURA ACRÍLICA BASE SOLVENTE BLANCA Y/O AMARILLA PARA DEMARCACION HORIZONTAL PARA MARCAS TRANSVERSALES, BORDILLOS, SARDINELES, OBJETOS, SIMBOLOS Y LETREROS E=0.12M, INCLUYE IMPRIMANTE NEGRO E=0.15M Y MICROESFERAS								
3.2	SUMINISTRO Y APLICACION DE PINTURA ACRÍLICA BASE SOLVENTE BLANCA Y/O AMARILLA PARA DEMARCACION LONGITUDINAL E=0.12M, INCLUYE IMPRIMANTE NEGRO E=0.15M Y MICROESFERAS								
3.3	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SEÑAL DELINEADOR HORIZONTAL CON LAMINA ACERO GALVANIZADO CON CINTA RETROREFLECTIVA TIPO 4 MEDIDAS 30 X 45 CM								
3.4	SUMINISTRO E INSTALACION TERMINAL DE BARRERA ABATIDA Y EMPOTRADA 4M INCLUYE POSTES Y TORNILLERIA GALVANIZADA								
4	Vía secundaria mejorada								
4.1	CONFORMACIÓN DE LA CALZADA EXISTENTE								
4.2	AFIRMADO								
4.3	SUBBASE GRANULAR CLASE C SBG-50								
4.4	MEZCLA DENSA EN CALIENTA MDC-25								
5	Vía terciaria mejorada								
5.1	SUBBASE GRANULAR CLASE C SBG-50								
5.2	CONCRETO CLASE D (210 kg/cm2 ó 3000 PSI) - PLACA HUELLA								
5.3	ACERO DE REFUERZO FY 4200 MPA								

Página 1

6.3.3. Resumen de tiempo de ejecución

Especifique cuanto tiempo de duración tiene el proyecto en cuestión por cada vigencia

Duración	Plazo
2025	8 meses

6.3.4. Fuentes de Financiación por entidad.

Especifique las entidades financiadoras del proyecto, el tipo de aportes a realizar y los montos totales de dichos aportes.

VIGENCIA	ENTIDAD	TIPO DE RECURSO	TIPO DE APORTE	VALOR
2025	GOBERNACION DE SANTANDER	propios	Recursos financieros	$10.812.700.208
			TOTAL	10.812.700.208

6.4. Programación de los indicadores de producto y de Gestión

6.4.1. **Indicadores de producto:** Se debe diligenciar los productos e indicadores relacionados en la formulación de la MGA WEB, así como la meta para cada periodo el cual debe de coincidir lo descrito en los ejes programáticos del plan de desarrollo. (Revisar en catálogo de indicadores de productos) – *Esta información debe coincidir con los numerales 1.0 a 1.6.1 del presente formato.*

Producto y código	Indicador de producto y código	Unidad de medida	Vigencia	Meta por vigencia
Vía secundaria mejorada	Vía secundaria mejorada 240200600	Kilómetros	2025	1
Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario	Vía secundaria con mantenimiento 240202100	Kilómetros	2025	20
Vía terciaria mejorada	Vía terciaria mejorada 240204100	Kilómetros	2025	1
Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario	Vía terciaria con mantenimiento 240211200	Kilómetros	2025	5
Total				**27**

6.5.

6.5.1. **Indicadores de Gestión del Proyecto** se debe diligenciar los indicadores de gestión relacionados en la formulación de la MGA WEB, así como la meta para cada periodo. (Revisar en catálogo de indicadores de gestión)

Indicador de gestión y código	Unidad de medida y código	Vigencia	Meta por vigencia
Informes de gestion	Número	2025	1

6.6.

7. Análisis de riesgos (Por cada nivel se requiere definir como mínimo un riesgo)

Nivel	Tipo de riesgo	Riesgo	Probabilidad	Impacto	Efectos	Medidas de Mitigación
objetivo	Operacionales	Deterioro inesperado de la infraestructura	probable	probable	- Aumento de costos de reparación. - Riesgo de accidentes de tráfico.	- Realizar auditorías periódicas para identificar problemas antes de que se agraven. - Implementar un plan de mantenimiento preventivo.
objetivo	operacionales	Descontento de la comunidad	probable	probable	- Protestas o bloqueos de la vía. - Pérdida de confianza en las autoridades.	- Establecer canales de comunicación con la comunidad para informar sobre el proyecto. - Involucrar a la comunidad en el proceso de toma de decisiones.
objetivo	financieros	Insuficiencia de fondos	moderado	improbable	- Imposibilidad de realizar todas las intervenciones necesarias. - Aumento de la deuda pública.	- Establecer un fondo de contingencia. - Buscar financiamiento adicional a través de donaciones o asociaciones público-privadas.
componetne	operacionales	Protestas o bloqueos de la vía	probable	probable	- Interrupción de las actividades de mantenimiento. - Aumento de la tensión social.	- Realizar reuniones informativas con la comunidad para abordar sus preocupaciones. - Establecer un plan de gestión de conflictos para manejar situaciones de crisis.
producto	operaionales	Falta de coordinación entre entidades	moderado	improbable	- Retrasos en la ejecución del proyecto. - Confusión en la asignación de responsabilidades.	- Designar un coordinador del proyecto que supervise todas las actividades. - Establecer reuniones periódicas entre las partes interesadas.

producto	operativos	Fallas en maquinaria	moderado	probable	- Retrasos en las intervenciones de mantenimiento. - Aumento de costos operativos.	- Mantener un programa de mantenimiento preventivo para la maquinaria. - Tener un contrato de servicio con proveedores de maquinaria.
actividad	administrativos	Inexperiencia del personal	moderado	improbable	- Baja calidad en las intervenciones. - Aumento de accidentes laborales.	- Implementar programas de capacitación para el personal encargado de las intervenciones. - Contratar personal con experiencia en proyectos similares.
actividad	Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros	Condiciones climáticas adversas	moderado	improbable	- Retrasos en las actividades de mantenimiento. - Deterioro de la calidad de los trabajos realizados.	- Planificar las actividades de mantenimiento en función de las condiciones climáticas. - Establecer un cronograma flexible que permita ajustes según el clima.
actividad	Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros	Impacto ambiental negativo	moderado	improbable	- Deterioro de la calidad del entorno. - Posibles sanciones por parte de autoridades ambientales.	- Realizar evaluaciones de impacto ambiental antes de las intervenciones. - Implementar medidas de mitigación ambiental durante las obras.
actividad	finacieros	Aumento de costos de materiales	moderado	improbable	- Presupuesto insuficiente para completar el proyecto. - Reducción de la calidad de las intervenciones.	- Negociar contratos a largo plazo con proveedores para asegurar precios fijos. - Realizar un análisis de mercado para prever aumentos de precios.

7.1 Identificación de Beneficios. Defina, describa y cuantifique los beneficios generados con el proyecto, así como el número de beneficiarios del mismo, para cada año del horizonte de evaluación.

01 - Ingresos y beneficios

Ahorro en costos de operación por disminución en gastos de mantenimiento de vehiculos

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Número

Bien producido: Otros

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción Cantidad: Numero de vehiculos que transitan

Descripción Valor Unitario: costo aproximado de mantenimiento por vehiculo

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
1	15.000,00	$200.000,00	$3.000.000.000,00
2	15.000,00	$250.000,00	$3.750.000.000,00
3	18.000,00	$280.000,00	$5.040.000.000,00
4	20.000,00	$310.000,00	$6.200.000.000,00

02 - Totales

Periodo	Total beneficios	Total
1	$3.000.000.000,00	$3.000.000.000,00
2	$3.750.000.000,00	$3.750.000.000,00
3	$5.040.000.000,00	$5.040.000.000,00
4	$6.200.000.000,00	$6.200.000.000,00