

Datos básicos

01 - Datos básicos del proyecto

Nombre

Fortalecimiento y gestión integral de la infraestructura vial del departamento del Valle del Cauca

Tipología

General - Esquemas SUIFP's

Código BPIN

2024003760010

Sector

Transporte

Es Proyecto Tipo: No

Fecha creación: 28/05/2024 10:46:30

Identificador: 967850

Formulador Ciudadano: ALBERT ADRIAN PEÑA ROA

Formulador Oficial : ALBERT ADRIAN PEÑA ROA

Contribución a la política pública

01 - Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Plan

(2022-2026) Colombia Potencia Mundial de la Vida

Programa

2402 - Infraestructura red vial regional

| Transformación | Pilar | Catalizador | Componente |
|-------------------------------------|-------------------------------|---|--------------------------------------|
| 3. Derecho humano a la alimentación | 02. Acceso Físico a Alimentos | 02. Transporte eficiente a lo largo de la cadena logística agropecuaria | a. Protocolo de atención prioritaria |

02 - Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Plan de Desarrollo Departamental 2024-2027 "Liderazgo que Transforma"

Estrategia del Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Línea Estratégica 1, Valle competitivo e innovador

Programa del Plan Desarrollo Departamental o Sectorial

12 Elevando la competitividad

03 - Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Estrategia del Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Programa del Plan desarrollo Distrital o Municipal

04 - Instrumentos de planeación de grupos étnicos

Tipo de entidad

Instrumentos de planeación de grupos étnicos

Identificación y descripción del problema

Problema central

Insuficiente infraestructura en la red vial en el departamento del Valle del Cauca.

Descripción de la situación existente con respecto al problema

Con base en la revisión de diferentes fuentes de información, entre ellas el plan de ordenamiento territorial, el plan de desarrollo departamental, y debido al estado actual de las vías del departamento, los caminos ancestrales, los puentes, las vías terciarias, a la inexistencia de un plan maestro de transporte intermodal y de logística se puede establecer que existe una INSUFICIENTE INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA, la cual afecta el desarrollo económico y la competitividad; lo anterior se ha generado a razón de que los procesos de estudios, diseños e intervenciones viales se han realizado en su mayoría a demanda o solicitud de la ciudadanía y de los distintos sectores que se benefician de las vías y modos de transporte convencionales para movilizar sus productos y servicios.

En la actualidad, el actual plan de desarrollo departamental del Valle del Cauca LIDERAZGO QUE TRANSFORMA, ha establecido en su primera Línea estratégica Valle Competitivo e Innovador bajo el Subprograma RED VIAL que se requiere desde el sector de la infraestructura, ejecutar diecisiete directrices para resolver parte de las problemáticas que se han identificado en la materia.

Magnitud actual del problema – indicadores de referencia

El Valle del Cauca cuenta con una red vial de 9.413 km en total, de los cuales 1.543 km son de red vial regional es decir a cargo del Departamento, 540 km de vías nacionales y 7.330 km de vías terciarias, considerando los datos del inventario vial Departamental en el año 2024, solo 356.51 se encuentran en buen estado, 654.07 en regular estado y 303.29 en mal estado de transitabilidad.

Se intervinieron 100 km en el cuatrienio anterior, y este cuatrienio se pretende intervenir 29 km de vías secundarias con actividades de mejoramiento, 282 kilómetros de vías secundarias con actividades de mantenimiento periódico, 32 kilómetros de vías terciarias con actividades de mejoramiento, 100 kilómetros de vías terciarias con actividades de mantenimiento, 7 km de vías urbanas con actividades de mejoramiento, 8 kilómetros anuales de caminos ancestrales, además construcción y mejoramiento de puentes en las diferentes vías del departamento.

Para fomentar la operación de la Infraestructura Intermodal se requiere elaborar un plan maestro de transporte intermodal y de logística así como la interventoría del mismo, prestar un servicio de asistencia técnica administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental del mismo modo realizar la gestión operativa para la asistencia técnica administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental y elaborar 15 estudios y diseños para infraestructura del transporte con sus respectivas interventorías durante el periodo de gobierno 2024-2027.

01 - Causas que generan el problema

| Causas directas | Causas indirectas |
|--|--|
| 1. Insuficiente capacidad en las vías secundarias del departamento | 1.1 Aumento en el TPD de las vías secundarias del departamento |
| 2. Insuficiente capacidad en las vías terciarias del departamento | 2.2 Aumento en el TPD de las vías Terciarias del departamento |
| 3. Inadecuado mantenimiento en las vías a cargo del departamento | 3.3 Deterioro leve de las vías secundarias debido a su uso |
| 4. Insuficiente atención de emergencias en vías secundarias | 4.4 Deterioro leve de las vías secundarias debido a emergencias |
| 5. Inadecuado mantenimiento en las vías terciarias del departamento | 5.5 Deterioro leve de las vías terciarias debido a su uso |
| 6. Insuficiente atención de emergencias en vías terciarias | 6.6 Deterioro leve de las vías terciarias debido a emergencias |
| 7. Desconexión de las vías terciarias en el departamento | 7.7 Inexistencia de obras de paso que conectan las vías terciarias |
| 8. Deterioro de las condiciones de los puentes construidos en vías secundarias | 8.8 Inexistente mantenimiento periódico y/o rutinario a los puentes |
| 9. Insuficiente capacidad en las vías urbanas del departamento | 9.9 Aumento en el TPD en las vías urbanas del departamento |
| 10. Desconexión de las vías urbanas para el tránsito de pasajeros y productos | 10.10 Ausencia de puentes para conectar vías urbanas |
| 11. Insuficiente capacidad en las vías ancestrales | 11.11 Aumento en el TPD de los vías ancestrales |
| 12. Insuficiente mantenimiento en las vías ancestrales | 12.12 Deterioro en las vías ancestrales por falta de mantenimiento |
| 13. Desconexión de las vías ancestrales en el departamento | 13.13 Inexistencia de obras de paso en las vías ancestrales |
| 14. Deficiente mantenimiento y atención de emergencias | 14.14 Ausencia de maquinaria y equipo de transporte para atender las vías del departamento |
| 15. Inexistencia de un plan maestro de transporte intermodal y de logística en el Departamento | 15.15 Ausencia del plan maestro de transporte logística de Departamento |
| 16. Baja capacidad técnica institucional para atender la infraestructura en el Departamento | 16.16 Aumento de las necesidades técnicas institucionales para fortalecer la infraestructura de departamento |
| 17. Ausencia de estudios y diseños para realizar obras de infraestructura en el Departamento | 17.17 Poca inversión en estudios y diseños para realizar obras de infraestructura |

02 - Efectos generados por el problema

| Efectos directos | Efectos indirectos |
|---|---|
| 1. Aumento en los costos de operación y mantenimiento | 1.1 Aumento en los costos de transporte y pasajeros |
| 2. Alta accidentalidad en la vía | 2.2 Inoportuno acceso a servicios médicos |
| 3. Baja comercialización de productos | 3.3 Incremento de los precios en los alimentos |
| 4. Aumento en los tiempos de viaje | 4.4 Incremento de los precios en los alimentos |
| 5. Congestión en las vías por pasos restringidos | 5.5 Pérdida de competitividad y aumento en el costo de vida |

Identificación y análisis de participantes

01 - Identificación de los participantes

| Participante | Contribución o Gestión |
|--|---|
| <p>Actor: Otro</p> <p>Entidad: Habitantes - Veedurías ciudadanas</p> <p>Posición: Beneficiario</p> <p>Intereses o Expectativas: Transitar por la red vial departamental en mejores condiciones, sin que las obras desmejoran su Calidad de vida.</p> | Vigilan la correcta inversión de los recursos y la conciliación de las obras con la población |
| <p>Actor: Departamental</p> <p>Entidad: Valle del Cauca</p> <p>Posición: Cooperante</p> <p>Intereses o Expectativas: Mejorar la transitabilidad de las vías del departamento</p> | Aporta y gestiona recursos; contrata las obras, interventorías y seguimientos a todas las obras requeridas. |

02 - Análisis de los participantes

Este análisis ayuda a identificar las dinámicas entre los diferentes participantes y a diseñar estrategias que maximicen los beneficios mientras se mitigan los desafíos posibles impactos negativos.

La Gobernación del valle del Cauca realizará las obras que han sido Priorizadas en el Plan de desarrollo, las cuales serán para beneficio de la comunidad en General ya que mejoran la conectividad, reducen los tiempos, aumentan la seguridad vial y el acceso a servicios básicos. Serán objeto de veedurías ciudadanas en el caso específico de cada vía, en las áreas de influencia respectiva.

Población afectada y objetivo

01 - Población afectada por el problema

Tipo de población

Personas

Número

4.647.367

Fuente de la información

Censo Dane Proyección 2023

Localización

| Ubicación general | Localización específica/Otro tipo de entidad étnica |
|--|---|
| Región: Pacífico Departamento: Valle del Cauca Municipio: Centro Poblado: Urbano Resguardo: | Todo el departamento del valle del Cauca |

02 - Población objetivo de la intervención

Tipo de población

Personas

Número

4.647.367

Fuente de la información

Censo Dane Proyección 2023

Localización

| Ubicación general | Localización específica/Otro tipo de entidad étnica | Nombre del consejo comunitario |
|--|---|--------------------------------|
| Región: Pacífico Departamento: Valle del Cauca Municipio: Centro Poblado: Urbano Resguardo: | Todo el departamento del valle del Cauca | |

03 - Características demográficas de la población objetivo

Características demográficas de la población objetivo

| Clasificación | Detalle | Número de personas | Fuente de la información |
|----------------------|---|--------------------|----------------------------|
| Grupos étnicos | Comunidades Afrocolombianas | 514.041 | TerriData Dnp 2020 |
| | Pueblos Indígenas | 510.167 | TerriData Dnp 2020 |
| | Comunidades Palenqueras | 390 | TerriData Dnp 2020 |
| Género | Femenino | 2.441.600 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| | Masculino | 2.205.767 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Etaria (Edad) | 0 a 14 años | 1.004.569 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Población Vulnerable | Víctimas de otros hechos diferentes al desplazamiento | 308.599 | Unidad de víctimas |

Objetivos específicos

01 - Objetivo general e indicadores de seguimiento

Problema central

Insuficiente infraestructura en la red vial en el departamento del Valle del Cauca.

Objetivo general – Propósito

Mejorar la conectividad terrestre en el departamento del Valle del Cauca

Indicadores para medir el objetivo general

| Indicador objetivo | Descripción | Fuente de verificación |
|--|--|--|
| Vías en buen estado a cargo del departamento | <p>Medido a través de: Porcentaje</p> <p>Meta: 5</p> <p>Tipo de fuente: Documento oficial</p> | Secretaría de infraestructura, Gobernación del Valle del Cauca |

02 - Relaciones entre las causas y objetivos

| Causa relacionada | Objetivos específicos |
|--|---|
| <p>Causa directa 1</p> <p>Insuficiente capacidad en las vías secundarias del departamento</p> | MEJORAR LAS VÍAS SECUNDARIAS DEL DEPARTAMENTO |
| <p>Causa indirecta 1.1</p> <p>Aumento en el TPD de las vías secundarias del departamento</p> | Realizar obras de mejoramiento en las vías secundarias del departamento |
| <p>Causa directa 2</p> <p>Insuficiente capacidad en las vías terciarias del departamento</p> | MEJORAR LAS VÍAS Terciarias DEL DEPARTAMENTO |

| Causa relacionada | Objetivos específicos |
|---|---|
| Causa indirecta 2.1 Aumento en el TPD de las vías Terciarias del departamento | Realizar obras de mejoramiento en las vías terciarias del departamento |
| Causa directa 3 Inadecuado mantenimiento en las vías a cargo del departamento | MANTENER LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO |
| Causa indirecta 3.1 Deterioro leve de las vías secundarias debido a su uso | Realizar obras de mantenimiento en las vías secundarias del departamento |
| Causa directa 4 Insuficiente atención de emergencias en vías secundarias | ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS SECUNDARIAS |
| Causa indirecta 4.1 Deterioro leve de las vías secundarias debido a emergencias | Realizar obras de mantenimiento de emergencias en las vías secundarias del departamento |
| Causa directa 5 Inadecuado mantenimiento en las vías terciarias del departamento | MANTENER LAS VÍAS TERCIARIAS DEL DEPARTAMENTO |
| Causa indirecta 5.1 Deterioro leve de las vías terciarias debido a su uso | Realizar obras de mantenimiento en las vías terciarias del departamento |
| Causa directa 6 Insuficiente atención de emergencias en vías terciarias | ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS TERCIARIAS |
| Causa indirecta 6.1 Deterioro leve de las vías terciarias debido a emergencias | Realizar obras de mantenimiento de emergencias en las vías terciarias del departamento |
| Causa directa 7 Desconexión de las vías terciarias en el departamento | CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS TERCIARIAS |
| Causa indirecta 7.1 Inexistencia de obras de paso que conectan las vías terciarias | Realizar la construcción de puentes en vías terciarias |
| Causa directa 8 Deterioro de las condiciones de los puentes construidos en vías secundarias | MEJORAR LOS PUENTES CONSTRUIDOS EN VÍAS SECUNDARIAS |
| Causa indirecta 8.1 Inexistente mantenimiento periódico y/o rutinario a los puentes | Realizar obras de mejoramiento en puentes de las vías secundarias del departamento |
| Causa directa 9 Insuficiente capacidad en las vías urbanas del departamento | MEJORAR LAS VÍAS URBANAS DEL DEPARTAMENTO |
| Causa indirecta 9.1 Aumento en el TPD en las vías urbanas del departamento | Realizar obras de mejoramiento en las vías urbanas del departamento |
| Causa directa 10 Desconexión de las vías urbanas para el tránsito de pasajeros y productos | CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS URBANAS |

| Causa relacionada | Objetivos específicos |
|---|---|
| Causa indirecta 10.1 Ausencia de puentes para conectar vías urbanas | Conectar vías urbanas |
| Causa directa 11 Insuficiente capacidad en las vías ancestrales | MEJORAR LAS VÍAS ANCESTRALES |
| Causa indirecta 11.1 Aumento en el TPD de los vías ancestrales | Realizar obras de mejoramiento en los caminos ancestrales del departamento |
| Causa directa 12 Insuficiente mantenimiento en las vías ancestrales | MANTENER LAS VÍAS ANCESTRALES |
| Causa indirecta 12.1 Deterioro en las vías ancestrales por falta de mantenimiento | Realizar obras de mantenimiento en los caminos ancestrales del departamento |
| Causa directa 13 Desconexión de las vías ancestrales en el departamento | CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN VÍAS ANCESTRALES |
| Causa indirecta 13.1 Inexistencia de obras de paso en las vías ancestrales | Realizar la construcción de puentes en los caminos ancestrales del departamento |
| Causa directa 14 Deficiente mantenimiento y atención de emergencias | ADQUIRIR MAQUINARIA Y EQUIPOS DE TRANSPORTE |
| Causa indirecta 14.1 Ausencia de maquinaria y equipo de transporte para atender las vías del departamento | mantener y atender las emergencias con maquinaria y equipos de transporte |
| Causa directa 15 Inexistencia de un plan maestro de transporte intermodal y de logística en el Departamento | Implementar el plan maestro del transporte intermodal y de logística en el Departamento |
| Causa indirecta 15.1 Ausencia del plan maestro de transporte logística de Departamento | Realizar el plan maestro de transporte y logística del departamento. |
| Causa directa 16 Baja capacidad técnica institucional para atender la infraestructura en el Departamento | Mantener la asistencia técnica en infraestructura del Departamento |
| Causa indirecta 16.1 Aumento de las necesidades técnicas institucionales para fortalecer la infraestructura de departamento | Mejorar las capacidades técnicas institucionales |
| Causa directa 17 Ausencia de estudios y diseños para realizar obras de infraestructura en el Departamento | Realizar los estudios de preinversión para la red vial Departamento. |

| Causa relacionada | Objetivos específicos |
|--|---|
| Causa indirecta 17.1 Poca inversión en estudios y diseños para realizar obras de infraestructura | Invertir en estudios que subsanen las necesidades de las obras de infraestructura |

Alternativas de la solución

01 - Alternativas de la solución

| Nombre de la alternativa | Se evaluará con esta herramienta | Estado |
|--|----------------------------------|----------|
| Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir cualquier vía de la red departamental. | Si | Completo |
| Realizar obras específicas para la red vial a cargo del Departamento del Valle del Cauca. Esta alternativa se define como el realizar proyectos individuales, para cada una de las vías a cargo del Departamento del Valle del Cauca | No | Completo |

Evaluaciones a realizar

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

Alternativa 1. Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir cualquier vía de la red departamental.

Estudio de necesidades

01 - Bien o servicio

Bien o servicio

Vías Departamentales en buen estado de transitabilidad

Medido a través de

Kilómetros

Descripción

Este bien de uso público, constituido por la red vial urbana, secundaria y terciaria como también puentes y obras de la infraestructura del transporte que permiten a la población movilizarse en mejores condiciones por el territorio, dinamizando la economía y los indicadores sociales.

Descripción de la Demanda

Es la necesidad histórica en kilómetros, de las vías que necesitan ser intervenidas en el departamento.

Descripción de la Oferta

En una serie de intervenciones que se han realizado por las administraciones anteriores y proyectando 4 años posteriores a las intervenciones realizadas teniendo como fundamento los tiempos que nos da el INVIAS para intervenir nuevamente y mantener sus buenas condiciones de transitabilidad.

| Año | Oferta | Demanda | Déficit |
|------|--------|----------|-----------|
| 2020 | 280,55 | 1.313,63 | -1.033,08 |
| 2021 | 280,55 | 1.313,63 | -1.033,08 |
| 2022 | 356,51 | 1.313,63 | -957,12 |
| 2023 | 356,51 | 1.313,63 | -957,12 |
| 2024 | 356,51 | 1.313,63 | -957,12 |
| 2025 | 459,00 | 1.313,63 | -854,63 |
| 2026 | 459,00 | 1.313,63 | -854,63 |
| 2027 | 459,00 | 1.313,63 | -854,63 |
| 2028 | 459,00 | 1.313,63 | -854,63 |

Bien o servicio

Puentes ampliados o rectificados en vías secundarias

Medido a través de

Número

Descripción

Son todos aquellos puentes priorizados en el plan de desarrollo y que serán sujetos a intervenciones por parte de la gobernación.

Descripción de la Demanda

Necesidad histórica que tiene el departamento del Valle del Cauca en mejoramiento de puentes existentes.

Descripción de la Oferta

Número de intervenciones que ofrece la gobernación para mejorar puentes existentes en el departamento del Valle del Cauca.

| Año | Oferta | Demanda | Déficit |
|------|--------|---------|---------|
| 2021 | 0,00 | 5,00 | -5,00 |
| 2022 | 1,00 | 4,00 | -3,00 |
| 2023 | 1,00 | 3,00 | -2,00 |
| 2024 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |
| 2025 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |
| 2026 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |
| 2027 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |
| 2028 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |
| 2029 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |

Bien o servicio

Puentes construidos en vías terciarias

Medido a través de

Número

Descripción

En el departamento del Valle del Cauca, Colombia, los puentes de vías terciarias son infraestructuras viales que permiten la conexión y el tránsito sobre obstáculos naturales, como ríos y quebradas, en caminos rurales o vías terciarias. Estas vías son cruciales para la comunicación y el desarrollo de las zonas rurales, facilitando el acceso a servicios básicos, mercados y centros urbanos

Descripción de la Demanda

El numero histórico de puentes en el departamento que necesitan ser intervenidos.

Descripción de la Oferta

el numero de puentes que la gobernación ofrece mantener, mejorar o construir en el periodo de gobierno

| Año | Oferta | Demanda | Déficit |
|------|--------|---------|---------|
| 2021 | 0,00 | 5,00 | -5,00 |
| 2022 | 0,00 | 5,00 | -5,00 |
| 2023 | 1,00 | 4,00 | -3,00 |
| 2024 | 1,00 | 3,00 | -2,00 |
| 2025 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |
| 2026 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |
| 2027 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |
| 2028 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |
| 2029 | 0,00 | 3,00 | -3,00 |

Bien o servicio

Puente construido en vía urbana

Medido a través de

Número

Descripción

Un puente construido en vía urbana en el departamento del Valle del Cauca se refiere a una estructura de ingeniería civil que se erige sobre obstáculos como ríos, valles, carreteras, o vías férreas para permitir el paso seguro de vehículos y peatones dentro de una zona urbana de este departamento en Colombia. Estos puentes son esenciales para mejorar la conectividad y el flujo de tráfico en áreas

Descripción de la Demanda

necesidad histórica de puentes que se necesitan construir en las vías urbanas del departamento del Valle del Cauca

Descripción de la Oferta

Número de puentes a construir por el departamento del Valle del Cauca en las vías urbanas

| Año | Oferta | Demanda | Déficit |
|------|--------|---------|---------|
| 2021 | 0,00 | 5,00 | -5,00 |
| 2022 | 0,00 | 5,00 | -5,00 |
| 2023 | 1,00 | 4,00 | -3,00 |
| 2024 | 0,00 | 4,00 | -4,00 |
| 2025 | 0,00 | 4,00 | -4,00 |
| 2026 | 0,00 | 4,00 | -4,00 |
| 2027 | 0,00 | 4,00 | -4,00 |
| 2028 | 0,00 | 4,00 | -4,00 |
| 2029 | 0,00 | 4,00 | -4,00 |

Bien o servicio

VÍAS SECUNDARIAS CON ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO

Medido a través de

Kilómetros

Descripción

INTERVENIR LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO CON ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO EN EL PERIODO DE GOBIERNO

Descripción de la Demanda

LA NECESIDAD HISTÓRICA EN KILÓMETROS QUE EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA NECESITA EN ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO

Descripción de la Oferta

NUMERO DE KILÓMETROS QUE DESDE LA GOBERNACIÓN SE HAN INTERVENIDO Y SE PRETENDEN INTERVENIR EN EL PERIODO DE GOBIERNO

| Año | Oferta | Demanda | Déficit |
|------|--------|---------|---------|
| 2021 | 480,00 | 480,00 | 0,00 |
| 2022 | 480,00 | 480,00 | 0,00 |
| 2023 | 480,00 | 480,00 | 0,00 |
| 2024 | 282,00 | 480,00 | -198,00 |
| 2025 | 282,00 | 480,00 | -198,00 |
| 2026 | 282,00 | 480,00 | -198,00 |
| 2027 | 282,00 | 480,00 | -198,00 |
| 2028 | 282,00 | 480,00 | -198,00 |
| 2029 | 282,00 | 480,00 | -198,00 |

Bien o servicio

VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO ATENDIDAS POR EMERGENCIA

Medido a través de

Kilómetros

Descripción

SON TODAS LAS VÍAS QUE SE INTERVIENEN DEBIDO A LAS EMERGENCIAS QUE SE PRESENTAN POR DETERIOROS O FACTORES CLIMÁTICOS O ADMOSFERICOS

Descripción de la Demanda

ES EL HISTÓRICO EN KILÓMETROS DE LAS INTERVENCIONES REALIZADAS POR FACTORES ADMOSFERICOS Y CLIMATOLOGICOS EN EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA.

Descripción de la Oferta

EL NUMERO DE KILÓMETROS QUE LA GOBERNACIÓN ESPERA INTERVENIR DEBIDO A LAS EMERGENCIAS PRESENTADAS EN EL PERIODO DE GOBIERNO.

| Año | Oferta | Demanda | Déficit |
|------|--------|---------|---------|
| 2021 | 0,25 | 1,50 | -1,25 |
| 2022 | 0,25 | 1,50 | -1,25 |
| 2023 | 0,25 | 1,50 | -1,25 |
| 2024 | 0,00 | 1,50 | -1,50 |
| 2025 | 0,00 | 1,50 | -1,50 |
| 2026 | 0,00 | 1,50 | -1,50 |
| 2027 | 0,00 | 1,50 | -1,50 |
| 2028 | 0,00 | 1,50 | -1,50 |
| 2029 | 0,00 | 1,50 | -1,50 |

Bien o servicio

VÍAS SECUNDARIAS MEJORADAS

Medido a través de

Kilómetros

Descripción

VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO CON ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO

Descripción de la Demanda

NECESIDAD QUE TIENE EL DEPARTAMENTO EN KILÓMETROS DE VÍAS BAJO SU CARGO A INTERVENIR CON ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO

Descripción de la Oferta

EL NÚMERO DE KILÓMETROS QUE LA GOBERNACIÓN DEL VALLE PRETENDE INTERVENIR EN EL PERIODO DE GOBIERNO

| Año | Oferta | Demanda | Déficit |
|------|--------|---------|---------|
| 2021 | 10,00 | 280,00 | -270,00 |
| 2022 | 10,00 | 280,00 | -270,00 |
| 2023 | 18,00 | 280,00 | -262,00 |
| 2024 | 0,00 | 280,00 | -280,00 |
| 2025 | 0,00 | 280,00 | -280,00 |
| 2026 | 0,00 | 280,00 | -280,00 |
| 2027 | 0,00 | 280,00 | -280,00 |
| 2028 | 0,00 | 280,00 | -280,00 |
| 2029 | 0,00 | 280,00 | -280,00 |

Alternativa: Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir

Análisis técnico de la alternativa

01 - Análisis técnico de la alternativa

Análisis técnico de la alternativa

Esta alternativa que pasa a preparación, considera el desarrollo de la infraestructura vial modo carretero, incluyendo vías urbanas, secundarias, terciarias y caminos ancestrales, lo que permite atender todo tipo de intervenciones con mayor flexibilidad de la inversión así como un alto grado de eficiencia y celeridad en la administración de los recursos, por lo que pasa a preparación y consiste en la realización de las siguientes actividades:

- Mejoramiento de vías secundarias
- Mejoramiento de vías terciarias
- Mejoramiento en vías urbanas
- Mejoramiento de caminos ancestrales
- Mantenimiento en vías secundarias
- Mantenimiento en vías terciarias
- Mantenimiento de emergencia en vía secundaria
- Mantenimiento de emergencia en vía terciaria
- Mantenimiento de caminos ancestrales
- Mejoramiento de vías urbanas
- Construcción de puentes en vías urbanas
- Construcción de puentes en vías terciarias
- Construcción de puentes en caminos ancestrales
- Ampliación o rectificación de puente en vía secundaria
- Adquisición de Maquinaria y equipos

Alternativa: Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir

Localización de la alternativa

01 - Localización de la alternativa

| Ubicación general | Ubicación específica |
|---|------------------------------------|
| Región: Pacífico Departamento: Valle del Cauca Municipio: Tipo de Agrupación: Agrupación: Latitud: Longitud: | En todas las vías del departamento |

02 - Factores analizados

Aspectos administrativos y políticos,
 Cercanía a la población objetivo,
 Cercanía de fuentes de abastecimiento,
 Comunicaciones,
 Costo y disponibilidad de terrenos,
 Disponibilidad de servicios públicos domiciliarios (Agua, energía y otros),
 Disponibilidad y costo de mano de obra,
 Estructura impositiva y legal,
 Factores ambientales,
 Impacto para la Equidad de Género,
 Medios y costos de transporte,
 Orden público,
 Otros,
 Topografía

Alternativa: Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir

Cadena de valor de la alternativa

Costo total de la alternativa: \$ 1.082.987.238.616,00

1 - Objetivo específico 1 Costo: \$ 351.363.654.237,00

MEJORAR LAS VÍAS SECUNDARIAS DEL DEPARTAMENTO

| Producto | Actividad: |
|--|--|
| 1.1 Vía secundaria mejorada (Producto principal del proyecto) Medido a través de: Kilómetros de vías secundarias Cantidad: 29,0000 Costo: \$ 351.363.654.237,00 | 1.1.1 Realizar las obras de mejoramiento en vías secundarias Costo: \$ 220.718.378.729,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 1.1.2 Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vías secundarias Costo: \$ 25.884.985.418,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |
| | 1.1.3 Adquirir los predios para las obras de mejoramiento en vías del departamento Costo: \$ 31.509.845.049,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |
| | 1.1.4 Realizar las obras en la vía Simón Bolívar, tramo Pailón Agua Clara Costo: \$ 24.250.445.041,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |
| | 1.1.5 Realizar las obras de mejoramiento para la terminación del puente de Juanchito Costo: \$ 49.000.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

2 - Objetivo específico 2 Costo: \$ 146.395.132.124,00

MEJORAR LAS VÍAS Terciarias DEL DEPARTAMENTO

| Producto | Actividad: |
|---|--|
| 2.1 Vía terciaria mejorada Medido a través de: Kilómetros de vías terciaria Cantidad: 32,0000 Costo: \$ 146.395.132.124,00 | 2.1.1 Realizar las obras de mejoramiento en vías terciarias Costo: \$ 134.700.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 2.1.2 Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vías terciarias Costo: \$ 11.150.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |
| | 2.1.3 Adquirir los predios para las obras de mejoramiento en vías terciarias del departamento Costo: \$ 545.132.124,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

3 - Objetivo específico 3 Costo: \$ 140.162.500.000,00

MANTENER LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO

| Producto | Actividad: |
|--|---|
| 3.1 Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario Medido a través de: Kilómetros de vías secundarias Cantidad: 282,0000 Costo: \$ 140.162.500.000,00 | 3.1.1 Realizar las obras de mantenimiento periódico en vías secundarias Costo: \$ 117.287.500.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 3.1.2 Realizar las interventoria a las obras de mantenimiento periódico en vías secundarias Costo: \$ 12.375.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

| Producto | Actividad: |
|---|--|
| <p>3.1 Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario</p> <p>Medido a través de: Kilómetros de vías secundarias</p> <p>Cantidad: 282,0000</p> <p>Costo: \$ 140.162.500.000,00</p> | <p>3.1.3 Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vías secundarias</p> <p>Costo: \$ 10.500.000.000,00</p> <p>Etapas: Inversión</p> <p>Ruta Crítica: No</p> |

4 - Objetivo específico 4 Costo: \$ 57.766.016.812,00

ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS SECUNDARIAS

| Producto | Actividad: |
|--|--|
| <p>4.1 Vía secundaria atendida por emergencia</p> <p>Medido a través de: Kilómetros de vías secundarias</p> <p>Cantidad: 0,2000</p> <p>Costo: \$ 57.766.016.812,00</p> | <p>4.1.1 Realizar las obras de atención de emergencias en vías secundarias</p> <p>Costo: \$ 52.416.016.812,00</p> <p>Etapas: Inversión</p> <p>Ruta Crítica: Si</p> |
| | <p>4.1.2 Realizar las interventorias a las obras de atención de emergencias en vías secundarias</p> <p>Costo: \$ 5.350.000.000,00</p> <p>Etapas: Inversión</p> <p>Ruta Crítica: No</p> |

5 - Objetivo específico 5 Costo: \$ 18.750.000.000,00

MANTENER LAS VÍAS TERCIARIAS DEL DEPARTAMENTO

| Producto | Actividad: |
|--|---|
| 5.1 Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario Medido a través de: Kilómetros de vías terciaria Cantidad: 100,0000 Costo: \$ 18.750.000.000,00 | 5.1.1 Realizar las obras de mantenimiento periódico en vías terciarias Costo: \$ 11.925.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 5.1.2 Realizar las interventoria a las obras de mantenimiento periódico en vías terciarias Costo: \$ 1.325.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |
| | 5.1.3 Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vías terciarias Costo: \$ 5.500.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

6 - Objetivo específico 6 Costo: \$ 20.000.000.000,00

ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS TERCIARIAS

| Producto | Actividad: |
|--|--|
| 6.1 Vía terciaria atendida por emergencia Medido a través de: Kilómetros de vías terciaria Cantidad: 0,1000 Costo: \$ 20.000.000.000,00 | 6.1.1 Realizar las obras de atención de emergencias en vías terciarias Costo: \$ 18.100.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 6.1.2 Realizar las interventorias a las obras de atención de emergencias en vías terciarias Costo: \$ 1.900.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

7 - Objetivo específico 7 Costo: \$ 15.400.000.000,00

CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS TERCIARIAS

| Producto | Actividad: |
|--|--|
| 7.1 Puente construido en vía terciaria Medido a través de: Número de puentes Cantidad: 1,0000 Costo: \$ 15.400.000.000,00 | 7.1.1 Realizar las obras en puentes en vías terciarias Costo: \$ 13.940.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 7.1.2 Realizar las interventorias a las obras en puentes en vías terciarias Costo: \$ 1.460.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

8 - Objetivo específico 8 Costo: \$ 94.650.000.000,00

MEJORAR LOS PUENTES CONSTRUIDOS EN VÍAS SECUNDARIAS

| Producto | Actividad: |
|---|---|
| 8.1 Puente ampliado o rectificado en vía secundaria Medido a través de: Número de puentes Cantidad: 3,0000 Costo: \$ 94.650.000.000,00 | 8.1.1 Realizar las obras en puentes en vías secundarias Costo: \$ 88.800.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 8.1.2 Realizar las interventorias a las obras en puentes en vías secundarias Costo: \$ 5.850.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

9 - Objetivo específico 9 Costo: \$ 65.735.125.443,00

MEJORAR LAS VÍAS URBANAS DEL DEPARTAMENTO

| Producto | Actividad: |
|--|--|
| 9.1 Vía urbana mejorada Medido a través de: Kilómetros de vías urbanas Cantidad: 7,0000 Costo: \$ 65.735.125.443,00 | 9.1.1 Realizar las obras de mejoramiento en vías urbanas Costo: \$ 59.385.125.443,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 9.1.2 Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vías urbanas Costo: \$ 6.350.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |
| | |
| | |

10 - Objetivo específico 10 Costo: \$ 15.050.000.000,00

CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS URBANAS

| Producto | Actividad: |
|--|--|
| 10.1 Puente construido en vía urbana nueva Medido a través de: Número de puentes Cantidad: 3,0000 Costo: \$ 15.050.000.000,00 | 10.1.1 Realizar las obras en puentes en vías urbanas Costo: \$ 13.555.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 10.1.2 Realizar las interventorias a las obras en puentes en vías urbanas Costo: \$ 1.495.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |
| | |
| | |

11 - Objetivo específico 11 Costo: \$ 6.000.000.000,00

MEJORAR LAS VÍAS ANCESTRALES

| Producto | Actividad: |
|---|--|
| 11.1 Caminos ancestrales mejorados Medido a través de: Kilómetros de caminos ancestrales Cantidad: 1,0000 Costo: \$ 6.000.000.000,00 | 11.1.1 Realizar las obras de mejoramiento en caminos ancestrales Costo: \$ 5.400.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 11.1.2 Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en caminos ancestrales Costo: \$ 600.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |
| | |
| | |

12 - Objetivo específico 12 Costo: \$ 1.500.000.000,00

MANTENER LAS VÍAS ANCESTRALES

| Producto | Actividad: |
|---|---|
| 12.1 Caminos ancestrales con mantenimiento Medido a través de: Kilómetros de caminos ancestrales Cantidad: 8,0000 Costo: \$ 1.500.000.000,00 | 12.1.1 Realizar las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales Costo: \$ 1.350.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 12.1.2 Realizar los seguimientos a las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales Costo: \$ 150.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |
| | |
| | |

13 - Objetivo específico 13 Costo: \$ 1.500.000.000,00

CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN VÍAS ANCESTRALES

| Producto | Actividad: |
|---|---|
| 13.1 Puente en caminos ancestrales Medido a través de: Número de puentes Cantidad: 2,0000 Costo: \$ 1.500.000.000,00 | 13.1.1 Realizar las obras en puentes en caminos ancestrales Costo: \$ 1.350.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 13.1.2 Realizar las interventorias a las obras en puentes en caminos ancestrales Costo: \$ 150.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

14 - Objetivo específico 14 Costo: \$ 22.000.000.000,00

ADQUIRIR MAQUINARIA Y EQUIPOS DE TRANSPORTE

| Producto | Actividad: |
|--|---|
| 14.1 Banco de maquinaria dotado Medido a través de: Número de maquinaria y equipos Cantidad: 1,0000 Costo: \$ 22.000.000.000,00 | 14.1.1 Adquirir maquinaria para intervencion de vías Costo: \$ 15.100.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 14.1.2 Adquirir equipo de transporte de materiales para intervencion de vías Costo: \$ 6.900.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

15 - Objetivo específico 15 Costo: \$ 8.500.000.000,00

Implementar el plan maestro del transporte intermodal y de logística en el Departamento

| Producto | Actividad: |
|---|---|
| 15.1 Documentos de planeación Medido a través de: Número de documentos Cantidad: 1,0000 Costo: \$ 8.500.000.000,00 | 15.1.1 Realizar el plan maestro de transporte y logística del Valle del Cauca Costo: \$ 7.650.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 15.1.2 Realizar la interventoría al plan maestro de transporte y logística del Valle del Cauca Costo: \$ 850.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

16 - Objetivo específico 16 Costo: \$ 87.250.000.000,00

Mantener la asistencia técnica en infraestructura del Departamento

| Producto | Actividad: |
|---|--|
| 16.1 Servicio de asistencia técnica en infraestructura y Servicio de la red vial regional Medido a través de: Número de entidades Cantidad: 1,0000 Costo: \$ 87.250.000.000,00 | 16.1.1 Realizar la Asistencia técnica, administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental en infraestructura en el Departamento del Valle del Cauca Costo: \$ 66.500.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: Si |
| | 16.1.2 Realizar la gestión operativa para la Asistencia técnica, administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental en infraestructura en el Departamento del Valle del Cauca Costo: \$ 20.750.000.000,00 Etapas: Inversión Ruta Crítica: No |

17 - Objetivo específico 17 Costo: \$ 30.964.810.000,00

Realizar los estudios de preinversión para la red vial Departamento.

| Producto | Actividad: |
|--|--|
| <p>17.1 Estudios de preinversión para la red vial regional</p> <p>Medido a través de: Número de estudios de preinversión</p> <p>Cantidad: 15,0000</p> <p>Costo: \$ 30.964.810.000,00</p> | <p>17.1.1 Realizar estudios y diseños para infraestructura en el departamento del Valle del Cauca</p> <p>Costo: \$ 27.650.000.000,00</p> <p>Etapas: Inversión</p> <p>Ruta Crítica: Si</p> |
| | <p>17.1.2 Realizar el apoyo, seguimiento y monitoreo a los estudios y diseños para infraestructura en el departamento del Valle del Cauca</p> <p>Costo: \$ 3.314.810.000,00</p> <p>Etapas: Inversión</p> <p>Ruta Crítica: No</p> |

Alternativa: Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir

Actividad 1.1.1 Realizar las obras de mejoramiento en vías secundarias

| Periodo | Maquinaria y Equipo |
|--------------|-----------------------------|
| 0 | \$36.438.378.729,00 |
| 1 | \$67.140.000.000,00 |
| 2 | \$67.140.000.000,00 |
| 3 | \$50.000.000.000,00 |
| Total | \$220.718.378.729,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$36.438.378.729,00 |
| 1 | \$67.140.000.000,00 |
| 2 | \$67.140.000.000,00 |
| 3 | \$50.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 1.1.2 Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vías secundarias

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$12.754.985.418,00 |
| 1 | \$4.065.000.000,00 |
| 2 | \$4.065.000.000,00 |
| 3 | \$5.000.000.000,00 |
| Total | \$25.884.985.418,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$12.754.985.418,00 |
| 1 | \$4.065.000.000,00 |
| 2 | \$4.065.000.000,00 |
| 3 | \$5.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 1.1.3 Adquirir los predios para las obras de mejoramiento en vías del departamento

| Periodo | Terrenos |
|--------------|----------------------------|
| 0 | \$16.509.845.049,00 |
| 1 | \$10.000.000.000,00 |
| 2 | \$5.000.000.000,00 |
| Total | \$31.509.845.049,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$16.509.845.049,00 |
| 1 | \$10.000.000.000,00 |
| 2 | \$5.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 1.1.4 Realizar las obras en la vía Simón Bolívar, tramo Pailón Agua Clara

| Periodo | Maquinaria y Equipo |
|--------------|----------------------------|
| 0 | \$24.250.445.041,00 |
| Total | \$24.250.445.041,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$24.250.445.041,00 |
| Total | |

Actividad 1.1.5 Realizar las obras de mejoramiento para la terminación del puente de Juanchito

| Periodo | Maquinaria y Equipo |
|--------------|----------------------------|
| 0 | \$49.000.000.000,00 |
| Total | \$49.000.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$49.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 10.1.1 Realizar las obras en puentes en vías urbanas

| Periodo | Mantenimiento maquinaria y equipo |
|--------------|-----------------------------------|
| 0 | \$5.130.000.000,00 |
| 1 | \$5.400.000.000,00 |
| 2 | \$2.025.000.000,00 |
| 3 | \$1.000.000.000,00 |
| Total | \$13.555.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$5.130.000.000,00 |
| 1 | \$5.400.000.000,00 |
| 2 | \$2.025.000.000,00 |
| 3 | \$1.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 10.1.2 Realizar las interventorias a las obras en puentes en vías urbanas

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$570.000.000,00 |
| 1 | \$600.000.000,00 |
| 2 | \$225.000.000,00 |
| 3 | \$100.000.000,00 |
| Total | \$1.495.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|------------------|
| 0 | \$570.000.000,00 |
| 1 | \$600.000.000,00 |
| 2 | \$225.000.000,00 |
| 3 | \$100.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 11.1.1 Realizar las obras de mejoramiento en caminos ancestrales

| Periodo | Mantenimiento maquinaria y equipo |
|--------------|-----------------------------------|
| 0 | \$1.350.000.000,00 |
| 1 | \$1.350.000.000,00 |
| 2 | \$1.350.000.000,00 |
| 3 | \$1.350.000.000,00 |
| Total | \$5.400.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$1.350.000.000,00 |
| 1 | \$1.350.000.000,00 |
| 2 | \$1.350.000.000,00 |
| 3 | \$1.350.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 11.1.2 Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en caminos ancestrales

| Periodo | Mano de obra calificada |
|--------------|-------------------------|
| 0 | \$150.000.000,00 |
| 1 | \$150.000.000,00 |
| 2 | \$150.000.000,00 |
| 3 | \$150.000.000,00 |
| Total | \$600.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|------------------|
| 0 | \$150.000.000,00 |
| 1 | \$150.000.000,00 |
| 2 | \$150.000.000,00 |
| 3 | \$150.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 12.1.1 Realizar las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales

| Periodo | Mantenimiento maquinaria y equipo |
|--------------|-----------------------------------|
| 0 | \$337.500.000,00 |
| 1 | \$337.500.000,00 |
| 2 | \$337.500.000,00 |
| 3 | \$337.500.000,00 |
| Total | \$1.350.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|------------------|
| 0 | \$337.500.000,00 |
| 1 | \$337.500.000,00 |
| 2 | \$337.500.000,00 |
| 3 | \$337.500.000,00 |
| Total | |

Actividad 12.1.2 Realizar los seguimientos a las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$37.500.000,00 |
| 1 | \$37.500.000,00 |
| 2 | \$37.500.000,00 |
| 3 | \$37.500.000,00 |
| Total | \$150.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|-----------------|
| 0 | \$37.500.000,00 |
| 1 | \$37.500.000,00 |
| 2 | \$37.500.000,00 |
| 3 | \$37.500.000,00 |
| Total | |

Actividad 13.1.1 Realizar las obras en puentes en caminos ancestrales

| Periodo | Mano de obra calificada |
|--------------|---------------------------|
| 1 | \$675.000.000,00 |
| 2 | \$675.000.000,00 |
| Total | \$1.350.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|------------------|
| 1 | \$675.000.000,00 |
| 2 | \$675.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 13.1.2 Realizar las interventorias a las obras en puentes en caminos ancestrales

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 1 | \$75.000.000,00 |
| 2 | \$75.000.000,00 |
| Total | \$150.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|-----------------|
| 1 | \$75.000.000,00 |
| 2 | \$75.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 14.1.1 Adquirir maquinaria para intervencion de vías

| Periodo | Maquinaria y Equipo |
|--------------|----------------------------|
| 1 | \$7.200.000.000,00 |
| 2 | \$7.200.000.000,00 |
| 3 | \$700.000.000,00 |
| Total | \$15.100.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 1 | \$7.200.000.000,00 |
| 2 | \$7.200.000.000,00 |
| 3 | \$700.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 14.1.2 Adquirir equipo de transporte de materiales para intervencion de vías

| Periodo | Maquinaria y Equipo |
|--------------|---------------------------|
| 1 | \$2.800.000.000,00 |
| 2 | \$2.800.000.000,00 |
| 3 | \$1.300.000.000,00 |
| Total | \$6.900.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 1 | \$2.800.000.000,00 |
| 2 | \$2.800.000.000,00 |
| 3 | \$1.300.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 15.1.1 Realizar el plan maestro de transporte y logística del Valle del Cauca

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 1 | \$4.050.000.000,00 |
| 2 | \$2.700.000.000,00 |
| 3 | \$900.000.000,00 |
| Total | \$7.650.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 1 | \$4.050.000.000,00 |
| 2 | \$2.700.000.000,00 |
| 3 | \$900.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 15.1.2 Realizar la interventoría al plan maestro de transporte y logística del Valle del Cauca

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 1 | \$450.000.000,00 |
| 2 | \$300.000.000,00 |
| 3 | \$100.000.000,00 |
| Total | \$850.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|------------------|
| 1 | \$450.000.000,00 |
| 2 | \$300.000.000,00 |
| 3 | \$100.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 16.1.1 Realizar la Asistencia técnica, administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental en infraestructura en el Departamento del Valle del Cauca

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$18.500.000.000,00 |
| 1 | \$16.000.000.000,00 |
| 2 | \$16.000.000.000,00 |
| 3 | \$16.000.000.000,00 |
| Total | \$66.500.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$18.500.000.000,00 |
| 1 | \$16.000.000.000,00 |
| 2 | \$16.000.000.000,00 |
| 3 | \$16.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 16.1.2 Realizar la gestión operativa para la Asistencia técnica, administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental en infraestructura en el Departamento del Valle del Cauca

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$5.750.000.000,00 |
| 1 | \$5.000.000.000,00 |
| 2 | \$5.000.000.000,00 |
| 3 | \$5.000.000.000,00 |
| Total | \$20.750.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$5.750.000.000,00 |
| 1 | \$5.000.000.000,00 |
| 2 | \$5.000.000.000,00 |
| 3 | \$5.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 17.1.1 Realizar estudios y diseños para infraestructura en el departamento del Valle del Cauca

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$21.800.000.000,00 |
| 1 | \$4.050.000.000,00 |
| 2 | \$900.000.000,00 |
| 3 | \$900.000.000,00 |
| Total | \$27.650.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$21.800.000.000,00 |
| 1 | \$4.050.000.000,00 |
| 2 | \$900.000.000,00 |
| 3 | \$900.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 17.1.2 Realizar el apoyo, seguimiento y monitoreo a los estudios y diseños para infraestructura en el departamento del Valle del Cauca

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$2.664.810.000,00 |
| 1 | \$450.000.000,00 |
| 2 | \$100.000.000,00 |
| 3 | \$100.000.000,00 |
| Total | \$3.314.810.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$2.664.810.000,00 |
| 1 | \$450.000.000,00 |
| 2 | \$100.000.000,00 |
| 3 | \$100.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 2.1.1 Realizar las obras de mejoramiento en vías terciarias

| Periodo | Materiales |
|--------------|-----------------------------|
| 0 | \$42.300.000.000,00 |
| 1 | \$30.200.000.000,00 |
| 2 | \$30.200.000.000,00 |
| 3 | \$32.000.000.000,00 |
| Total | \$134.700.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$42.300.000.000,00 |
| 1 | \$30.200.000.000,00 |
| 2 | \$30.200.000.000,00 |
| 3 | \$32.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 2.1.2 Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vías terciarias

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$2.550.000.000,00 |
| 1 | \$2.700.000.000,00 |
| 2 | \$2.700.000.000,00 |
| 3 | \$3.200.000.000,00 |
| Total | \$11.150.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$2.550.000.000,00 |
| 1 | \$2.700.000.000,00 |
| 2 | \$2.700.000.000,00 |
| 3 | \$3.200.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 2.1.3 Adquirir los predios para las obras de mejoramiento en vías terciarias del departamento

| Periodo | Terrenos |
|--------------|-------------------------|
| 0 | \$545.132.124,00 |
| Total | \$545.132.124,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|------------------|
| 0 | \$545.132.124,00 |
| Total | |

Actividad 3.1.1 Realizar las obras de mantenimiento periodico en vías secundarias

| Periodo | Materiales |
|--------------|-----------------------------|
| 0 | \$35.275.000.000,00 |
| 1 | \$27.337.500.000,00 |
| 2 | \$27.337.500.000,00 |
| 3 | \$27.337.500.000,00 |
| Total | \$117.287.500.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$35.275.000.000,00 |
| 1 | \$27.337.500.000,00 |
| 2 | \$27.337.500.000,00 |
| 3 | \$27.337.500.000,00 |
| Total | |

Actividad 3.1.2 Realizar las interventoria a las obras de mantenimiento periódico en vías secundarias

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$3.262.500.000,00 |
| 1 | \$3.037.500.000,00 |
| 2 | \$3.037.500.000,00 |
| 3 | \$3.037.500.000,00 |
| Total | \$12.375.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$3.262.500.000,00 |
| 1 | \$3.037.500.000,00 |
| 2 | \$3.037.500.000,00 |
| 3 | \$3.037.500.000,00 |
| Total | |

Actividad 3.1.3 Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vías secundarias

| Periodo | Mano de obra no calificada |
|--------------|----------------------------|
| 0 | \$2.625.000.000,00 |
| 1 | \$2.625.000.000,00 |
| 2 | \$2.625.000.000,00 |
| 3 | \$2.625.000.000,00 |
| Total | \$10.500.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$2.625.000.000,00 |
| 1 | \$2.625.000.000,00 |
| 2 | \$2.625.000.000,00 |
| 3 | \$2.625.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 4.1.1 Realizar las obras de atención de emergencias en vías secundarias

| Periodo | Mantenimiento maquinaria y equipo |
|--------------|-----------------------------------|
| 0 | \$8.366.016.812,00 |
| 1 | \$4.050.000.000,00 |
| 2 | \$20.000.000.000,00 |
| 3 | \$20.000.000.000,00 |
| Total | \$52.416.016.812,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$8.366.016.812,00 |
| 1 | \$4.050.000.000,00 |
| 2 | \$20.000.000.000,00 |
| 3 | \$20.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 4.1.2 Realizar las interventorias a las obras de atención de emergencias en vías secundarias

| Periodo | Mano de obra calificada |
|--------------|---------------------------|
| 0 | \$900.000.000,00 |
| 1 | \$450.000.000,00 |
| 2 | \$2.000.000.000,00 |
| 3 | \$2.000.000.000,00 |
| Total | \$5.350.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$900.000.000,00 |
| 1 | \$450.000.000,00 |
| 2 | \$2.000.000.000,00 |
| 3 | \$2.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 5.1.1 Realizar las obras de mantenimiento periódico en vías terciarias

| Periodo | Materiales |
|--------------|----------------------------|
| 0 | \$4.725.000.000,00 |
| 1 | \$2.700.000.000,00 |
| 2 | \$2.700.000.000,00 |
| 3 | \$1.800.000.000,00 |
| Total | \$11.925.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$4.725.000.000,00 |
| 1 | \$2.700.000.000,00 |
| 2 | \$2.700.000.000,00 |
| 3 | \$1.800.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 5.1.2 Realizar las interventoria a las obras de mantenimiento periódico en vías terciarias

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$525.000.000,00 |
| 1 | \$300.000.000,00 |
| 2 | \$300.000.000,00 |
| 3 | \$200.000.000,00 |
| Total | \$1.325.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|------------------|
| 0 | \$525.000.000,00 |
| 1 | \$300.000.000,00 |
| 2 | \$300.000.000,00 |
| 3 | \$200.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 5.1.3 Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vías terciarias

| Periodo | Mano de obra no calificada |
|--------------|----------------------------|
| 0 | \$1.500.000.000,00 |
| 1 | \$1.500.000.000,00 |
| 2 | \$1.500.000.000,00 |
| 3 | \$1.000.000.000,00 |
| Total | \$5.500.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$1.500.000.000,00 |
| 1 | \$1.500.000.000,00 |
| 2 | \$1.500.000.000,00 |
| 3 | \$1.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 6.1.1 Realizar las obras de atención de emergencias en vías terciarias

| Periodo | Maquinaria y Equipo |
|--------------|----------------------------|
| 0 | \$5.400.000.000,00 |
| 1 | \$2.700.000.000,00 |
| 2 | \$5.000.000.000,00 |
| 3 | \$5.000.000.000,00 |
| Total | \$18.100.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$5.400.000.000,00 |
| 1 | \$2.700.000.000,00 |
| 2 | \$5.000.000.000,00 |
| 3 | \$5.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 6.1.2 Realizar las interventorias a las obras de atención de emergencias en vías terciarias

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$600.000.000,00 |
| 1 | \$300.000.000,00 |
| 2 | \$500.000.000,00 |
| 3 | \$500.000.000,00 |
| Total | \$1.900.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|------------------|
| 0 | \$600.000.000,00 |
| 1 | \$300.000.000,00 |
| 2 | \$500.000.000,00 |
| 3 | \$500.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 7.1.1 Realizar las obras en puentes en vías terciarias

| Periodo | Maquinaria y Equipo |
|--------------|----------------------------|
| 0 | \$2.000.000.000,00 |
| 1 | \$5.940.000.000,00 |
| 2 | \$5.000.000.000,00 |
| 3 | \$1.000.000.000,00 |
| Total | \$13.940.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$2.000.000.000,00 |
| 1 | \$5.940.000.000,00 |
| 2 | \$5.000.000.000,00 |
| 3 | \$1.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 7.1.2 Realizar las interventorias a las obras en puentes en vías terciarias

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$200.000.000,00 |
| 1 | \$660.000.000,00 |
| 2 | \$500.000.000,00 |
| 3 | \$100.000.000,00 |
| Total | \$1.460.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|------------------|
| 0 | \$200.000.000,00 |
| 1 | \$660.000.000,00 |
| 2 | \$500.000.000,00 |
| 3 | \$100.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 8.1.1 Realizar las obras en puentes en vías secundarias

| Periodo | Materiales |
|--------------|----------------------------|
| 0 | \$65.700.000.000,00 |
| 1 | \$8.100.000.000,00 |
| 2 | \$10.000.000.000,00 |
| 3 | \$5.000.000.000,00 |
| Total | \$88.800.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$65.700.000.000,00 |
| 1 | \$8.100.000.000,00 |
| 2 | \$10.000.000.000,00 |
| 3 | \$5.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 8.1.2 Realizar las interventorias a las obras en puentes en vías secundarias

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$3.450.000.000,00 |
| 1 | \$900.000.000,00 |
| 2 | \$1.000.000.000,00 |
| 3 | \$500.000.000,00 |
| Total | \$5.850.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$3.450.000.000,00 |
| 1 | \$900.000.000,00 |
| 2 | \$1.000.000.000,00 |
| 3 | \$500.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 9.1.1 Realizar las obras de mejoramiento en vías urbanas

| Periodo | Mantenimiento maquinaria y equipo |
|--------------|-----------------------------------|
| 0 | \$24.385.125.443,00 |
| 1 | \$13.500.000.000,00 |
| 2 | \$13.500.000.000,00 |
| 3 | \$8.000.000.000,00 |
| Total | \$59.385.125.443,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|---------------------|
| 0 | \$24.385.125.443,00 |
| 1 | \$13.500.000.000,00 |
| 2 | \$13.500.000.000,00 |
| 3 | \$8.000.000.000,00 |
| Total | |

Actividad 9.1.2 Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vías urbanas

| Periodo | Servicios prestados a las empresas y servicios de producción |
|--------------|--|
| 0 | \$2.550.000.000,00 |
| 1 | \$1.500.000.000,00 |
| 2 | \$1.500.000.000,00 |
| 3 | \$800.000.000,00 |
| Total | \$6.350.000.000,00 |

| Periodo | Total |
|--------------|--------------------|
| 0 | \$2.550.000.000,00 |
| 1 | \$1.500.000.000,00 |
| 2 | \$1.500.000.000,00 |
| 3 | \$800.000.000,00 |
| Total | |

Alternativa: Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir

Análisis de riesgos alternativa

01 - Análisis de riesgo

| | Tipo de riesgo | Descripción del riesgo | Probabilidad e impacto | Efectos | Medidas de mitigación |
|--------------------------------|--|---|--|---|---|
| 1-Propósito (Objetivo general) | Administrativos | Cambio de prioridades económicas o políticas que afecten la construcción de las vías. | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | La construcción de las vías se pospondrían y se mantendría la problemática en cuanto a competitividad regional. | Asegurar la asignación de recursos, ya sea desde el inicio de la vigencia o con la transferencia en su gran totalidad de los mismos |
| | Asociados a fenómenos de origen humano no intencionales: aglomeración de público | Imposibilidad de ejecución del proyecto por orden público | Probabilidad: 1. Raro Impacto: 5. Catastrófico | No se ejecutará el proyecto | Trabajar con la comunidad y la fuerza pública |
| | Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros | La construcción se ve afectada por eventos extraordinarios y condiciones climáticas adversas. | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | La construcción de las vías se pospondrían y se mantendría la problemática en cuanto a competitividad regional. | Asegurar la asignación de recursos, ya sea desde el inicio de la vigencia o con la transferencia en su gran totalidad de los mismos |
| | Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros | El avance de la construcción se ve afectada por condiciones de bioseguridad presentes en épocas de pandemias. | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | RETRASO EN LA EJECUCIÓN DEL PROBLEMA | Contar con todos los protocolos de bioseguridad establecidos y aprobados para trabajar en condiciones de pandemia |
| 2-Componente (Productos) | Administrativos | Declaratoria de proceso contractual desierto. | Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 4. Mayor | Incumplimiento en el cronograma. Que no se lleve a cabo la obra. | Dar debido trámite a la etapa contractual, atendiendo las observaciones de los interesados y utilizando los mecanismos de publicidad del proceso que permitan publicitar ampliamente la convocatoria. |
| | Administrativos | Probabilidad que no se cumplan las condiciones y alternativas propuestas por la Entidad Territorial | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | No entrega la obra | Contar con una interventoría que vele porque se cumplan las condiciones y alternativas propuestas por la Entidad Territorial |
| | Operacionales | Incumplimiento por parte del contratista | Probabilidad: 2. Improbable Impacto: 5. Catastrófico | Retraso en la ejecución de la obra | Seguimiento permanente por parte de la interventoría |
| 3-Actividad y/o Entregable | De mercado | Actividad/Entregable: Realizar las obras en puentes en vías urbanas Riesgo: Baja calidad de los materiales de la obra. | Probabilidad: 1. Raro Impacto: 4. Mayor | Inestabilidad de la obra. Inseguridad de los beneficiarios | El contratista deberá constituir una póliza de todo riesgo Obras Civiles para proteger los bienes, equipos y en general la infraestructura que tenga relación directa con la obra civil en ejecución, de cualquier evento, es decir contra todo riesgo, que deberá estar vigente durante el plazo de ejecución del contrato. Verificación de la interventoría |
| | Asociados a | Actividad/Entregable: Realizar | Probabilidad: | Posibles demandas hacia el ente | Verificación y aseguramiento por |

| | | | | |
|--|--|--|---|--|
| fenómenos de origen humano no intencionales: aglomeración de público | las obras de mantenimiento periodico en vías secundarias Riesgo: Lesiones o muerte de los trabajadores de la obra | 1. Raro Impacto: 4. Mayor | territorial | parte de la interventoría del diseño e implementación de las medidas generales preventivas de autoinspección del contratista y de los protocolos de obra |
| Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros | Actividad/Entregable: Realizar las obras de mejoramiento en vías secundarias Riesgo: Condiciones climáticas impiden la ejecución de las actividades | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | Retraso en la ejecución y entrega de la obra. | Pactar el inicio de la obra en época de clima favorable |

Alternativa: Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir

Ingresos y beneficios alternativa

01 - Ingresos y beneficios

beneficios al reducir los costos de mantenimiento por el desgaste de los vehículos al transitar por carreteras en buen estado.

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Pesos

Bien producido: Obra Física

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción Cantidad: Para este proyecto se hace un cálculo de beneficios de acuerdo al MANUAL DE VALORACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE BENEFICIOS, elaborado por el DNP, cuantificando la reducción en los costos de desgaste de los vehículos, al transitar por buenas carreteras.

Descripción Valor Unitario: valor en pesos de los beneficios calculados por cada vehículo en el departamento del valle del cauca, al rodar por una vía en buen estado de transitabilidad.

| Periodo | Cantidad | Valor unitario | Valor total |
|---------|--------------|----------------|----------------------|
| 0 | 2.057.892,00 | \$112.455,00 | \$231.420.244.860,00 |
| 1 | 2.057.892,00 | \$112.455,00 | \$231.420.244.860,00 |
| 2 | 2.057.892,00 | \$112.455,00 | \$231.420.244.860,00 |
| 3 | 2.057.892,00 | \$112.455,00 | \$231.420.244.860,00 |
| 4 | 2.057.892,00 | \$112.455,00 | \$231.420.244.860,00 |

02 - Totales

| Periodo | Total beneficios | Total |
|---------|----------------------|----------------------|
| 0 | \$231.420.244.860,00 | \$231.420.244.860,00 |
| 1 | \$231.420.244.860,00 | \$231.420.244.860,00 |
| 2 | \$231.420.244.860,00 | \$231.420.244.860,00 |
| 3 | \$231.420.244.860,00 | \$231.420.244.860,00 |
| 4 | \$231.420.244.860,00 | \$231.420.244.860,00 |

Alternativa 1

Flujo

01 - Flujo Económico

| P | Beneficios e ingresos (+) | Créditos(+) | Costos de preinversión (-) | Costos de inversión (-) | Costos de operación (-) | Amortización (-) | Intereses de los créditos (-) | Valor de salvamento (+) | Flujo Neto |
|---|---------------------------|-------------|----------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------|-------------------------------|-------------------------|----------------------|
| 0 | \$185.136.195.888,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$315.923.943.811,4 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$-130.787.747.923,4 |
| 1 | \$185.136.195.888,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$186.619.850.000,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$-1.483.654.112,0 |
| 2 | \$185.136.195.888,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$190.458.300.000,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$-5.322.104.112,0 |
| 3 | \$185.136.195.888,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$152.201.750.000,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$32.934.445.888,0 |
| 4 | \$185.136.195.888,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$0,0 | \$185.136.195.888,0 |

Indicadores y decisión

01 - Evaluación económica

| Indicadores de rentabilidad | | | Indicadores de costo-eficiencia | Indicadores de costo mínimo | |
|--|-------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Valor Presente Neto (VPN) | Tasa Interna de Retorno (TIR) | Relación Costo Beneficio (RCB) | Costo por beneficiario | Valor presente de los costos | Costo Anual Equivalente (CAE) |
| Alternativa: Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir cualquier vía de la red departamental. | | | | | |
| \$19.958.176.649,47 | 13,02 % | \$1,03 | \$164.602,33 | \$764.967.433.018,93 | \$5.131.096.671,19 |

Costo por capacidad

| Producto | Costo unitario (valor presente) |
|--|---------------------------------|
| Vía secundaria mejorada (Producto principal del proyecto) | \$8.759.915.356,08 |
| Vía secundaria atendida por emergencia | \$180.176.888.178,10 |
| Vía urbana mejorada | \$6.172.236.114,11 |
| Puente construido en vía urbana nueva | \$3.342.583.641,16 |
| Caminos ancestrales mejorados | \$3.914.440.137,25 |
| Caminos ancestrales con mantenimiento | \$119.015.665,54 |
| Puente en caminos ancestrales | \$646.473.360,83 |
| Estudios de preinversión para la red vial regional | \$1.611.046.071,48 |
| Vía terciaria mejorada | \$3.227.133.595,14 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | \$343.466.336,18 |
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | \$124.952.252,65 |
| Vía terciaria atendida por emergencia | \$136.244.426.974,22 |
| Puente construido en vía terciaria | \$10.614.046.388,15 |
| Puente ampliado o rectificado en vía secundaria | \$23.958.602.246,75 |
| Banco de maquinaria dotado | \$14.734.318.690,93 |
| Documentos de planeación | \$5.940.531.061,47 |
| Servicio de asistencia técnica en infraestructura y Servicio de la red vial regional | \$61.925.750.388,60 |

Indicadores de producto

01 - Objetivo 1

1. MEJORAR LAS VÍAS SECUNDARIAS DEL DEPARTAMENTO

Producto

1.1. Vía secundaria mejorada (Producto principal del proyecto)

Indicador

1.1.1 Vía secundaria mejorada

Medido a través de: Kilómetros de vías secundarias

Meta total: 29,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------------|------------------|
| 0 | 9,0000 | 1 | 10,0000 |
| 2 | 10,0000 | Total: | 29,0000 |

02 - Objetivo 2

2. MEJORAR LAS VÍAS Terciarias DEL DEPARTAMENTO

Producto

2.1. Vía terciaria mejorada

Indicador

2.1.1 Vía terciaria mejorada

Medido a través de: Kilómetros de vías terciaria

Meta total: 32,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: INFORMES DE INTERVENTORÍA QUE REPOSAN EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------------|------------------|
| 0 | 8,0000 | 1 | 12,0000 |
| 2 | 12,0000 | Total: | 32,0000 |

03 - Objetivo 3

3. MANTENER LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO

Producto

3.1. Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario

Indicador

3.1.1 Vía secundaria con mantenimiento

Medido a través de: Kilómetros de vías secundarias

Meta total: 282,0000

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: INFORME DE INTERVENTORÍA QUE REPOSA EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------|------------------|
| 0 | 282,0000 | 1 | 282,0000 |
| 2 | 282,0000 | 3 | 282,0000 |

04 - Objetivo 4

4. ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS SECUNDARIAS

Producto

4.1. Vía secundaria atendida por emergencia

Indicador

4.1.1 Vía secundaria con mantenimiento de emergencia

Medido a través de: Kilómetros de vías secundarias

Meta total: 0,2000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------------|------------------|---------|------------------|
| 0 | 0,1000 | 1 | 0,1000 |
| Total: | | | 0,2000 |

05 - Objetivo 5

5. MANTENER LAS VÍAS TERCIARIAS DEL DEPARTAMENTO

Producto

5.1. Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario

Indicador

5.1.1 Vía terciaria con mantenimiento

Medido a través de: Kilómetros de vías terciaria

Meta total: 100,0000

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: INFORME DE INTERVENTORÍA QUE REPOSA EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------|------------------|
| 0 | 100,0000 | 1 | 100,0000 |
| 2 | 100,0000 | 3 | 100,0000 |

06 - Objetivo 6

6. ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS Terciarias

Producto

6.1. Vía terciaria atendida por emergencia

Indicador

6.1.1 Vía terciaria con mantenimiento de emergencia

Medido a través de: Kilómetros de vías terciaria

Meta total: 0,1000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: INFORME DE INTERVENTORÍA QUE REPOSA EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------------|------------------|---------|------------------|
| 0 | 0,0250 | 1 | 0,0250 |
| 2 | 0,0250 | 3 | 0,0250 |
| Total: | | | 0,1000 |

07 - Objetivo 7

7. CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS Terciarias

Producto

7.1. Puente construido en vía terciaria

Indicador

7.1.1 Puente construido en vía terciaria existente

Medido a través de: Número de puentes

Meta total: 1,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: INFORME DE INTERVENTORÍA QUE REPOSA EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------------|------------------|
| 1 | 1,0000 | Total: | 1,0000 |

08 - Objetivo 8

8. MEJORAR LOS PUENTES CONSTRUIDOS EN VÍAS SECUNDARIAS

Producto

8.1. Puente ampliado o rectificado en vía secundaria

Indicador

8.1.1 Puente ampliado o rectificado en vía secundaria existente

Medido a través de: Número de puentes

Meta total: 3,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: INFORME DE INTERVENTORÍA QUE REPOSA EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------------|------------------|---------|------------------|
| 0 | 2,0000 | 1 | 1,0000 |
| Total: | | | 3,0000 |

09 - Objetivo 9

9. MEJORAR LAS VÍAS URBANAS DEL DEPARTAMENTO

Producto

9.1. Vía urbana mejorada

Indicador

9.1.1 Vía urbana mejorada

Medido a través de: Kilómetros de vías urbanas

Meta total: 7,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------------|------------------|
| 0 | 3,0000 | 1 | 2,0000 |
| 2 | 2,0000 | Total: | 7,0000 |

010 - Objetivo 10

10. CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS URBANAS

Producto

10.1. Puente construido en vía urbana nueva

Indicador

10.1.1 Puente construido en vía urbana nueva

Medido a través de: Número de puentes

Meta total: 3,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------------|------------------|
| 0 | 1,0000 | 1 | 1,0000 |
| 2 | 1,0000 | Total: | 3,0000 |

011 - Objetivo 11

11. MEJORAR LAS VÍAS ANCESTRALES

Producto

11.1. Caminos ancestrales mejorados

Indicador

11.1.1 Caminos ancestrales mejorados

Medido a través de: Kilómetros de caminos ancestrales

Meta total: 1,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------------|------------------|---------|------------------|
| 0 | 0,2500 | 1 | 0,2500 |
| 2 | 0,2500 | 3 | 0,2500 |
| Total: | | | 1,0000 |

012 - Objetivo 12

12. MANTENER LAS VÍAS ANCESTRALES

Producto

12.1. Caminos ancestrales con mantenimiento

Indicador

12.1.1 Caminos ancestrales con mantenimiento

Medido a través de: Kilómetros de caminos ancestrales

Meta total: 8,0000

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------|------------------|
| 0 | 8,0000 | 1 | 8,0000 |
| 2 | 8,0000 | 3 | 8,0000 |

013 - Objetivo 13

13. CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN VÍAS ANCESTRALES

Producto

13.1. Puente en caminos ancestrales

Indicador

13.1.1 Puente construido en caminos ancestrales

Medido a través de: Número de puentes

Meta total: 2,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------------|------------------|---------|------------------|
| 1 | 1,0000 | 2 | 1,0000 |
| Total: | | | 2,0000 |

014 - Objetivo 14

14. ADQUIRIR MAQUINARIA Y EQUIPOS DE TRANSPORTE

Producto

14.1. Banco de maquinaria dotado

Indicador

14.1.1 Maquinaria y equipos adquiridos

Medido a través de: Número de maquinaria y equipos

Meta total: 1,0000

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: secretaria de infraestructura

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------|------------------|
| 1 | 1,0000 | | |

015 - Objetivo 15

15. Implementar el plan maestro del transporte intermodal y de logística en el Departamento

Producto

15.1. Documentos de planeación

Indicador

15.1.1 Documentos de planeación realizados

Medido a través de: Número de documentos

Meta total: 1,0000

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: secretaria de infraestructura

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------|------------------|
| 1 | 1,0000 | 2 | 1,0000 |
| 3 | 1,0000 | | |

016 - Objetivo 16

16. Mantener la asistencia técnica en infraestructura del Departamento

Producto

16.1. Servicio de asistencia técnica en infraestructura y Servicio de la red vial regional

Indicador

16.1.1 Entidades asistidas técnicamente

Medido a través de: Número de entidades

Meta total: 1,0000

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: secretaria de infraestructura

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------|------------------|---------|------------------|
| 0 | 1,0000 | 1 | 1,0000 |
| 2 | 1,0000 | 3 | 1,0000 |

017 - Objetivo 17

17. Realizar los estudios de preinversión para la red vial Departamento.

Producto

17.1. Estudios de preinversión para la red vial regional

Indicador

17.1.1 Estudios de preinversión realizados

Medido a través de: Número de estudios de preinversión

Meta total: 15,0000

Fórmula:

Es acumulativo: Si

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: Seretaria de infraestructura, Gobernación del Valle del Cauca

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Meta por periodo |
|---------------|------------------|---------|------------------|
| 0 | 4,0000 | 1 | 4,0000 |
| 2 | 4,0000 | 3 | 3,0000 |
| Total: | | | 15,0000 |

Indicadores de gestión

01 - Indicador por proyecto

Indicador

Informes De Supervisión Realizados

Medido a través de: Número

Código: 9900G050

Fórmula:

Tipo de Fuente: Documento oficial

Fuente de Verificación: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle

Programación de indicadores

| Periodo | Meta por periodo | Periodo | Valor |
|---------|------------------|---------------|-----------|
| 0 | 1 | 1 | 4 |
| 2 | 4 | 3 | 4 |
| | | Total: | 13 |

Esquema financiero

01 - Clasificación presupuestal

Programa presupuestal

2402 - Infraestructura red vial regional

Subprograma presupuestal

0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

02 - Resumen fuentes de financiación

| Etapa | Entidad | Tipo Entidad | Tipo de Recurso | Período | Valor |
|------------------|---------------------|---------------|-----------------|------------------------|-------------------------------|
| Inversión | Recursos de Gestión | Privadas | Propios | 0 | \$246.432.500.000,00 |
| | | | | 1 | \$238.330.000.000,00 |
| | | | | 2 | \$245.480.000.000,00 |
| | | | | 3 | \$197.075.000.000,00 |
| | | | | Total | \$927.317.500.000,00 |
| | Valle del Cauca | Departamentos | Propios | 0 | \$155.669.738.616,00 |
| | | | | Total | \$155.669.738.616,00 |
| | Total Inversión | | | \$1.082.987.238.616,00 | |
| Total | | | | | \$1.082.987.238.616,00 |

Resumen del proyecto

Resumen del proyecto


| Resumen narrativo | Descripción | Indicadores | Fuente | Supuestos |
|--------------------------------|---|---|---|--|
| Objetivo General | Mejorar la conectividad terrestre en el departamento del Valle del Cauca | Vías en buen estado a cargo del departamento | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaría de infraestructura, Gobernación del Valle del Cauca | las prioridades económicas o políticas no cambian |
| Componentes (Productos) | 1.1 Vía secundaria mejorada (Producto principal del proyecto) | Vía secundaria mejorada | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle | El contratista cumple con a cabalidad con el proyecto |
| | 10.1 Puente construido en vía urbana nueva | Puente construido en vía urbana nueva | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle | |
| | 11.1 Caminos ancestrales mejorados | Caminos ancestrales mejorados | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle | |
| | 12.1 Caminos ancestrales con mantenimiento | Caminos ancestrales con mantenimiento | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle | |
| | 13.1 Puente en caminos ancestrales | Puente construido en caminos ancestrales | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle | |
| | 14.1 Banco de maquinaria dotado | Maquinaria y equipos adquiridos | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: secretaria de infraestructura | |
| | 15.1 Documentos de planeación | Documentos de planeación realizados | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: secretaria de infraestructura | |
| | 16.1 Servicio de asistencia técnica en infraestructura y Servicio de la red vial regional | Entidades asistidas técnicamente | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: secretaria de infraestructura | |
| | 17.1 Estudios de preinversión para la red vial regional | Estudios de preinversión realizados | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Seretaria de infraestructura, Gobernación del Valle del Cauca | |

| Resumen narrativo | Descripción | Indicadores | Fuente | Supuestos |
|-------------------------|--|--|---|-----------|
| Componentes (Productos) | 2.1 Vía terciaria mejorada | Vía terciaria mejorada | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: INFORMES DE INTERVENTORÍA QUE REPOSAN EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA | |
| | 3.1 Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Vía secundaria con mantenimiento | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: INFORME DE INTERVENTORÍA QUE REPOSA EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA | |
| | 4.1 Vía secundaria atendida por emergencia | Vía secundaria con mantenimiento de emergencia | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle | |
| | 5.1 Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Vía terciaria con mantenimiento | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: INFORME DE INTERVENTORÍA QUE REPOSA EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA | |
| | 6.1 Vía terciaria atendida por emergencia | Vía terciaria con mantenimiento de emergencia | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: INFORME DE INTERVENTORÍA QUE REPOSA EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA | |
| | 7.1 Puente construido en vía terciaria | Puente construido en vía terciaria existente | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: INFORME DE INTERVENTORÍA QUE REPOSA EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA | |
| | 8.1 Puente ampliado o rectificado en vía secundaria | Puente ampliado o rectificado en vía secundaria existente | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: INFORME DE INTERVENTORÍA QUE REPOSA EN ARCHIVO DE LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA | |
| | 9.1 Vía urbana mejorada | Vía urbana mejorada | Tipo de fuente: Documento oficial Fuente: Secretaría de infraestructura, Gobernación del valle | |

| Resumen narrativo | Descripción | Indicadores | Fuente | Supuestos |
|-------------------|---|--|--|--|
| Actividades | 1.1.1 - Realizar las obras de mejoramiento en vías secundarias(*) 1.1.2 - Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vías secundarias 1.1.3 - Adquirir los predios para las obras de mejoramiento en vías del departamento 1.1.4 - Realizar las obras en la vía Simón Bolívar, tramo Pailón Agua Clara 1.1.5 - Realizar las obras de mejoramiento para la terminación del puente de Juanchito | Nombre: Informes De Supervisión Realizados Unidad de Medida: Número Meta: 13.0000 | Tipo de fuente: Fuente: | Las condiciones climáticas son las adecuadas para la ejecución del proyecto |
| | 10.1.1 - Realizar las obras en puentes en vías urbanas(*) 10.1.2 - Realizar las interventorias a las obras en puentes en vías urbanas | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 11.1.1 - Realizar las obras de mejoramiento en caminos ancestrales(*) 11.1.2 - Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en caminos ancestrales | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 12.1.1 - Realizar las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales(*) 12.1.2 - Realizar los seguimientos a las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 13.1.1 - Realizar las obras en puentes en caminos ancestrales(*) 13.1.2 - Realizar las interventorias a las obras en puentes en caminos ancestrales | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 14.1.1 - Adquirir maquinaria para intervencion de vías(*) 14.1.2 - Adquirir equipo de transporte de materiales para intervencion de vías | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 15.1.1 - Realizar el plan maestro de transporte y logística del Valle del Cauca(*) 15.1.2 - Realizar la interventoría al plan maestro de transporte y logística del Valle del Cauca | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 16.1.1 - Realizar la Asistencia técnica, administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental en infraestructura en el Departamento del Valle del Cauca(*) 16.1.2 - Realizar la gestión operativa para la Asistencia técnica, administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental en infraestructura en el Departamento del Valle del Cauca | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 17.1.1 - Realizar estudios y diseños para infraestructura en el departamento del Valle del Cauca(*) 17.1.2 - Realizar el apoyo, seguimiento y monitoreo a los estudios y diseños para infraestructura en el departamento del Valle del Cauca | | Tipo de fuente: Fuente: | |

| Resumen narrativo | Descripción | Indicadores | Fuente | Supuestos |
|-------------------|--|-------------|----------------------------|-----------|
| Actividades | 2.1.1 - Realizar las obras de mejoramiento en vías terciarias(*) 2.1.2 - Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vías terciarias 2.1.3 - Adquirir los predios para las obras de mejoramiento en vías terciarias del departamento | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 3.1.1 - Realizar las obras de mantenimiento periódico en vías secundarias(*) 3.1.2 - Realizar las interventoría a las obras de mantenimiento periódico en vías secundarias 3.1.3 - Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vías secundarias | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 4.1.1 - Realizar las obras de atención de emergencias en vías secundarias(*) 4.1.2 - Realizar las interventorias a las obras de atención de emergencias en vías secundarias | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 5.1.1 - Realizar las obras de mantenimiento periódico en vías terciarias(*) 5.1.2 - Realizar las interventoría a las obras de mantenimiento periódico en vías terciarias 5.1.3 - Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vías terciarias | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 6.1.1 - Realizar las obras de atención de emergencias en vías terciarias(*) 6.1.2 - Realizar las interventorias a las obras de atención de emergencias en vías terciarias | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 7.1.1 - Realizar las obras en puentes en vías terciarias(*) 7.1.2 - Realizar las interventorias a las obras en puentes en vías terciarias | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 8.1.1 - Realizar las obras en puentes en vías secundarias(*) 8.1.2 - Realizar las interventorias a las obras en puentes en vías secundarias | | Tipo de fuente: Fuente: | |
| | 9.1.1 - Realizar las obras de mejoramiento en vías urbanas(*) 9.1.2 - Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vías urbanas | | Tipo de fuente: Fuente: | |


(*) Actividades con ruta crítica

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 1 de 81 |


1. NOMBRE DEL PROYECTO: FORTALECIMIENTO Y GESTIÓN INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA.

2. CODIFICACIÓN DEL PROYECTO Y RELACIÓN CON LA ESTRUCTURA DEL PLAN

| | |
|------------------------------|---|
| Código PI: | PI34 -102449 |
| Código BPIN: | BPIN - 2024003760010 |
| Centro Gestor / Dependencia: | 1149 - Secretaría de Infraestructura |
| Sector PDD: | 034 – Transporte |
| Programa PDD: | 1.2 – Elevando la competitividad |
| Subprograma PDD: | 1200401 – Red Vial Departamental |
| Meta de Resultado PDD: | Alcanzar un 40% de vías en buen estado a cargo del departamento durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401012402006. Intervenir en 29 kilómetros de vías secundarias con actividades de mejoramiento |
| Metas de Producto PDD: | 1200401022402016. Intervenir 3 puentes de la red vial secundaria durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401032402021. Intervenir en 282 kilómetros de vías a cargo del departamento con actividades de mantenimiento en el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401042402035. Intervenir en 0,2 kilómetros de vías a cargo del Departamento atendidas por emergencia durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401052402041. Intervenir en 32 kilómetros de vías terciarias con actividades de mejoramiento durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401062402044. Construir 1 puente en vía terciaria durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401112402096. Intervenir en 0,1 kilómetros de vías terciarias atendidas por emergencia durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401142402112. Intervenir en 100 kilómetros de vías terciarias con actividades de mantenimiento en el periodo de gobierno. |

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 2 de 81 |

| | |
|------------------------|--|
| Metas de Producto PDD: | 1200401152402114. Intervenir en 7 kilómetros en vías urbanas con actividades de mejoramiento en el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401102402061. Construir 3 puentes en vías urbanas durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401072402055. Intervenir en 1 kilómetros caminos ancestrales con actividades de mejoramiento durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401082402056. Intervenir en 8 kilómetros caminos ancestrales con actividades de mantenimiento durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401092402057. Construir 2 puentes en caminos ancestrales durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401172402125. Adquirir 1 banco de maquinaria durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401132402107- Asistir técnicamente una entidad en infraestructura del transporte en el departamento durante el periodo de gobierno |
| Metas de Producto PDD: | 1200401162402118 - Elaborar 15 estudios y diseños de preinversion durante el periodo de gobierno |
| Metas de Producto PDD: | 1200401122402104 - Elaborar un plan maestro de transporte intermodal y de logística durante el periodo de gobierno |
| Área Funcional: | 3412004010040000 |

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 3 de 81 |

3. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

3.1 Definición del Problema central – Insuficiente infraestructura en la red vial en el departamento del Valle del Cauca.

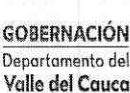


Descripción de la situación existente con respecto al problema

Un alto porcentaje de las vías presentan problemas de deterioro debido a la falta de mantenimiento adecuado, el tráfico pesado y las condiciones climáticas adversas. Existen diferencias marcadas entre la calidad de las vías urbanas y rurales, con las últimas generalmente en peores condiciones. La capacidad de las principales vías está siendo superada por el aumento del tráfico vehicular, especialmente en zonas urbanas y rutas comerciales clave, los embotellamientos y los tiempos de viaje prolongados son comunes en las rutas más transitadas. Hay proyectos en curso y planificados para la ampliación y modernización de carreteras, incluyendo la construcción de dobles calzadas y la implementación de tecnologías de monitoreo y gestión del tráfico. La existencia y el estado de puentes, túneles y otras infraestructuras complementarias también son variados, con algunos en necesidad urgente de reparación o reemplazo.

El PMTIL consiste en una hoja de ruta a 30 años de los proyectos de infraestructura intermodal y de logística que permitan complementar la apuesta de Estado del país con el desarrollo de las subregiones y los municipios del Valle del Cauca. Para esto, el PMTIL deberá partir de un ejercicio de diagnóstico del estado actual de su red de infraestructura de transporte y sistema logístico, los planes de transporte viales y sus planes logísticos, el plan departamental de desarrollo, el plan de ordenamiento territorial y el avance en cada uno de ellos, con el objetivo de reconocer las brechas y rezagos en dotación y calidad de infraestructura para la formulación de esta hoja de ruta a través de la implementación de una metodología que permita definir y priorizar los planes, programas y proyectos en la materia que permita alcanzar la visión de largo plazo del Departamento para lograr un Valle del Cauca más competitivo y conectado, la cual es su Visión 2032. Este plan deberá reforzar la conectividad existente complementando y mejorando los corredores más importantes del Departamento y respondiendo al Plan de Desarrollo del Valle del Cauca 2024-2027.

Debido al problema de movilidad en las zonas rurales del departamento, el estado de las vías secundarias, la desconexión entre las vías, la congestión en el sur oriente de Cali, Jamundí y la conexión con Cavasa, se requiere abordar el mantenimiento, mejoramiento o construcción de infraestructura vial como también elaborar conjuntamente con la Autoridad Regional de Transporte ART el estudio y la implementación del sistema Integrado de Transporte Regional - SITR que permite integrar física, operacional y tarifariamente los diferentes modos y modalidades del transporte entre Cali y las ciudades vecinas, encaminada al desarrollo del Tren de cercanías, con el fin de mejorar la movilidad a su vez teniendo presente la necesidad de dinamizar el turismo se requiere la construcción rehabilitación y mantenimiento de infraestructura férrea, promoción del modo férreo; además del diseño, implementación y seguimiento de las estrategias y lineamientos para la reactivación sectorial del modo férreo y promoción del transporte ferroviario.

✓

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|    | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 4 de 81 |

El departamento tiene la necesidad de contar con un plan maestro que permita Incluir la construcción y mantenimiento de corredores férreos, terminales fluviales y servicios de transporte aéreo, así como la mejora de la red vial departamental. También se enfoca en brindar servicio de asistencia técnica en infraestructura y servicio de la red vial regional, estudios de pre inversión para la red vial regional



Considerando la necesidad de facilitar el turismo, la inversión, la venta de bienes y servicios de las empresas del valle del Cauca; se busca dar uso relevante a los aeropuertos mediante su reactivación en aras de cubrir un amplio mercado turístico, logístico y o/ carga. Teniendo en cuenta que el departamento dispone de aeropuertos con la capacidad para recibir aviones de carga por las especificaciones de su pista como lo es el aeropuerto Santa Ana del municipio de Cartago con una dimensión de pista de largo (m)2025 con ancho (m) 40 tipo de superficie asfalto en buen estado, se busca potencializarlo para dinamizar el ámbito económico e industrial.

Por otra parte, el Valle del Cauca hoy no cuenta con navegación en el Rio Cauca y dispone de un solo medio de transporte, para ello se requiere suministrar infraestructura para la operación del transporte fluvial, con la intervención de terminales fluviales.

Agregando a lo anterior se encuentra el puerto de Buenaventura el cual ha tenido una disminución en la movilización de carga en su puerto para ello se requiere, primero gestionar financiamiento para que los transportadores puedan comprar vehículos carga liviana, volquetas, carga pesada y taxis; segundo la Construcción de Muelles con el fin de aumentar la movilización de la carga.

En cuanto a la intervención de la red vial se hace necesario por el estado de deterioro de las vías para ello se debe realizar actividades de mejoramiento y rehabilitación o mantenimiento periódico y/ o rutinario esta última para conservar sus condiciones. Este proyecto entonces busca de una manera integral y en diferentes etapas fortalecer la infraestructura vial en el departamento, aprendiendo lecciones aprendidas e innovando de manera continua para mejorar la competitividad del Valle del cauca.

La problemática de la red vial tiene diferentes aristas y momentos que se atenderán de diferentes maneras de acuerdo a lo que puntualmente requiere cada vía, arrancando con aquellas vías cuyas tipologías de intervenciones ya cuentan con los estudios y diseños, pero en simultanea elaborando los estudios de aquellas vías que no la tienen, adquiriendo maquinaria amarilla que florezca a la capacidad de mantenimiento atención de emergencias que puedan ocurrir, además interviniendo de manera cuidadosa y diferencial las vías ancestrales que atraviesan comunidades étnicas en el departamento; pero sin descuidar la planificación a la largo plazo de la red vial que requiere una integración multimodal y un fortalecimiento en sus capacidades técnicas.

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 5 de 81 |

3.2 Magnitud actual del problema - indicadores de referencia

El Valle del Cauca cuenta con una red vial de 9.413 km en total, de los cuales 1.543 km son de red vial regional es decir a cargo del Departamento, 540 km de vías nacionales y 7.330 km de vías terciarias, considerando los datos del inventario vial Departamental en el año 2024, solo 356.51 se encuentran en buen estado, 654.07 en regular estado y 303.29 en mal estado de transitabilidad.

Se intervinieron 100 km en el cuatrienio anterior, y este cuatrienio se pretende intervenir 29 km de vías secundarias con actividades de mejoramiento, 282 kilómetros de vías secundarias con actividades de mantenimiento periódico, 32 kilómetros de vías terciarias con actividades de mejoramiento, 100 kilómetros de vías terciarias con actividades de mantenimiento, 7 km de vías urbanas con actividades de mejoramiento, 8 kilómetros anuales de caminos ancestrales, además construcción y mejoramiento de puentes en las diferentes vías del departamento.

Para fomentar la operación de la Infraestructura Intermodal se requiere elaborar un plan maestro de transporte intermodal y de logística así como la interventoría del mismo, prestar un servicio de asistencia técnica administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental del mismo modo realizar la gestión operativa para la asistencia técnica administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental y elaborar 15 estudios y diseños para infraestructura del transporte con sus respectivas interventorías durante el periodo de gobierno 2024-2027.

Lo anterior debido a diferentes causas, por ejemplo algunas vías han aumentado su tránsito promedio diario, quedando insuficiente su capacidad por lo que requieren actividades de mejoramiento, otras se encuentran tan deterioradas que para poder transitarlas adecuadamente requieren ser rehabilitadas reponiendo su superficie de rodadura, algunas otras, tiene baches u otros daños que hacen que su tránsito no sea el mejor requiriendo actividades de mantenimiento periódico, de igual manera no se cuentan con predios para ampliar las vías que lo requieran, ni se cuentan con estudios y diseños en fase III, que permitan realizar las obras que se requieren para mejorar la transitabilidad en esta red vial.

3.2.1 Antecedentes Del Proyecto

LA SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA para la vigencia 2025 a través de sus productos realizo las actividades las cuales se ejecutaron con el fin de apalancar los productos y promover el cumplimiento de las metas programadas en la vigencia. A continuación presentamos la ejecución por producto de los proyectos

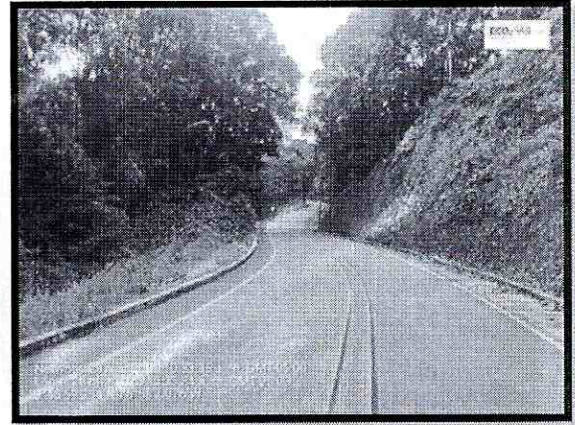
VÍA SECUNDARIA MEJORADA

Se avanzó significativamente en la meta de producto del Plan de Desarrollo con la terminación de la vía Pailón – Agua Clara, la intervención de vías secundarias en Vijes y La Cumbre, la mejora de corredores turísticos en Tuluá, Palmira y Restrepo, y el inicio de obras en la vía Cañasgordas entre Jamundí y Cali. Estas acciones fortalecen la infraestructura vial y mejoran la movilidad regional.

↘



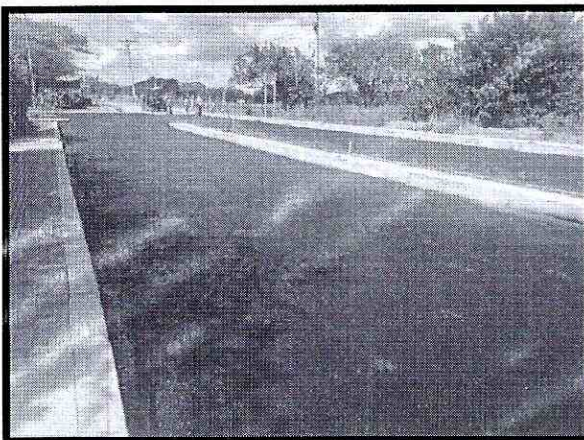
Pailón – Agua Clara Pepitas (Dagua)



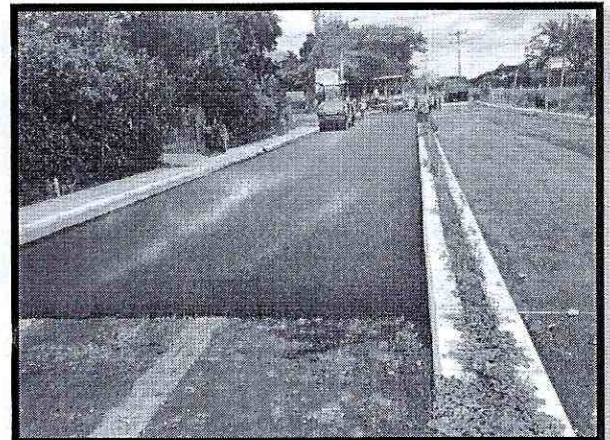
Pailón – Agua Clara Pepitas (Dagua)

VÍA SECUNDARIA CON MANTENIMIENTO PERIÓDICO O RUTINARIO



Se realizaron actividades de mantenimiento rutinario y periódico en las vías priorizadas del departamento, con intervención en las cuatro subregiones: Norte, Sur, Centro y Pacífica, alcanzando una cobertura total de 34 municipios. Las labores adelantadas incluyeron rocería, destaponamiento de alcantarillados y limpieza general de las vías, contribuyendo a mantener la funcionalidad y operatividad de la red vial departamental.



mantenimiento rutinario y periódico en las vías priorizadas del departamento



mantenimiento rutinario y periódico en las vías priorizadas del departamento

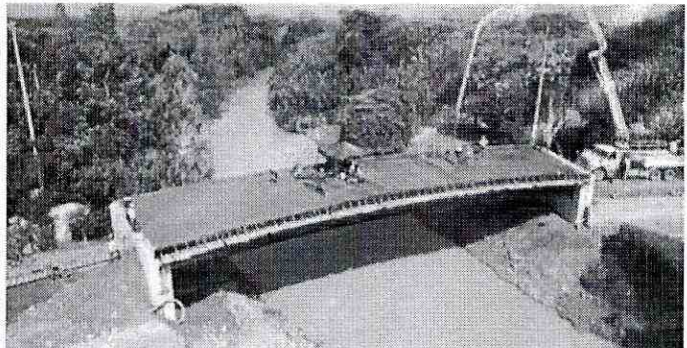
| | | |
|--|--|---------------------------------|
| GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 7 de 81 |

PUENTE AMPLIADO O RECTIFICADO EN VÍA SECUNDARIA

Se realizó la construcción del puente del puente de Papayal en el municipio de Tuluá, infraestructura que fortalecerá el corredor agrícola en la vía que comunica este municipio con Andalucía Proyecto de regalías BPIN 2022003760106 MEJORAMIENTO REHABILITACION Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE VIAS SECUNDARIAS PARA LA COMPETITIVIDAD Y EQUIDAD GRUPO 1 DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA (VIAS SECUNDARIAS)



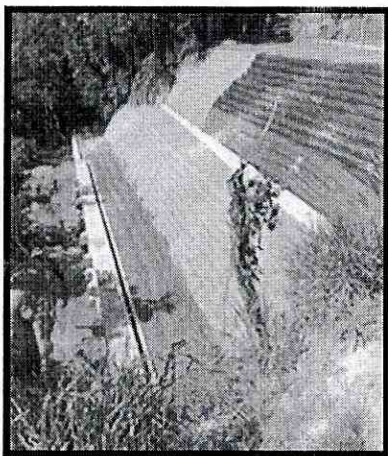
construcción del puente del puente de Papayal en el municipio de Tuluá



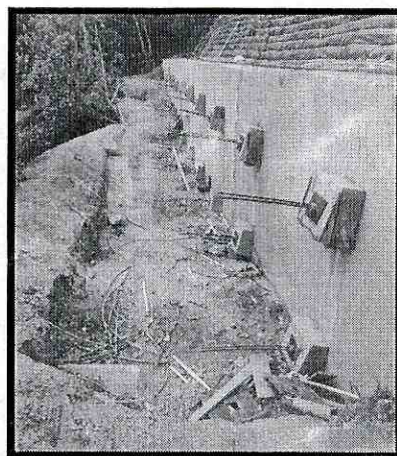
construcción del puente del puente de Papayal en el municipio de Tuluá

VÍA SECUNDARIA ATENDIDA POR EMERGENCIA

Atendimos las emergencias viales, en este caso en este caso por la ola invernal en el municipio Buenaventura en el municipio de Buenaventura específicamente la vía en la vía Simón Bolívar beneficiando población en general para que tenga mayor conectividad disminuyendo los riesgos de accidentalidad.



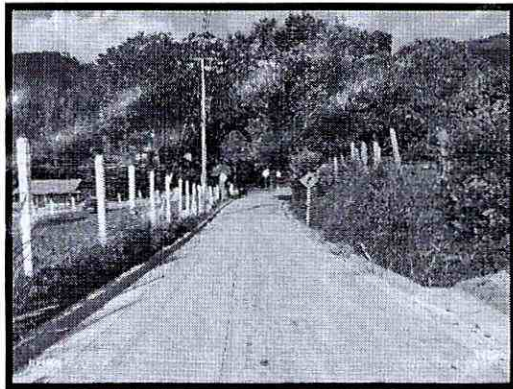
Atención a las emergencias viales, para que la comunidad tenga mayor conectividad disminuyendo los riesgos de accidentalidad.



Atención a las emergencias viales, para que la comunidad tenga mayor conectividad disminuyendo los riesgos de accidentalidad.

VÍA TERCIARIA MEJORADA

Se realizaron intervenciones con cinta huella en 14 municipios (Argelia, El Cairo, El Dovio, Toro, Andalucía, San Pedro, Florida, Pradera, Restrepo, Ansermanuevo, La Unión, La Cumbre, Yumbo y Cali) y mejoramientos viales en 7 municipios (La Cumbre, Sevilla, Florida, Ansermanuevo, Caicedonia, Rozo y Roldanillo), fortaleciendo la funcionalidad de vías terciarias de alto valor agropecuario.



intervenciones con cinta huella en 14 municipios



intervenciones con cinta huella en 14 municipios

VÍA TERCIARIA CON MANTENIMIENTO PERIÓDICO O RUTINARIO

Durante el periodo de gobierno se ejecutó el mantenimiento periódico de 50 kilómetros de vías terciarias en los municipios de Zarzal, Andalucía, Ginebra, Restrepo-La Cumbre, Florida y Yumbo-La Cumbre. Estas intervenciones mejoraron la movilidad rural, optimizaron el acceso a corredores productivos y reforzaron la conectividad de comunidades.



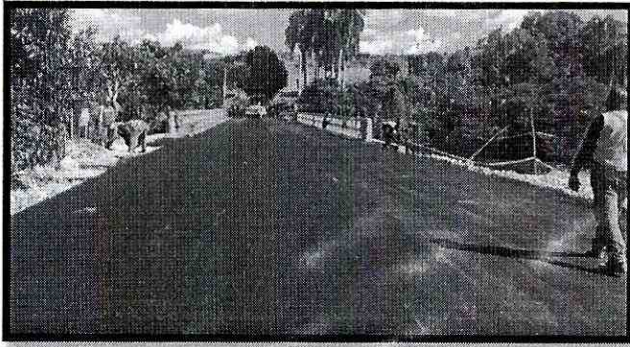
mantenimiento periódico de 50 kilómetros de vías terciarias en los municipios



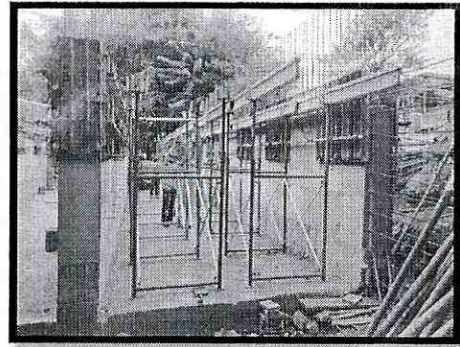
mantenimiento periódico de 50 kilómetros de vías terciarias en los municipios

VÍA Terciaria Atendida por Emergencia

Se acondicionaron los accesos al puente Vallejuelo, afectados por las fuertes lluvias, restableciendo la movilidad y garantizando el paso seguro de la comunidad en este corredor vial terciario.



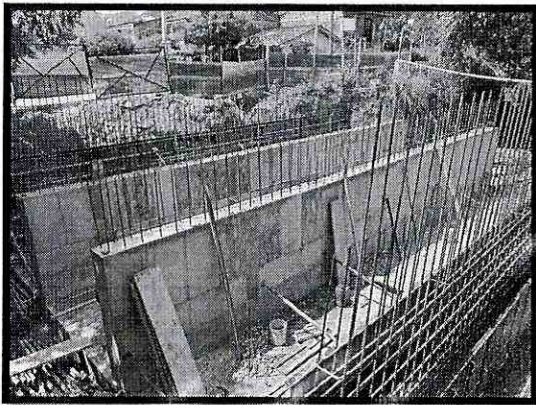
Se acondicionaron los accesos al puente
Vallejuelo



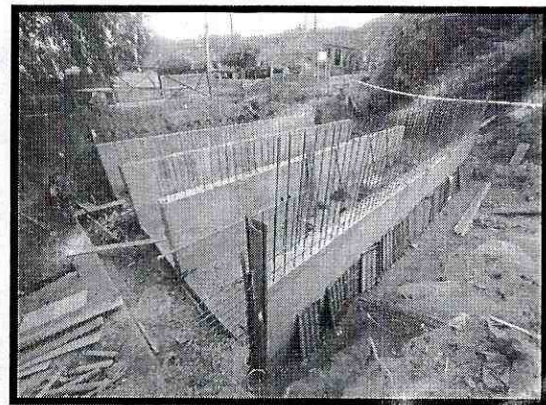
Se acondicionaron los accesos al puente
Vallejuelo

Puente Construido en Vía Terciaria

Con la construcción del puente peatonal en el Municipio de Florida, Valle del Cauca, se eliminó el riesgo para la comunidad al cruzar el río y mejora significativamente la calidad de vida y movilidad de más de 2.000 campesinos de la vereda Santa Rosa.



construcción del puente peatonal en el
Municipio de Florida

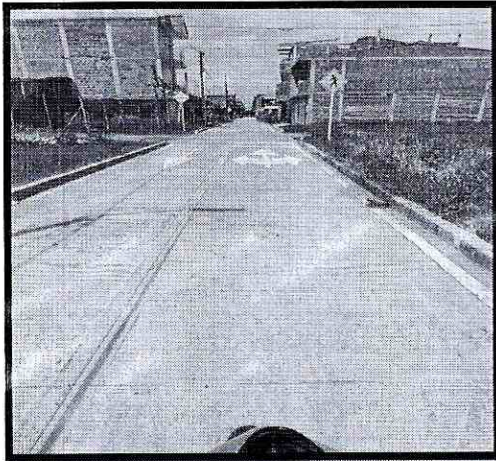


construcción del puente peatonal en el
Municipio de Florida

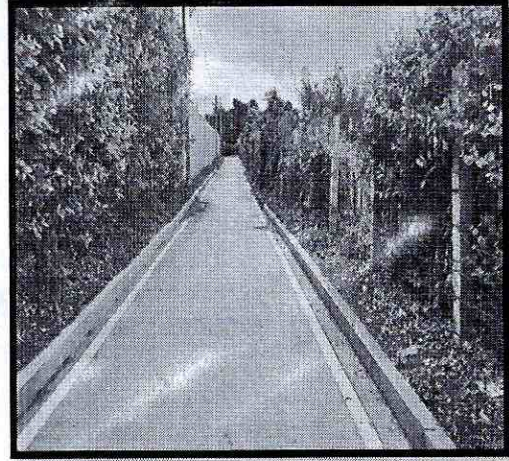
| | | | | |
|---|---|---|--|---------------------------------|
| GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca |  |  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | | | Versión: 03 |
| | | | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | | | Página 10 de 81 |

VÍA URBANA MEJORADA

Se avanzó en la intervención de vías urbanas en el municipio de Guacarí, ejecutando actividades de mejoramiento y mantenimiento periódico, contribuyendo a la optimización de la infraestructura vial y a la movilidad urbana.



intervención de vías urbanas en el municipio de Guacarí



intervención de vías urbanas en el municipio de Guacarí

PUENTE CONSTRUIDO EN VÍA URBANA NUEVA

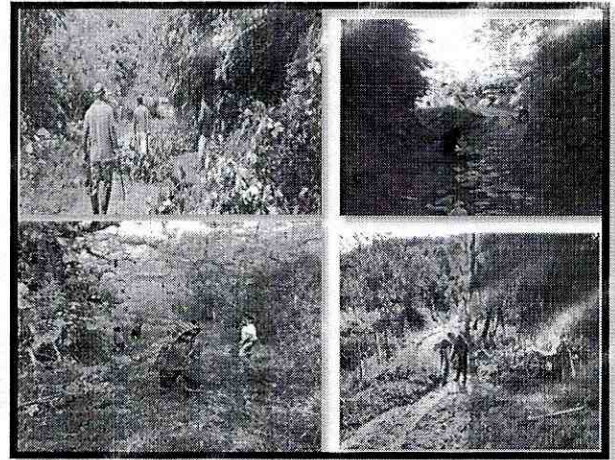
No se reporta avance para este periodo de evaluación

CAMINOS ANCESTRALES MEJORADOS

Se realizó la intervención de mejoramiento de en las vías que conectan las comunidades indígenas Buenaventura La Meseta, Dagua Comunidad Nuevo Despertar, Florida comunidad San Juan Páez, Argelia Resguardo Vania Chami, Bugalagrande comunidad Dana Drua y Pradera comunidad Nasawe



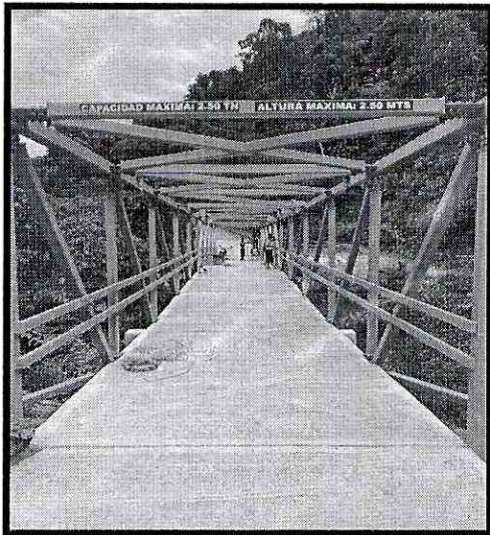
intervención de mejoramiento de en las vías que conectan las comunidades indígenas



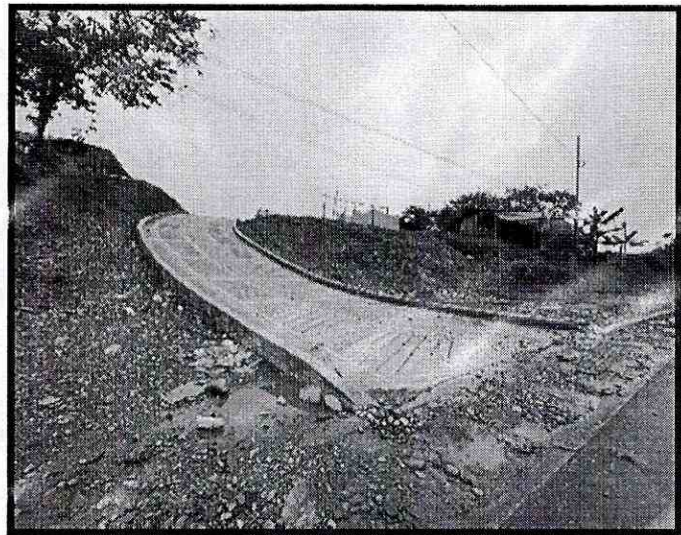
intervención de mejoramiento de en las vías que conectan las comunidades indígenas

CAMINOS ANCESTRALES CON MANTENIMIENTO

Se realizó la intervención de mantenimiento en los caminos ancestrales que conectan las comunidades indígenas de los municipios de Buenaventura, Sevilla, Bugalagrande, Trujillo, Dagua, Bolívar, Florida, Pradera, Yumbo y Cali.



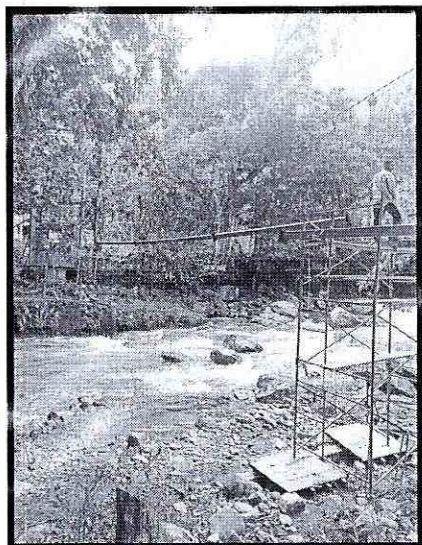
Pontón Vehicular Sobre Quebrada Los Gatos - Resguardo Indígena Cañón Rio Pepitas (Dagua)



Placa Huella (100 ml); COMUNIDAD PAPANAM - BUENAVENTURA

PUENTE EN CAMINOS ANCESTRALES

Se finalizó la construcción del puente que beneficia a la comunidad KOWONDEV, en el corredor Buenaventura – Puerto Pizarro. Con este resultado se consolidan las condiciones institucionales, operativas y presupuestales que permiten dar cumplimiento a la meta de producto establecida en el Plan Departamental de Desarrollo.



construcción del puente que beneficia a la comunidad KOWONDEV



construcción del puente que beneficia a la comunidad KOWONDEV

BANCO DE MAQUINARIA DOTADO

No se reporta avance para este periodo de evaluación.

ESTUDIOS DE PREINVERSION PARA LA RED VIAL REGIONAL

Esta meta para este corte y proyección no tiene ejecución para la vigencia 2025; su ejecución está prevista a partir de la vigencia 2026-2027

DOCUMENTOS DE PLANEACIÓN

Se alcanzó un avance significativo en la elaboración del Plan Maestro de Transporte Intermodal y de Logística, cumpliendo con lo establecido para continuar con su desarrollo.

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 13 de 81 |

SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA EN INFRAESTRUCTURA Y SERVICIO DE LA RED VIAL REGIONAL

Se avanzó en la creación de una hoja de ruta que ayuda a organizar y priorizar los proyectos de infraestructura de transporte, orientada a fortalecer la competitividad y la conectividad del Valle del Cauca.

La Secretaría de Infraestructura presentó el proyecto para vigencia futura excepcional, para ser teniendo en cuenta el proyecto de ordenanza No.023 de Octubre de 2025 "Por medio de la cual se autoriza a la Señora Gobernadora del Valle del Cauca para la asunción compromisos de vigencias futuras ordinarias, vigencias futuras excepcionales y reprogramación de vigencias futuras", para el Proyecto "FORTALECIMIENTO Y GESTIÓN INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA" a fin de tramitar la autorización de vigencia futura excepcional, en sustitución de la vigencia futura ordinaria, aprobada mediante ordenanza N°701 de 2025.

El proyecto se encuentra registrado ante el Banco de Programas y Proyectos de Inversión con código PI34-102449 y BPIN 2024003760010.

Importante mencionar que ante la necesidad de sustituir la vigencia futura ordinaria a vigencia futura excepcional, se tuvieron las siguientes consideraciones:

La procuraduría General mediante la Circular 008 emitió lineamientos de advertencia sobre la importancia de garantizar el cumplimiento del deber de planeación contractual, asegurando la obtención o previsión oportuna de permisos y demás autorizaciones para proyectos de inversión financiados con recursos del sistema general de regalías (SGR). En este orden el departamento administrativo de Jurídica expidió Circular informativa No. 092 establece directrices para la formulación y ejecución de proyectos constructivos de la Gobernación del Valle del Cauca, donde recomienda revisar en la estructuración contractual lo concerniente a los factores ambientales.

En este sentido, La Secretaría de Infraestructura una vez aprobada la vigencia futura ordinaria en la Ordenanza No. 0701 de 2025, inicio la estructuración contractual, analizando la normatividad vigente, destacando:

- Según los lineamientos de La Guía Ambiental para el Sector Transporte – Modo Carretero (INVÍAS, 2022), adoptada mediante la Resolución 1101 de 2022, precisa que en la fase de consultoría se deben identificar los posibles impactos ambientales, formular las medidas de manejo y estructurar el Plan de Adaptación a la Guía Ambiental (PAGA). No obstante, aclara que la gestión de permisos ambientales corresponde a la fase de ejecución u obra, una vez se cuente con los diseños definitivos y se conozcan las áreas y magnitudes reales de intervención
- Por lo anterior, en la etapa de consultoría (Fase III) no se desarrollan obras, actividades ni intervenciones que generen impactos ambientales directos. Los permisos, concesiones, licencias y autorizaciones ambientales solo son exigibles en la fase de ejecución, según la Ley 99 de 1993 y el Decreto 1076 de 2015.

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 14 de 81 |

- La ausencia de estos permisos puede generar riesgos de suspensión de obras, sanciones ambientales y afectaciones presupuestales, según lo previsto en la Ley 80 de 1993 e incurrir en sanciones de la ley 1333 de 2009 que establece el proceso sancionatorio ambiental.
- La ejecución de las obras está sujeta a la obtención de permisos ambientales obligatorios, entre ellos Permiso de aprovechamiento forestal, Permiso de ocupación de cauce. Estos trámites se encuentran bajo la competencia exclusiva de la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca – CVC, entidad que, conforme a sus procedimientos internos y carga operativa, no ha emitido los permisos requeridos dentro del calendario fiscal vigente, a pesar de haberse iniciado las gestiones correspondientes en tiempo oportuno.
- Dado que el proyecto se desarrolla en los municipios de Toro, La cumbre, San Pedro y El Cerrito, y que cada una de las intervenciones requiere trámites ambientales específicos, los cuales son gestionados por distintas direcciones territoriales de la CVC, la entidad ambiental debe coordinar internamente el proceso de evaluación y expedición de los permisos correspondientes. Esta situación ha generado una extensión en los tiempos de respuesta, lo cual impacta directamente la viabilidad de ejecución dentro del calendario fiscal vigente.
- Con ello se demuestra que la sustitución no solo obedece a razones contractuales-administrativas, sino a una decisión estratégica de planeación integrada, que salvaguarda tanto el principio de economía como el de responsabilidad en la gestión de los recursos públicos, destacando los siguientes aspectos:
 - ✓ Imposibilidad jurídica y técnica de iniciar la fase de ejecución sin contar con los permisos ambientales exigidos por la normatividad vigente.
 - ✓ Gestión proactiva demostrable ante la CVC, con radicación de solicitudes, estudios técnicos y participación en mesas de trabajo.
 - ✓ Preservación del principio de planeación, evitando el desmonte del proceso y garantizando su ejecución en condiciones óptimas el próximo año.
 - ✓ Protección del recurso público, al evitar contrataciones sin viabilidad ambiental.

En virtud de lo anterior, se adelantaron mesas técnicas jurídicas en la etapa de estructuración contractual surtida entre los meses de septiembre y octubre, se determinó que si bien la circular de la procuraduría es específica para proyectos financiados con el Sistema General de Regalías (SGR) y que la normatividad contempla que las autorizaciones ambientales sólo son exigibles en la fase de ejecución, según la Ley 99 de 1993 y el Decreto 1076 de 2015, se recomendó que no fuese en cualquier momento de la etapa de ejecución como se venían desarrollando los contratos de obra hasta esta vigencia, sino que para los contratos nuevos se realizarán antes del inicio de la ejecución, con lo cual

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 15 de 81 |

se podría adelantar los procesos de selección objetiva y suscripción contractual pero no se podría dar acta de inicio a los contratos.

En este sentido se han solicitado los respectivos permisos ambientales a la autoridad competente, no obstante, dado que su obtención depende de un tercero no es posible garantizar que los mismos se obtengan antes de finalizar la presente vigencia, por consiguiente, sería inviable ejecutar los recursos contemplados en la vigencia futura ordinaria, razón por la cual, se solicitó a la Honorable asamblea del Departamento del Valle del Cauca la autorización de una vigencia futura excepcional que sustituya lo contenido en el numeral 10 del artículo primero de la Ordenanza No. 701 de 2025, referente a la Secretaría de Infraestructura.

A continuación, se muestra los valores aprobados en la vigencia futura ordinaria mediante ordenanza N° 701 DE 2025. la vigencia futura excepcional mediante ordenanza N° 705 de 2025 para el desarrollo del proyecto:

| PROYECTO O CONCEPTO | FUENTE DE FINANCIACIÓN | DESCRIPCIÓN | VIGENCIA 2025 | VIGENCIA 2026 | VIGENCIA 2027 | VALOR TOTAL |
|---|------------------------|--|---------------|----------------|---------------|----------------|
| FORTALECIMIENTO DE GESTIÓN INTEGRAL DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA | RECURSOS DEL CRÉDITO | VIGENCIA FUTURA ORDINARIA APROBADA MEDIANTE ORDENANZA No. 701 DE 2025. | 4.705.344.400 | 18.821.377.600 | 0 | 23.526.722.000 |
| | | VIGENCIA FUTURA EXCEPCIONAL | | | | |
| | | VIGENCIA FUTURA EXCEPCIONAL MEDIANTE ORDENANZA N°705 DE 2025 | 0 | 23.526.722.000 | 0 | 23.526.722.000 |

Lo anterior se adoptó teniendo como fundamento los principios de responsabilidad fiscal y contractual, en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, el Decreto 1068 de 2015, y la jurisprudencia del Consejo de Estado, que reconoce el hecho de un tercero —en este caso, una autoridad administrativa en ejercicio de sus competencias— como una causa eximente de responsabilidad que habilita la autorización de vigencia futura excepcional, en sustitución de la vigencia futura ordinaria, aprobada mediante ordenanza N°701 de 2025 de plazos y vigencias futuras sin constituir un nuevo compromiso presupuestal.

Por lo anterior la vigencia futura *excepcional* quedo programada de la siguiente manera:

✓

| ACTIVIDAD | 2026 |
|--|-------------------|
| Realizar las obras de mejoramiento en vías terciarias en las microrregiones del Valle del Cauca – vigencia futura excepcional | \$ 22.141.560.000 |
| Realizar las interventorías a las obras de mejoramiento en vías terciarias en las microrregiones del Valle del Cauca – Vigencia futura excepcional | \$ 1.385.162.000 |

Las vigencias futuras fueron requeridas en el 2025 específicamente en los productos (Mantenimiento periódico en vías secundarias, Mantenimiento rutinario en vías terciarias, obras de mejoramiento en vías terciarias, Mejoramiento en caminos ancestrales, mantenimiento rutinario en caminos ancestrales y puentes en caminos ancestrales.

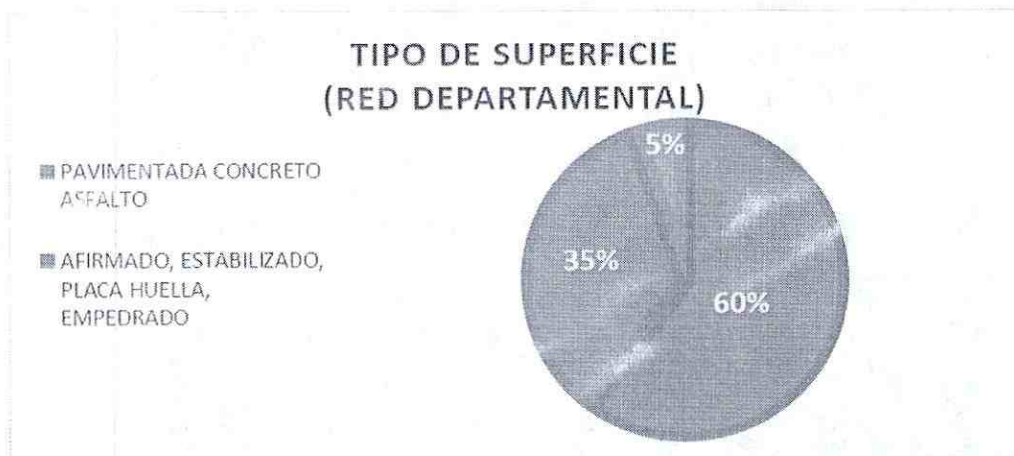
A continuación, se detallan las actividades a ejecutar en las vigencias futuras programadas y aprobadas.

| ACTIVIDADES PROYECTO | 2025 VF | 2026 VF | 2027 VF |
|--|-------------------|-------------------|-----------------|
| Realizar las obras de mantenimiento periódico en vías secundarias - VIGENCIA FUTURA | \$ 17.100.000.000 | \$ 23.400.000.000 | \$4.500.000.000 |
| Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vías secundarias - VIGENCIA FUTURA | \$ 15.551.804.814 | \$ 12.948.195.186 | \$2.500.000.000 |
| Realizar las obras de mejoramiento en vías terciarias - VIGENCIA FUTURA | \$ 25.124.390.369 | \$ 6.675.609.631 | |
| Realizar las obras de mejoramiento en vías terciarias en las microrregiones del Valle del Cauca - VIGENCIA FUTURA EXCEPCIONAL | \$ 0 | \$ 22.141.560.000 | |
| Realizar las interventorías a las obras de mejoramiento en vías terciarias en las microrregiones del Valle del Cauca - VIGENCIA FUTURA EXCEPCIONAL | \$ 0 | \$ 1.385.162.000 | |

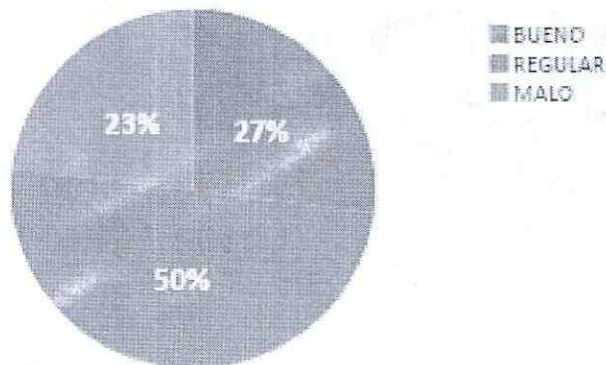
| | | | |
|---|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| Realizar las obras de mantenimiento periódico en vías terciarias - VIGENCIA FUTURA | \$ 1.900.000.000 | \$ 2.600.000.000 | \$ 500.000.000 |
| Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vías terciarias - VIGENCIA FUTURA | \$ 1.900.000.000 | \$ 2.600.000.000 | \$ 500.000.000 |
| Realizar las obras de mejoramiento en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | \$ 1.248.901.103 | \$ 2.424.337.434 | |
| Realizar las interventorías a las obras de mejoramiento en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | \$ 113.376.407 | \$ 163.103.913 | |
| Realizar las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | \$ 508.868.008 | \$ 848.113.347 | \$ 339.245.338 |
| Realizar los seguimientos a las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | \$ 38.301.893 | \$ 63.836.488 | \$ 25.534.595 |
| Realizar las obras en puentes en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | \$ 84.213.908 | \$ 126.320.863 | |
| Realizar las interventorías a las obras en puentes en caminos ancestrales - - VIGENCIA FUTURA | \$ 6.338.681 | \$ 9.508.022 | |
| TOTAL VF PROYECTO VIAL | \$63.576.195.183 | \$75.385.746.884 | 8.364.779.933 |

RED VIAL DEPARTAMENTAL

| TIPO DE SUPERFICIE (Km) | | | ESTADO DE LA VIA (Km) | | |
|---------------------------------|--|--------|-----------------------|---------|--------|
| PAVIMENTADA CONCRETO ASFALTO | AFIRMADO, ESTABILIZADO, PLACA HUELLA, EMPEDRADO | TIERRA | BUENO | REGULAR | MALO |
| 791.13 | 452.91 | 69.83 | 356.51 | 654.07 | 303.29 |



**ESTADO DE LA VIA
(RED DEPARTAMENTAL)**

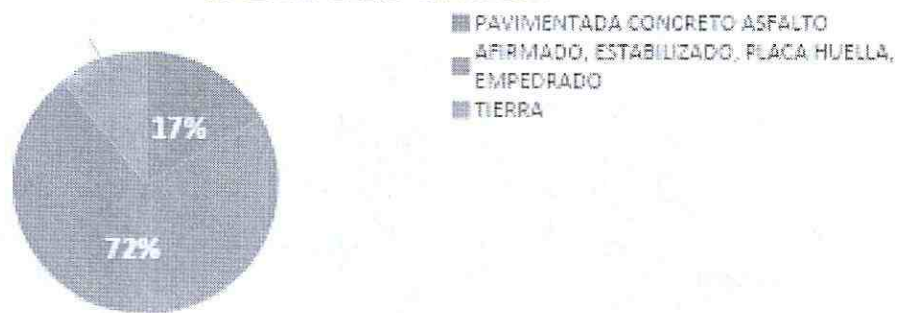


RED VIAL VALLE DEL CAUCA

| MUNICIPIO | TIPO DE SUPERFICIE (Km) | | | ESTADO DE LA VIA (Km) | | |
|--------------|------------------------------------|--|--------|-----------------------|---------|--------|
| | PAVIMENTADA CONCRETO ASFALTO | AFIRMADO, ESTABILIZADO, PLACA HUELLA, EMPEDRADO | TIERRA | BUENO | REGULAR | MALO |
| ALCALA | 3.14 | 29.80 | 5.80 | 8.97 | 21.79 | 7.99 |
| ANDALUCIA | 10.49 | 46.10 | 2.71 | 5.87 | 32.70 | 20.73 |
| ANSERMANUEVO | 14.25 | 177.79 | 20.64 | 23.71 | 104.65 | 84.32 |
| ARGELIA | 1.95 | 84.30 | 24.35 | 9.88 | 41.54 | 59.18 |
| BOLIVAR | 14.23 | 227.01 | 18.59 | 10.31 | 138.53 | 110.99 |
| BUENAVENTURA | 18.89 | 87.07 | 8.63 | 12.54 | 51.52 | 50.52 |
| BUGA | 13.83 | 224.42 | 15.69 | 36.79 | 60.68 | 156.47 |
| BUGALAGRANDE | 12.86 | 171.15 | 16.93 | 13.06 | 93.35 | 94.53 |
| CAICEDONIA | 23.77 | 131.77 | 9.82 | 25.9 | 66.34 | 73.13 |
| CALIMA | 3.84 | 107.12 | 15.90 | 18.89 | 59.67 | 48.30 |
| CANDELARIA | 20.36 | 150.57 | 7.23 | 31.13 | 133.04 | 40.53 |
| CARTAGO | 3.42 | 43.31 | 10.06 | 10.07 | 25.17 | 21.56 |
| DAGUA | 14.74 | 211.53 | 56.77 | 33.60 | 139.32 | 110.13 |
| EL AGUILA | 5.78 | 134.45 | 23.28 | 20.55 | 76.14 | 66.81 |
| EL CAIRO | 1.17 | 107.61 | 29.95 | 17.39 | 46.20 | 75.15 |
| EL CERRITO | 51.96 | 78.75 | 12.01 | 36.67 | 66.06 | 39.99 |
| EL DOVIO | 0.81 | 182.80 | 14.54 | 20.34 | 76.66 | 101.14 |
| FLORIDA | 4.92 | 136.65 | 18.73 | 19.59 | 71.68 | 69.03 |
| GINEBRA | 11.70 | 127.28 | 41.52 | 21.25 | 74.04 | 85.20 |
| GUACARI | 24.99 | 74.07 | 14.09 | 27.58 | 49.24 | 36.33 |
| JAMUNDI | 54.67 | 191.29 | 44.03 | 48.70 | 129.34 | 111.94 |
| LA CUMBRE | 4.71 | 153.80 | 36.45 | 7.78 | 133.35 | 53.83 |
| LA VICTORIA | 7.32 | 104.43 | 18.35 | 13.68 | 66.80 | 49.62 |
| OBANDO | 1.85 | 60.72 | 22.03 | 5.76 | 30.60 | 48.25 |
| PALMIRA | 34.84 | 217.61 | 19.31 | 70.80 | 127.44 | 73.53 |
| PRADERA | 7.091 | 151.14 | 6.65 | 2.51 | 77.78 | 34.59 |

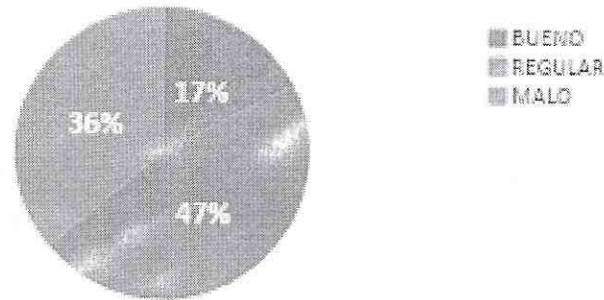
| | | | | | | |
|---------------|-----------|---------|-------|---------|--------|---------|
| RESTREPO | 5.45 | 118.53 | 35.45 | 18.42 | 73.29 | 67.75 |
| RIOFRIO | 22.080 | 141.32 | 17.13 | 13.69 | 106.93 | 59.91 |
| ROLDANILLO | 5.35 | 104.99 | 11.52 | 13.81 | 56.70 | 51.35 |
| SAN PEDRO | 9.31 | 108.09 | 11.47 | 16.11 | 47.23 | 65.48 |
| SEVILLA | 18.01 | 243.64 | 65.64 | 53.16 | 110.83 | 163.30 |
| TORO | 8.46 | 111.22 | 15.04 | 14.30 | 93.62 | 26.81 |
| TRUJILLO | 7.42 | 138.34 | 26.33 | 17.38 | 66.17 | 88.54 |
| TULUÁ | 20.69 | 387.04 | 37.46 | 49.17 | 181.88 | 214.14 |
| ULLOA | 0.84 | 37.15 | 3.040 | 2.38 | 12.63 | 26.02 |
| VERSALLES | 2.13 | 126.91 | 16.42 | 15.24 | 49.62 | 80.61 |
| VIJES | 1.087 | 92.37 | 5.79 | 11.53 | 53.55 | 34.18 |
| YOTOCO | 11.06 | 110.18 | 9.49 | 42.62 | 46.29 | 41.83 |
| YUMBO | 47.44 | 83.63 | 14.22 | 56.12 | 77.99 | 11.18 |
| ZARZAL | 11.85 | 72.21 | 4.51 | 356.51 | 654.07 | 303.29 |
| DEPARTAMENTAL | 791.13 | 452.91 | 69.83 | 356.51 | 654.07 | 303.29 |
| TOTAL | 1.329.888 | 5741.07 | 857.4 | 1590.27 | 4278.5 | 3311.47 |

**TIPO DE SUPERFICIE (Km)
VALLE DEL CAUCA**



| | | |
|--|--|---------------------------------|
| GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 21 de 81 |

ESTADO DE LA VIA (Km) VALLE DEL CAUCA



3.3 Estructura del árbol del problema 4.4 Estructura del árbol del problema

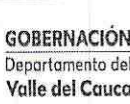

(Anexo excel, Arbol de Problemas)

Problema central

Insuficiente infraestructura en la red vial en el departamento del Valle del Cauca.

Causas directas

- Insuficiente capacidad en las vías secundarias del departamento
- Insuficiente capacidad en las vías terciarias del departamento
- Inadecuado mantenimiento en las vías a cargo del departamento
- Insuficiente atención de emergencias en vías secundarias
- Inadecuado mantenimiento en las vías terciarias del departamento
- Insuficiente atención de emergencias en vías terciarias
- Desconexión de las vías terciarias en el departamento
- Deterioro de las condiciones de los puentes construidos en vías secundarias
- Insuficiente capacidad en las vías urbanas del departamento
- Desconexión de las vías secundarias para el tránsito de pasajeros y productos
- Insuficiente capacidad en las vías ancestrales

| | | | |
|---|--|--|---------------------------------|
|  GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca |  paraíso de todos | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | | Versión: 03 |
| | | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | | Página 22 de 81 |

- Insuficiente mantenimiento en las vías ancestrales
- Desconexión de las vías ancestrales en el departamento
- Deficiente mantenimiento y atención de emergencias
- Inexistencia de un plan maestro de transporte intermodal y de logística en el Departamento.
- Baja capacidad técnica institucional para atender la infraestructura en el Departamento.
- Ausencia de estudios y diseños para realizar obras de infraestructura en el Departamento.

Causas Indirectas

- Aumento en el TPD de las vías secundarias del departamento
- Aumento en el TPD de las vías Terciarias del departamento
- Deterioro leve de las vías secundarias debido a su uso
- Deterioro leve de las vías secundarias debido a emergencias
- Deterioro leve de las vías terciarias debido a su uso
- Deterioro leve de las vías terciarias debido a emergencias
- Inexistencia de obras de paso que conecten las vías terciarias
- Inexistente mantenimiento periódico y/o rutinario a los puentes
- Aumento en el TPD en las vías urbanas del departamento
- Ausencia de puentes para conectar vías secundarias
- Aumento en el TPD de las vías ancestrales
- Deterioro en las vías ancestrales por falta de mantenimiento
- Inexistencia de obras de paso en las vías ancestrales
- Ausencia de maquinaria y equipo de transporte para atender las vías del departamento
- Ausencia del plan maestro de transporte logística de Departamento.
- Aumento de capacidad técnica institucional para fortalecer la infraestructura de departamento.
- Poca inversión en estudios y diseños para realizar obras de infraestructura.

Efectos directos

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 23 de 81 |

- Aumento en los costos de operación y mantenimiento
- Alta accidentalidad en la vía
- Baja comercialización de productos
- Aumento en los tiempos de viaje
- Congestión en las vías por pasos restringidos
- Poca eficiencia operativa departamental

Efectos indirectos


- Aumento en los costos de transporte y pasajeros
- Inoportuno acceso a servicios médicos
- Deserción escolar
- Incremento de los precios en los alimentos
- Pérdida de competitividad y aumento en el costo de vida
- Poca eficiencia operativa departamental

4. IDENTIFICACION Y ANALISIS DE PARTICIPANTES. *(Se debe elaborar un registro de las personas o entidades relacionadas con el proyecto, describiendo la entidad a la que pertenece cada actor, sus intereses y expectativas frente al problema, y la posición que podría asumir dentro de las siguientes categorías: Beneficiario; Cooperante; Oponente; Perjudicado)*

| Actor (Gobernación / Alcaldía / Comunidad / Grupo Social / entre otras) | Interés - Expectativa | Posición (Beneficiario / Cooperante /Oponente / Perjudicado) | Contribución o Gestión |
|---|--|---|---|
| Otro | Transitar por la red vial departamental en mejores condiciones, sin que las obras desmejoren su Calidad de vida. | Beneficiario | Vigilan la correcta inversión de los recursos y la conciliación de las obras con la población |
| Departamental | Mejorar la transitabilidad de las vías del departamento | Cooperante | Aporta y gestiona recursos; contrata las obras, interventorías y seguimientos a todas las obras requeridas. |

*Posición: Beneficiario: Son aquellos individuos u organizaciones que recibirán directa o indirectamente los beneficios de la intervención que se proponga realizar a través del proyecto; Cooperante: Todas aquellas personas o entidades que pueden

✓

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 24 de 81 |

vincularse aportando recursos de diferente tipo, ya sea en dinero o en especie para el desarrollo de dichas intervenciones; Oponente: Aquellas personas, grupos de individuos u organizaciones que dado el inconformismo frente a las posibles intervenciones del proyecto, pueden llegar a obstaculizar el logro de los objetivos previstos; Perjudicado: Personas, grupos de individuos u organizaciones que podrían llegar a disminuir su calidad de vida o bienestar como consecuencia del proyecto.

5. POBLACIÓN AFECTADA Y OBJETIVO

5.1 Población Afectada por el Problema o necesidad con su respectiva fuente de información

Población Afectada: corresponde al subconjunto de la población carenciada o en riesgo que se puede incluir en la intervención. En términos generales, se la define por la pertenencia a un grupo etario, una localización geográfica y una carencia específica. Se la conoce también como población beneficiaria potencial.

Para el caso específico de este proyecto y por ser de carácter general, la población afectada son todas las personas del Departamento del Valle del Cauca, ya que los productos a desarrollar tienen influencia en la red vial departamental.

| Datos | Cifras | Fuente |
|--------------------------|-----------|---|
| Población Afectada | 4.647.367 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Población Objetivo | 4.647.367 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Hombres | 2.205.767 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Mujeres | 2.441.600 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Rango de edad 0-14 | 1.004.569 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Rango de edad 15-19 | 359.194 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Rango de edad 20-59 | 2.488.826 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Rango de edad más de 60 | 794.778 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Población Indígena | 510.167 | TerriData Dnp 2020 |
| Población Afrocolombiana | 514.041 | TerriData Dnp 2020 |
| Población Raizal | 1.263.713 | TerriData Dnp 2020 |
| Pueblo Rom | 398.192 | TerriData Dnp 2020 |
| Población Mestiza | 3.289.532 | TerriData Dnp 2020 |
| Población Palenquera | 390 | TerriData Dnp 2020 |
| Desplazados | 373.119 | TerriData Dnp 2020 |
| Discapacitados | 193.610 | TerriData Dnp 2020 |
| Víctimas | 308.599 | https://cifras.unidadvictimas.gov.co/ |

5.2 Población Objetivo o intervenida con su respectiva fuente de información

Hace referencia a la población que se va a beneficiar de manera directa o que el proyecto va a atender de manera directa, relacionada con la problemática analizada.

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 25 de 81 |

Para el caso específico de este proyecto, la población objetivo coincide con la población afectada ya que el espacio de intervención es todo el departamento.

| Datos | Cifras | Fuente |
|--------------------|-----------|----------------------------|
| Población Afectada | 4.647.367 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| Población Objetivo | 4.647.367 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |

5.3 Características demográficas de la población objetivo (género, edad, etnia, grupo vulnerable, enfoque diferencial, etc.)

| Clasificación | Detalle | Número de personas | Fuente de la información |
|--------------------------------|--|--------------------|----------------------------|
| <i>Etapa del ciclo de vida</i> | <i>Primera infancia 0 – 5 años</i> | | |
| <i>Etapa del ciclo de vida</i> | <i>Infancia 6 – 11 años</i> | | |
| <i>Etapa del ciclo de vida</i> | <i>Adolescencia 12- 18 años</i> | | |
| <i>Etapa del ciclo de vida</i> | <i>Juventud 14 – 26 años</i> | | |
| <i>Etapa del ciclo de vida</i> | <i>Adulthood 27 – 59 años</i> | | |
| <i>Etapa del ciclo de vida</i> | <i>Vejez 60 años y más</i> | | |
| <i>Etaria (Edad)</i> | <i>0 a 14 años</i> | 1.004.569 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| <i>Etaria (Edad)</i> | <i>15 a 19 años</i> | | |
| <i>Etaria (Edad)</i> | <i>20 a 59 años</i> | | |
| <i>Etaria (Edad)</i> | <i>Mayor de 60 años</i> | | |
| <i>Grupos étnicos</i> | <i>Pueblos Indígenas</i> | 510.167 | TerriData Dnp 2020 |
| <i>Grupos étnicos</i> | <i>Comunidades Afrocolombianas</i> | 514.041 | TerriData Dnp 2020 |
| <i>Grupos étnicos</i> | <i>Comunidades Raízales</i> | | |
| <i>Grupos étnicos</i> | <i>Pueblos Rrom</i> | | |
| <i>Grupos étnicos</i> | <i>Población Mestiza</i> | | |
| <i>Grupos étnicos</i> | <i>Comunidades Negras</i> | | |
| <i>Grupos étnicos</i> | <i>Comunidades Palenqueras</i> | | |
| <i>Género</i> | <i>Masculino</i> | 2.205.767 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| <i>Género</i> | <i>Femenino</i> | 2.441.600 | PROYECCIÓN CENSO DANE 2023 |
| <i>Población Vulnerable</i> | <i>Personas en Reincorporación (Acuerdos de Paz)</i> | | |
| <i>Población Vulnerable</i> | <i>Personas en Reintegración</i> | | |

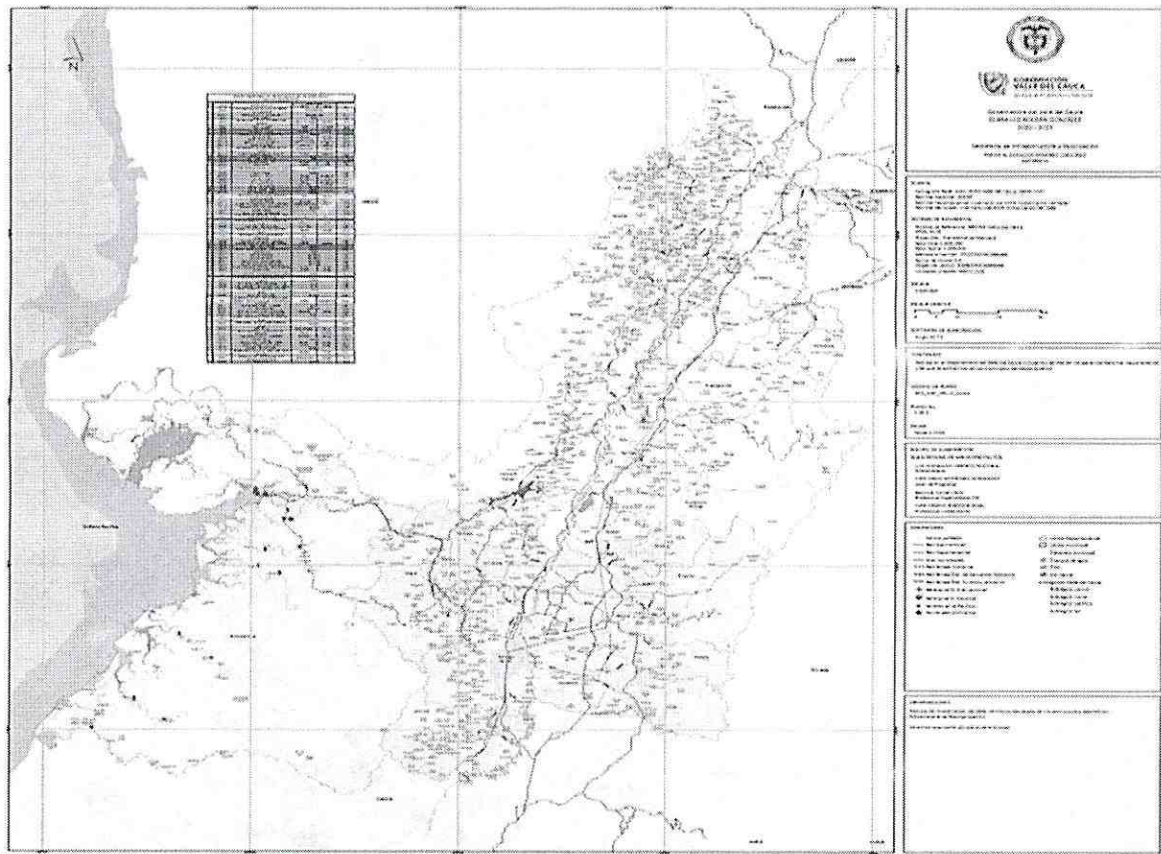
| | | | |
|-----------------------------|--|---------|--------------------|
| | <i>exintegrantes de Grupos Armados Organizados y otros en tránsito a la vida civil</i> | | |
| <i>Población Vulnerable</i> | <i>Desplazados</i> | | |
| <i>Población Vulnerable</i> | <i>Personas con discapacidad</i> | | |
| <i>Población Vulnerable</i> | <i>Víctimas de otros hechos diferentes al desplazamiento</i> | 308.599 | Unidad de víctimas |

5.4 Localización de la población a intervenir (Marcar los municipios según la lista desplegable)

| Municipio del Valle del Cauca | Zona (Rural – Urbano) |
|-------------------------------|-----------------------|
| CANDELARIA | URBANO |
| GUACARI | URBANO |
| PALMIRA | URBANO |
| SAN PEDRO | URBANO |
| TULUA | URBANO |
| ULLOA | URBANO |
| ARGELIA | URBANO |
| BOLIVAR | URBANO |
| BUGA | URBANO |
| CAICEDONIA | URBANO |
| CALIMA DARIEN | URBANO |
| EL CAIRO | URBANO |
| EL DOVIO | URBANO |
| GINEBRA | URBANO |
| VERSALLES | URBANO |
| YUMBO | URBANO |
| TRUJILLO | URBANO |
| LA VICTORIA | URBANO |
| BUENAVENTURA | URBANO |
| EL AGUILA | URBANO |
| LA CUMBRE | URBANO |
| PRADERA | URBANO |
| RIOFRIO | URBANO |
| VIJES | URBANO |
| YOTOCO | URBANO |
| EL CERRITO | URBANO |
| TORO | URBANO |
| ANDALUCIA | URBANO |

| | |
|--------------|--------|
| BUGALAGRANDE | URBANO |
| SEVILLA | URBANO |
| ZARZAL | URBANO |

5.5 Mapa o Plano de localización (cuando aplique)



De manera específica la localización de las intervenciones puede ser la de cualquiera de las vías de competencia de la gobernación del Valle del Cauca. De acuerdo a la competencia establecida en el Decreto 1-3-0216 del 27 de febrero de 2018, " Por medio del cual se adopta la red vial de Competencia Departamental cargo del Departamento del Valle del Cauca y se dictan otras disposiciones (DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA GOBERNACIÓN, 2018).



VÍAS SECUNDARIAS MEJORADAS

MUNICIPIO: CANDELARIA

INDICADORES

LOCALIZACIÓN:
CRUCERO CANDELARIA
AL LÍMITE CON FLORIDA
(SAN ANTONIO DE LOS
CABALLEROS

ECONÓMICO

Promedio relación costo por tonelada/Km: 41.3

Productos:

Agropecuario: Tomate, Maíz tecnificado, Cítricos, Caña
panelera, Caña.

SOCIAL

Población que conecta: 91825

Población proyectada 2031: 125500

TRÁNSITO

Autos: 5962

Buses: 1680

Camiones: 953

Pasajeros promedio día: 66070

TPD: 16349

TURISMO

Categoría: -

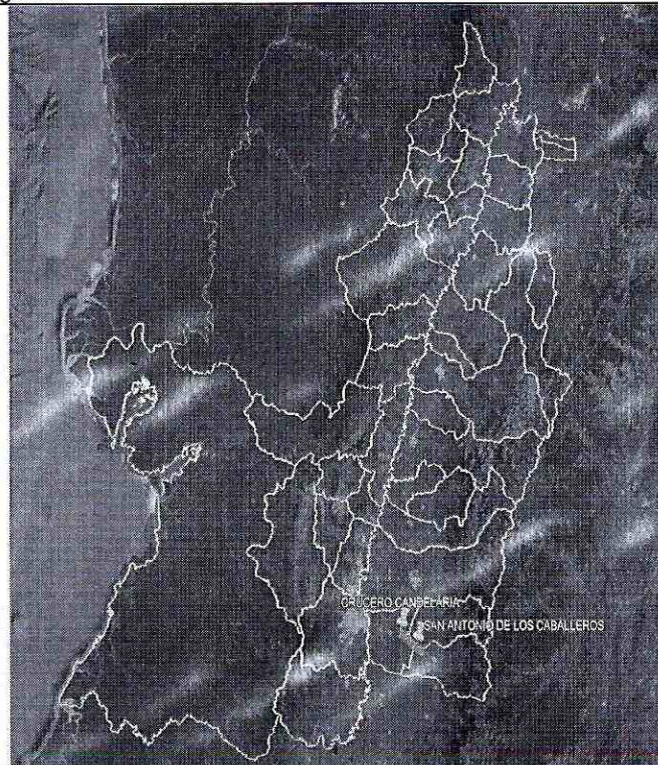
CÓDIGO VÍA: 3202B

ALCANCE: VÍA CRUCERO
CANDELARIA - SAN
ANTONIO DE LOS
CABALLEROS (6,9 KM).
TIENE EyD (ACTUALIZAR)

TIPO DE INTERVENCIÓN:
MEJORAMIENTO
PAVIMENTO RÍGIDO

LONGITUD (KM): 7

ORDEN: SECUNDARIA





MUNICIPIO: GUACARÍ

LOCALIZACIÓN:
GUACARÍ-GUABITAS

CÓDIGO VÍA: 25VL35

ALCANCE: VÍA RUTA
NACIONAL - GUABITAS
(4,8 KM)

TIPO DE INTERVENCIÓN:
MEJORAMIENTO
PAVIMENTO RÍGIDO

LONGITUD (KM): 5

ORDEN: SECUNDARIA

INDICADORES

ECONÓMICO

Promedio relación costo por tonelada/Km: 34.1

Productos:

Agropecuario: Uva, Papaya, Maíz tecnificado, Caña.

Misceláneos contenidos en paquete (paqueteo).

SOCIAL

Población que conecta: 33191

Población proyectada 2031: 35672

TRÁNSITO

Autos: 484

Buses:0

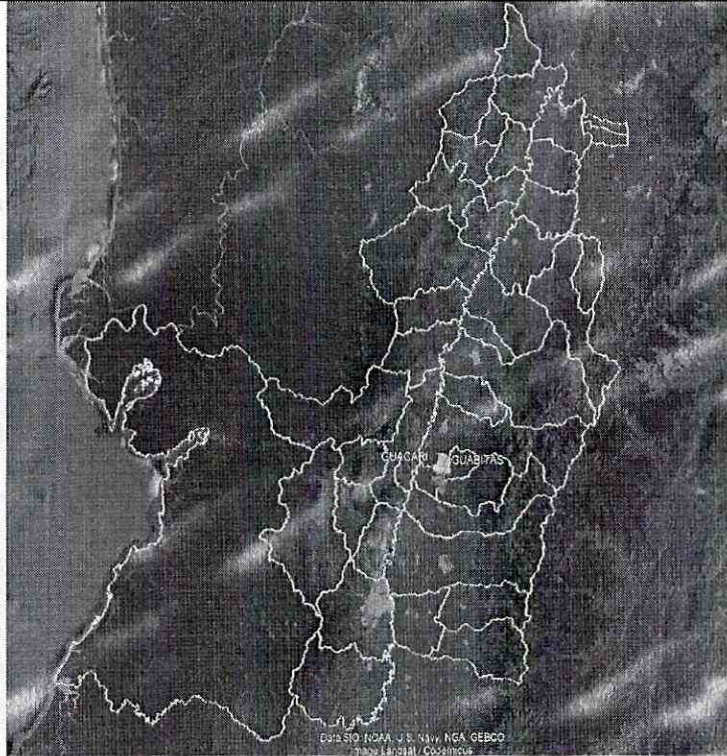
Camiones: 139

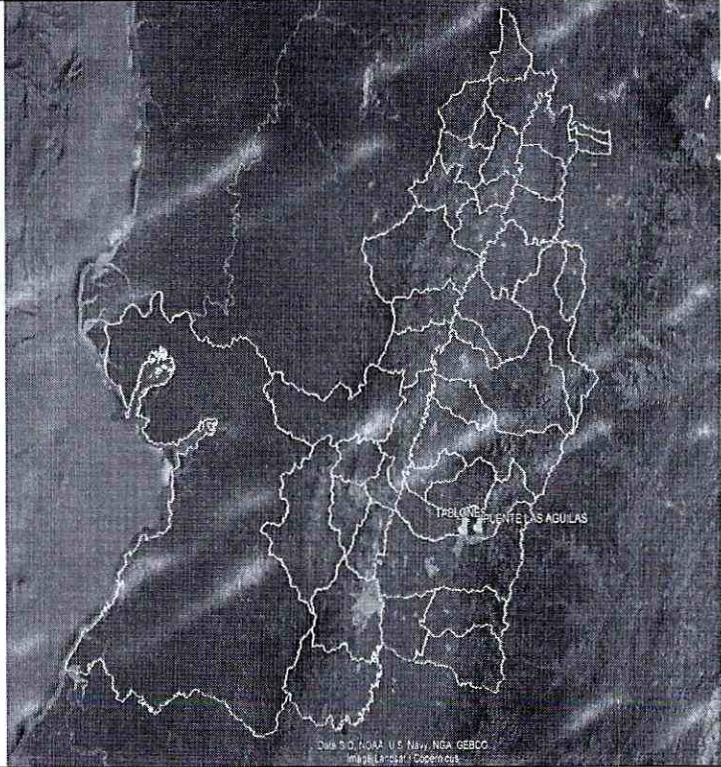
Pasajeros promedio día: 5474

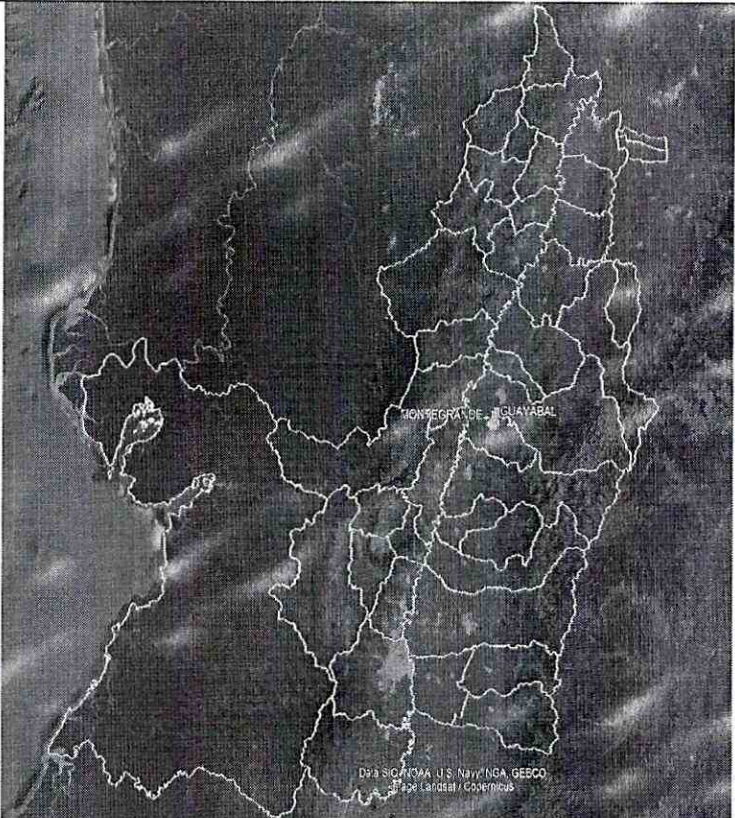
TPD: 3559

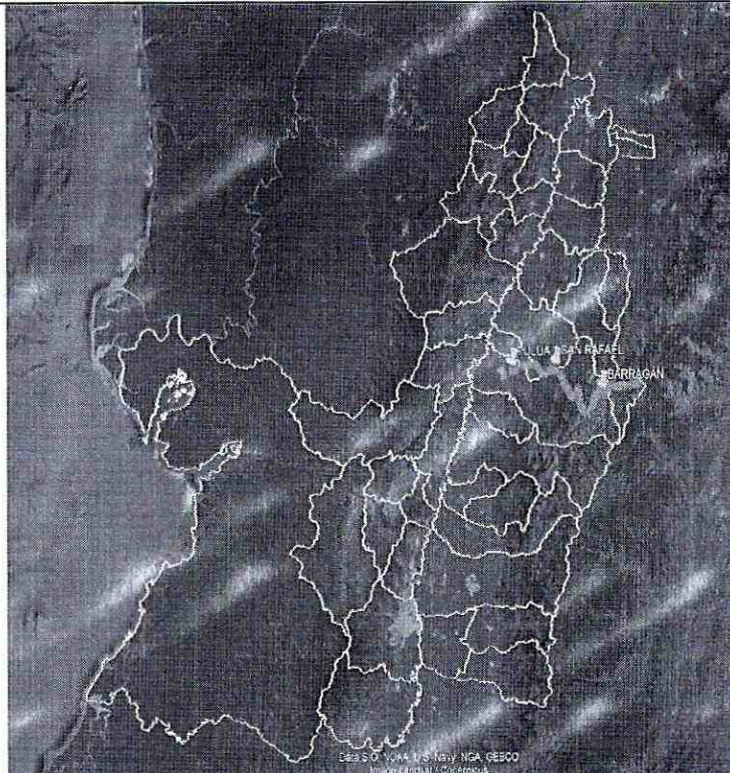
TURISMO

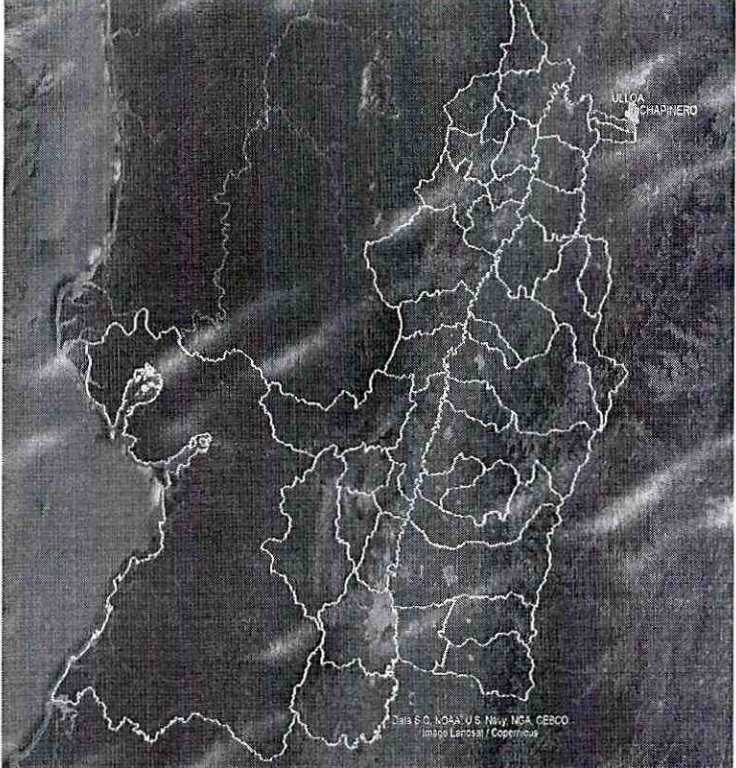
Categoría: -



| | |
|---|--|
| <p>MUNICIPIO: PALMIRA</p> <p>LOCALIZACIÓN: VÍA TABLONES - PUENTE LAS ÁGUILAS</p> <p>CÓDIGO VÍA: 34VL01</p> <p>ALCANCE: TABLONES PUENTE DE LAS ÁGUILAS</p> <p>TIPO DE INTERVENCIÓN: MEJORAMIENTO PAVIMENTO ASFÁLTICO</p> <p>LONGITUD (KM): 0,48</p> <p>ORDEN: SECUNDARIA</p> | <p>INDICADORES</p> |
| | <p>ECONÓMICO</p> <p>Promedio relación costo por tonelada/Km: 31.9</p> <p>Productos:</p> <p>Agropecuario: Cebolla rama, Caña panelera, Caña, Repollo, Cítricos.</p> <p>SOCIAL</p> <p>Población que conecta: 349.294</p> <p>Población proyectada 2031: 446.625</p> <p>TRÁNSITO</p> <p>Autos: 566</p> <p>Buses: 33</p> <p>Camiones: 82</p> <p>Pasajeros promedio día: 5922</p> <p>TPD: 2,591</p> <p>TURISMO</p> <p>Categoría: -</p> |
| |  |

| | |
|--|--|
| <p>MUNICIPIO: SAN PEDRO</p> <p>LOCALIZACIÓN: VÍA INTERNA GUAYABAL-MONTEGRANDE (TODOS LOS SANTOS)</p> <p>CÓDIGO VÍA: 25VLG</p> <p>ALCANCE: -</p> <p>TIPO DE INTERVENCIÓN: CONSTRUCCIÓN VÍA NUEVA</p> <p>LONGITUD (KM): 2</p> <p>ORDEN: SECUNDARIA</p> | <p align="center">INDICADORES</p> <p>ECONÓMICO Promedio relación costo por tonelada/Km: 34.7 Productos: Agropecuario: Papaya, Cítricos, Caña, Banano. Líquidos Inflamables.</p> <p>SOCIAL Población que conecta: 16942 Población proyectada 2031: 18750</p> <p>TRÁNSITO Autos: 576 Buses:42 Camiones: 43 Pasajeros promedio día: 6288 TPD: 3651</p> <p>TURISMO Categoría: -</p> |
|  <p align="center">MONTEGRANDE DE GUAYABAL</p> <p align="right"><small>DATA SOURCE: U.S. NAVY/NGA, GEBCO © 2014 Landstar / Codeminas</small></p> | |

| | |
|---|---|
| <p>MUNICIPIO: TULUÁ</p> <p>LOCALIZACIÓN: BARRAGÁN</p> <p>CÓDIGO VÍA: 25VL22</p> <p>ALCANCE: VÍA TULUÁ - BARRAGAN - TOLIMA (96 KM), SECTOR SAN RAFAEL - BARRAGAN (44 KM). MANTENIMIENTO PERIODICO (10 KM)</p> <p>TIPO DE INTERVENCIÓN: MANTENIMIENTO PERIODICO AFIRMADO</p> <p>LONGITUD (KM): -</p> <p>ORDEN: SECUNDARIA</p> | <p align="center">INDICADORES</p> <p>ECONÓMICO Promedio relación costo por tonelada/Km: 25 Productos: Agropecuario: Plátano, Piña, Papaya, Caña, Cítricos</p> <p>SOCIAL Población que conecta: 212685 Población proyectada 2031: 249952</p> <p>TRÁNSITO Autos: 5 Buses: 173 Camiones: 178 Pasajeros promedio día: 8613 TPD: 6086</p> <p>TURISMO Categoría: ALTA</p> |
| |  |

| | |
|---|---|
| <p>MUNICIPIO: ULLOA</p> <p>LOCALIZACIÓN: ULLOA-FILANDIA</p> <p>CÓDIGO VÍA: 29VL05</p> <p>ALCANCE: VÍA ULLOA - LÍMITE QUINDIO (4,5 KM). CHAPINERO - LÍMITE QUINDIO (1,1 KM)</p> <p>TIPO DE INTERVENCIÓN: MEJORAMIENTO PLACA HUELLA</p> <p>LONGITUD (KM): 1.1</p> <p>ORDEN: SECUNDARIA</p> | <p align="center">INDICADORES</p> <p>ECONÓMICO Promedio relación costo por tonelada/Km: 83.5 Productos: Agropecuario: Plátano, Piña, Cítricos, Café, Banano.</p> <p>SOCIAL Población que conecta: 5465 Población proyectada 2031: 5808</p> <p>TRÁNSITO Autos: 1772 Buses:0 Camiones: 182 Pasajeros promedio día: 6898 TPD: 4700</p> <p>TURISMO Categoría: -</p> |
|  | |

| | | | |
|---|---|--|---------------------------------|
| GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca |   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | | Versión: 03 |
| | | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | | Página 34 de 81 |

6. ARTICULACIÓN A LA POLÍTICA PÚBLICA, PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y/O PLANES MUNICIPALES DE DESARROLLO

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) de Colombia establece bases que se estructuran en torno a varios pilares fundamentales, que pueden variar ligeramente en cada administración, pero suelen incluir componentes clave para el desarrollo de la infraestructura del transporte como son: el “Desarrollo Económico y Competitividad” Fomento de la productividad, apoyo a sectores estratégicos, inversión en infraestructura, y promoción de la innovación y el emprendimiento, el “Desarrollo Regional” Promoción de un desarrollo equilibrado entre las diferentes regiones del país, apoyo a las economías locales y mejora de la conectividad regional.

| Política/Planes de Desarrollo/Ordenanzas/Leyes | Categoría (Nacional, Departamental, Municipal) |
|---|--|
| Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: “Colombia potencia mundial de la vida” | Plan de Desarrollo Nacional |
| Plan de Desarrollo Municipal | (cuando aplique) N/A |

CONTRIBUCIÓN A LA POLÍTICA PÚBLICA

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) de Colombia establece bases que se estructuran en torno a varios pilares fundamentales, que pueden variar ligeramente en cada administración, pero suelen incluir componentes clave para el desarrollo de la infraestructura del transporte como son: el “Desarrollo Económico y Competitividad” Fomento de la productividad, apoyo a sectores estratégicos, inversión en infraestructura, y promoción de la innovación y el emprendimiento, el “Desarrollo Regional” Promoción de un desarrollo equilibrado entre las diferentes regiones del país, apoyo a las economías locales y mejora de la conectividad regional.


Plan de Desarrollo Nacional

Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: “Colombia potencia mundial de la vida”

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 35 de 81 |

Plan de Desarrollo Departamental 2024-2027 “Liderazgo que Transforma”

| | |
|------------------------|---|
| Meta de Resultado PDD: | Alcanzar un 40% de vías en buen estado a cargo del departamento durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401012402006. Intervenir en 29 kilómetros de vías secundarias con actividades de mejoramiento |
| Metas de Producto PDD: | 1200401022402016. Intervenir 3 puentes de la red vial secundaria durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401032402021. Intervenir en 282 kilómetros de vías a cargo del departamento con actividades de mantenimiento en el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401042402035. Intervenir en 0,2 kilómetros de vías a cargo del Departamento atendidas por emergencia durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401052402041. Intervenir en 32 kilómetros de vías terciarias con actividades de mejoramiento durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401062402044. Construir 1 puente en vía terciaria durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401112402096. Intervenir en 0,1 kilómetros de vías terciarias atendidas por emergencia durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401142402112. Intervenir en 100 kilómetros de vías terciarias con actividades de mantenimiento en el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401152402114. Intervenir en 7 kilómetros en vías urbanas con actividades de mejoramiento en el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401102402061. Construir 3 puentes en vías urbanas durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401072402055. Intervenir en 1 kilómetros caminos ancestrales con actividades de mejoramiento durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401082402056. Intervenir en 8 kilómetros caminos ancestrales con actividades de mantenimiento durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401092402057. Construir 2 puentes en caminos ancestrales durante el periodo de gobierno. |
| Metas de Producto PDD: | 1200401172402125. Adquirir 1 banco de maquinaria durante el periodo de gobierno. |

| | | |
|---|--|---------------------------------|
| GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 36 de 81 |

| | |
|------------------------|--|
| Metas de Producto PDD: | 1200401132402107- Asistir técnicamente una entidad en infraestructura del transporte en el departamento durante el periodo de gobierno |
| Metas de Producto PDD: | 1200401162402118 - Elaborar 15 estudios y diseños de pre inversión durante el periodo de gobierno |
| Metas de Producto PDD: | 1200401122402104 - Elaborar un plan maestro de transporte intermodal y de logística durante el periodo de gobierno |
| Área Funcional: | 3412004010040000 |

Plan de Desarrollo Municipal (cuando aplique)

N/A

7. OBJETIVOS DEL PROYECTO

7.1 Estructura de Árbol de Objetivos.

Objetivo general

Mejorar la conectividad terrestre en el departamento del Valle del Cauca.

Medios directos

- MEJORAR LAS VÍAS SECUNDARIAS DEL DEPARTAMENTO
- MEJORAR LAS VÍAS Terciarias DEL DEPARTAMENTO
- MANTENER LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO
- ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS SECUNDARIAS
- MANTENER LAS VÍAS Terciarias DEL DEPARTAMENTO
- ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS Terciarias
- CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS Terciarias
- MEJORAR LOS PUENTES CONSTRUIDOS EN VÍAS SECUNDARIAS
- MEJORAR LAS VÍAS URBANAS DEL DEPARTAMENTO
- CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS URBANAS
- MEJORAR LAS VÍAS ANCESTRALES
- MANTENER LAS VÍAS ANCESTRALES
- CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN VÍAS ANCESTRALES
- ADQUIRIR MAQUINARIA Y EQUIPOS DE TRANSPORTE
- REALIZAR LOS ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN PARA LA RED VIAL DEL DEPARTAMENTO
- IMPLEMENTAR EL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE INTERMODAL Y LOGÍSTICA EN EL DEPARTAMENTO
- MANTENER LA ASISTENCIA TÉCNICA EN INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO

Medios indirectos

^

| | | |
|--|--|---------------------------------|
| GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 37 de 81 |

- Realizar obras de mejoramiento en las vías secundarias del departamento
- Realizar obras de mejoramiento en las vías terciarias del departamento
- Realizar obras de mantenimiento en las vías secundarias del departamento
- Realizar obras de mantenimiento de emergencias en las vías secundarias del departamento
- Realizar obras de mantenimiento en las vías terciarias del departamento
- Realizar obras de mantenimiento de emergencias en las vías terciarias del departamento
- Realizar la construcción de puentes en vías terciarias
- Realizar obras de mejoramiento en puentes de las vías secundarias del departamento
- Realizar obras de mejoramiento en las vías urbanas del departamento
- Realizar la construcción de puentes en las vías secundarias del departamento
- Realizar obras de mejoramiento en los caminos ancestrales del departamento
- Realizar obras de mantenimiento en los caminos ancestrales del departamento
- Realizar la construcción de puentes en los caminos ancestrales del departamento
- Adquirir maquinaria y equipos de transporte
- Realizar el plan maestro de transporte y logística del departamento.
- Realizar estudios y diseños para infraestructura en el departamento
- Realizar la asistencia técnica, administrativa, jurídica, financiero, social, predial y ambiental en infraestructura en el departamento

Fines directos

- Disminuir los costos de operación y mantenimiento
- Disminuir la accidentalidad en la vía
- Aumentar la comercialización de productos
- Disminuir los tiempos de viaje
- descongestionar las vías por pasos restringidos

Fines indirectos

- Disminuir los costos de transporte y pasajeros
- Agilizar el acceso a servicios médicos
- Disminuir la deserción escolar
- Disminuir los precios en los alimentos
- Mejorar la competitividad y disminuir el costo de vida

7.2 Indicador para Medir el Objetivo General

| | |
|--------------------|--|
| Indicador | Vías en buen estado a cargo del departamento |
| Medido a través de | Porcentaje |
| Unidad de Medida | Kilómetros |

7.3 Relación entre las Causas y los Objetivos

| CAUSA DIRECTAS | OBJETIVOS ESPECIFICOS |
|--|---|
| INSUFICIENTE CAPACIDAD EN LAS VÍAS SECUNDARIAS DEL DEPARTAMENTO | MEJORAR LAS VÍAS SECUNDARIAS DEL DEPARTAMENTO |
| INSUFICIENTE CAPACIDAD EN LAS VÍAS Terciarias DEL DEPARTAMENTO | MEJORAR LAS VÍAS Terciarias DEL DEPARTAMENTO |
| INADECUADO MANTENIMIENTO EN LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO | MANTENER LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO |
| INSUFICIENTE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS EN VÍAS SECUNDARIAS | ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS SECUNDARIAS |
| INADECUADO MANTENIMIENTO EN LAS VÍAS Terciarias DEL DEPARTAMENTO | MANTENER LAS VÍAS Terciarias DEL DEPARTAMENTO |
| INSUFICIENTE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS EN VÍAS Terciarias | ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS Terciarias |
| DESCONEXIÓN DE LAS VÍAS Terciarias EN EL DEPARTAMENTO | CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS Terciarias |
| DETERIORO DE LAS CONDICIONES DE LOS PUENTES CONSTRUIDOS EN VÍAS SECUNDARIAS | MEJORAR LOS PUENTES CONSTRUIDOS EN VÍAS SECUNDARIAS |
| INSUFICIENTE CAPACIDAD EN LAS VÍAS URBANAS DEL DEPARTAMENTO | MEJORAR LAS VÍAS URBANAS DEL DEPARTAMENTO |
| DESCONEXIÓN DE LAS VÍAS URBANAS PARA EL TRÁNSITO DE PASAJEROS Y PRODUCTOS | CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS URBANAS |
| INSUFICIENTE CAPACIDAD EN LAS VÍAS ANCESTRALES | MEJORAR LAS VÍAS ANCESTRALES |
| INSUFICIENTE MANTENIMIENTO EN LAS VÍAS ANCESTRALES | MANTENER LAS VÍAS ANCESTRALES |
| DESCONEXIÓN DE LAS VÍAS ANCESTRALES EN EL DEPARTAMENTO | CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN VÍAS ANCESTRALES |
| DEFICIENTE MANTENIMIENTO Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS | ADQUIRIR MAQUINARIA Y EQUIPOS DE TRANSPORTE |
| INEXISTENCIA DE UN PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE INTERMODAL Y DE LOGÍSTICA EN EL DEPARTAMENTO | IMPLEMENTAR EL PLAN MAESTRO DEL TRANSPORTE INTERMODAL Y DE LOGÍSTICA EN EL DEPARTAMENTO |

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 39 de 81 |

| | |
|--|--|
| BAJA CAPACIDAD TÉCNICA INSTITUCIONAL PARA ATENDER LA INFRAESTRUCTURA EN EL DEPARTAMENTO | MANTENER LA ASISTENCIA TÉCNICA EN INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO |
| AUSENCIA DE ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA REALIZAR OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL DEPARTAMENTO | REALIZAR LOS ESTUDIOS DE PREINVERSION PARA LA RED VIAL DEPARTAMENTO. |

8. ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN *(son los diferentes caminos que se pueden tomar para llegar a cumplir el objetivo propuesto y por tanto modificar la situación actual, atendiendo las condiciones, características y tiempo esperados; se propone explorar todas las posibilidades que se tengan a disposición para el logro de los objetivos específicos y cumplir así con el resultado esperado por la intervención)*

8.1 Descripción de la alternativa 1:

Realizar obras específicas para la red vial a cargo del Departamento del Valle del Cauca.

8.2 Descripción de la alternativa 2 (si aplica):

Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir cualquier vía de la red departamental.

8.3 Alternativa seleccionada:

Fortalecer de Manera Integral la infraestructura vial a Cargo del Departamento del Valle del Cauca a través de un proyecto general, que brinde la posibilidad de intervenir cualquier vía de la red departamental.

8.4 Justificación de la Alternativa seleccionada

Esta alternativa, permite la flexibilidad de la inversión, así como un alto grado de eficiencia y celeridad en la administración de los recursos, por lo que pasa a preparación. Se selecciona a partir de las necesidades de mejoramiento, mantenimiento, construcción y mantenimiento periódico no solo de las vías a cargo del departamento sino también coadyuvar a los municipios con vías terciarias e incluso hacer intervenciones en vías urbanas identificadas en el plan vial departamental, además poder realizar los estudios y diseños que se requieran, este proyecto tipifica unas actividades que se presupuestan mediante presupuestos típicos por km de intervención, los cuales pueden ser ajustados de manera específica, con los resultados de los estudios y diseños, si su complejidad o especificidad lo requiere.

Esta alternativa que pasa a preparación, considera el desarrollo de la infraestructura vial modo carretero, incluyendo vías urbanas, secundarias, terciarias, caminos ancestrales, plan vial y estudios y diseños. Lo que permite atender todo tipo de intervenciones con mayor flexibilidad de la inversión, así como un alto grado de eficiencia y celeridad en la administración de los recursos, por lo que pasa a preparación.

✓

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 40 de 81 |

Esta alternativa, permite la flexibilidad de la inversión, así como un alto grado de eficiencia y celeridad en la administración de los recursos, por lo que pasa a preparación.

Se selecciona a partir de la necesidades de mejoramiento, mantenimiento, construcción y mantenimiento periódico no solo de las vías a cargo del departamento sino también coadyuvar a los municipios con vías terciarias e incluso hacer intervenciones en vías urbanas identificadas en el plan vial departamental, además poder realizar los estudios y diseños que se requieran, este proyecto tipifica unas actividades que se presupuestan mediante presupuestos típicos por km de intervención, los cuales pueden ser ajustados de manera específica, con los resultados de los estudios y diseños, si su complejidad o especificidad lo requiere.

Esta alternativa que pasa a preparación, considera el desarrollo de la infraestructura vial modo carretero, incluyendo vías urbanas, secundarias, terciarias, caminos ancestrales, plan vial y estudios y diseños. Lo que permite atender todo tipo de intervenciones con mayor flexibilidad de la inversión, así como un alto grado de eficiencia y celeridad en la administración de los recursos, por lo que pasa a preparación.

ANÁLISIS TÉCNICO DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA



La alternativa seleccionada consiste en la realización de las siguientes actividades:

- Mejoramiento de vías secundarias
- Mejoramiento de vías terciarias
- Mejoramiento en vías urbanas
- Mejoramiento de caminos ancestrales
- Mantenimiento en vías secundarias
- Mantenimiento en vías terciarias
- Mantenimiento de emergencia en vía secundaria
- Mantenimiento de emergencia en vía terciaria
- Mantenimiento de caminos ancestrales
- Mejoramiento de vías urbanas
- Construcción de puentes en vías urbanas
- Construcción de puentes en vías terciarias
- Construcción de puentes en caminos ancestrales
- Ampliación o rectificación de puente en vía secundaria
- Adquisición de Maquinaria y equipos
- Realización del Plan vial Departamental
- Realización de Estudios y diseños
- Contratación de Asistencia Técnica

Aspectos generales y técnicos (ingeniería del proyecto)

El presente proyecto al estar enmarcado dentro del sector Transporte, requiere que se desarrolle dentro de los más altos estándares de la ingeniería civil, y sus diferentes

✓

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 41 de 81 |

especialidades, que confluyen en las obras de infraestructura, como vías, puentes, obras de drenaje y contención, entre otros.

Las obras que se realizarán con este proyecto dependerá del tipo de intervención que se requiera para cada una de las vías a atender y en los tramos específicos a intervenir. En ese orden de Ideas, este proyecto tiene productos dependiendo de la tipología de intervención que requiere cada vía o tramo de vía, es así como el INVIAS, como organismo rector y normativo de las obras de infraestructura vial en Colombia, define los tipos de intervención en las carreteras de la siguiente manera:

Obras de mejoramiento

Son aquellas obras que implican cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.

Las obras de mejoramiento se pueden dar en diferentes líneas puesto que son diferentes las formas en que se pueden mejorar las condiciones de las vías; desde mejoramientos básicos que consisten en complementar la vía con elementos de protección como muros o pontones, que mejoran su adaptación al terreno y las aguas lluvias, o cambios en la superficie de rodadura, pasando por ejemplo de afirmado a pavimentos rígidos bien sea tipo placa huella o en losas de concreto, dependiendo de los requerimientos técnicos, o flexibles en asfaltos u otro tipo de tecnología equivalente.

Dentro de las obras de mejoramiento, también se incluyen las ampliaciones de sección de vía, adición de bermas, cunetas o bermas cunetas cuando no existiesen, y finalmente las construcciones de nuevas calzadas dejándolas vías en doble calzada, siempre y cuando estas sean paralelas y en el mismo recorrido de la calzada existente, (cuando la nueva calzadas se construye en par vial, se considera ya no como mejoramiento sino como una nueva vía).

Las obras de mejoramiento pueden estar motivadas en diferentes factores, como el aumento del tráfico promedio diario TPD, o el requerimiento de mejores velocidades de movilidad, o cambios en el tipo de vehículos que transitan que requieren mejores superficies de rodamientos, o adecuaciones por afectaciones medioambientales que impiden una óptima movilidad en la misma.


Para construir las obras de mejoramientos requieren de estudios y diseños, específicos de acuerdo al tipo de intervención requerida.

Las obras de mejoramiento cuando se estime que deben ampliar la sección de la vía y se construyan nuevas calzadas, y la entidad territorial no cuente con la titularidad de las franjas de retiro obligatorio deberá además de las obras, adquirir los predios que requiera el proyecto bien sea por procesos de enajenación voluntaria o por expropiaciones judicial o administrativa, según los términos de ley 1682 de 2013.

Obras de mantenimiento periódico

Su implementación comprende la realización de actividades de conservación a intervalos variables, destinados primordialmente a recuperar los deterioros ocasionados por el uso o por fenómenos naturales o agentes externos. Las obras de mantenimiento periódico normalmente se requieren cada lustro dentro del ciclo de vida de las vías.

✓

| | | | |
|---|---|--|---------------------------------|
| GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca |   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | | Versión: 03 |
| | | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | | Página 42 de 81 |

Este tipo de intervenciones tienen un alcance mayor al de los mantenimientos rutinarios, los cuales deben ser continuos y se limitan por ejemplo a actividades de limpieza rocería o demarcación, el mantenimiento periódico, en cambio implica actividades más complejas que a menudo requieren algunos estudios y diseños, como reparación de parcheo y bacheo, construcción de obras de arte y contención adicionales.

La diferencia entre las actividades de rehabilitación y las de mantenimiento periódico, está en que en el mantenimiento, se corrigen algunas afecciones que alteran la transitabilidad de la vía producto de su uso o de afectaciones por fenómenos externos, pero ese deterioro es bien o focalizado o no están grave como para que se requiera por ejemplo recuperar la totalidad de la superficie de rodadura que sería el caso de las obras de rehabilitación

Estudios y Diseños

Los estudios y diseños para el transporte tendrán que tener estos componentes.

La ejecución de 31 componentes permitirá la obtención de los estudios y diseños de acuerdo a la iniciativa, determinando el tipo de obra necesaria para cada sector, el costo total de la obra y el impacto de la obra para la comunidad y para la región. En los 31 componentes se recopilaba informes técnicos, sociales, ambientales, y prediales.

A continuación, se presenta los 31 componentes.

1. Localización exacta de la obra.
2. Estudio Topográfico
3. Estudio de tránsito, capacidad y niveles de servicio.
4. Estudio de trazado y diseño geométrico.
5. Estudio de señalización, demarcación y seguridad vial.
6. Estudio de geología y geotecnia.
7. Estudios de suelos
8. Estudio de estabilidad y estabilización de taludes
9. Diseño de pavimentos
10. Estudio de hidrología, hidráulica y socavación
11. Diseño de estructuras
12. Estudios y diseños definitivos de estructuras especiales como puentes y túneles
13. Diagnóstico y patología de estructuras especiales como puentes y túneles
14. Diagnóstico y patología de estructuras existentes
15. Estudio de Urbanismo y paisajismo
16. Estudio de gestión predial
17. Estudio de gestión social
18. Estudios ambientales de conformidad con la ley 1682 de 2013
19. Plan de manejo arqueológico o concepto arqueológico
20. Diseño del plan de manejo de tránsito y el costeo para su implementación
21. Diseño de redes eléctricas
22. Diseño de redes de gas natural, gasoductos y oleoductos
23. Diseño de red de telecomunicaciones
24. Diseño de red de acueducto

✓

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 43 de 81 |

25. Diseño de red de alcantarillado
26. Especificaciones técnicas
27. Planos de construcción generales y de detalle, como planta, perfiles, cortes estructurales y obras de drenaje
28. Proceso constructivo del proyecto
29. Estudio de cantidades de obra, análisis de precios unitarios
30. Evaluación socioeconómica
31. Resumen Ejecutivo

Obras de mantenimiento rutinario

Es el conjunto de actividades que se ejecutan permanentemente a lo largo del camino y que se realizan diariamente en los diferentes tramos de la vía. Tiene como finalidad principal la preservación de todos los elementos del camino con la mínima cantidad de alteraciones o de daños y, en lo posible, conservando las condiciones que tenía después de la construcción o la rehabilitación. Debe ser de carácter preventivo y se incluyen en este mantenimiento, las actividades de limpieza de las obras de drenaje, el corte de la vegetación y las reparaciones de los defectos puntuales de la plataforma, entre otras. En los sistemas tercerizados de mantenimiento vial, también se incluyen actividades socio-ambientales, de atención de emergencias viales menores y de cuidado y vigilancia de la vía.

8.5 Marco Legal

Teniendo en cuenta que este es un proyecto del sector transporte, donde se pretende desarrollar infraestructura del transporte, dentro del ámbito territorial Departamental, existen algunas normas relevantes, que configuran un marco legal para el desarrollo del proyecto, las cuales se reseñan a continuación:

Ley 105 del 30 de diciembre 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." (CONGRESO DE LA REPÚBLICA, 1993)

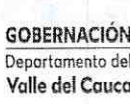

Ley 1228 del 16 de julio de 2008, Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones (CONGRESO DE LA REPÚBLICA, 2008)

Ley 1682 de 22 de noviembre de 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias" (CONGRESO DE LA REPÚBLICA, 2013)

Ley 1742 de diciembre 26 de 2014 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, agua potable y saneamiento básico, y los demás sectores que requieran expropiación en proyectos de inversión que adelante el Estado y se dictan otras disposiciones" (CONGRESO DE LA REPÚBLICA, 2014)

Ley 1882 del 15 de enero de 2018, 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. (CONGRESO DE LA REPÚBLICA, 2018)

✓

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 44 de 81 |

Documento CONPES 3480 de 2007, política para el mejoramiento de la gestión vial Departamental a través de la implementación del “PLAN VIAL REGIONAL” (CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL , 2007)

Documento CONPES 3857 de 2016, “Lineamientos de política para para la gestión de la red Terciaria” (CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL, 2016)

Ley 1955 de mayo 25 de 2019, por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” (CONGRESO DE LA REPÚBLICA, 2019)

Ordenanza 513 del 6 de agosto de 2019, “por medio de la cual se adopta el plan de Ordenamiento Territorial del Valle del Cauca – POTD VALLE DEL CAUCA” (ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL VALLE DEL CAUCA, 2019)

Ordenanza 539 del 5 de junio de 2002 “Plan de Desarrollo Departamental 2020-2023 VALLE INVENCIBLE” (ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL VALLE DEL CAUCA, 2020)

Decreto 1-3-0216 del 27 de febrero de 2018, “Por medio del cual se adopta la red vial de Competencia Departamental cargo del Departamento del Valle del Cauca y se dictan otras disposiciones (DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA GOBERNACIÓN, 2018)

Resolución 0001240 del 25 de abril de 2013, “por la cual se adoptan los criterios técnicos, la matriz y la guía metodológica para la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o red Vial Nacional y se dictan otras disposiciones” (MINISTERIO DEL TRANSPORTE, 2013)

Resolución 0005951 de 31 de diciembre de 2015, “por la cual se expide la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes al Departamento del Valle del Cauca” (MINISTERIO DEL TRANSPORTE, 2015)

Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Subsector Vial “PAGA” versión 2 de abril de 2011 (INVIAS, 2011)

Decreto 1080 del 26 de mayo de 2015, “por el cual se expide el decreto Único Reglamentario del Sector Cultura”, el cual tiene injerencia directa en las actividades de proyectos e infraestructura.

Decreto 1077 del 26 de mayo de 2015, “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio”, (MINISTERIO DE VIVIENDA, 2015), donde se fijan los alcances de las licencias de construcción respecto a las obras de infraestructura vial.

Resolución 898 de agosto 19 de 2014, “Por medio de la cual se fijan normas, métodos, parámetros, criterios, y procedimientos para la elaboración de avalúos comerciales requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte a que se refiere la Ley 1682 de 2013” (IGAC, 2014)

De igual manera para el desarrollo y ejecución del proyecto se debe tener en cuenta la normatividad específica para las obras del sector fijadas por el Instituto Nacional de Vías INVIAS, organismo rector de la normatividad en el sector de la construcción de infraestructura vial y quien entre otros manuales guías e instructivos indica que deben atenderse los siguientes:

- Cartilla Gestión del Riesgo (INVIAS, 2017)
- Norma Colombiana de Diseño de Puentes CCP14

| | | | |
|---|---|--|---------------------------------|
| GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca |   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | | Versión: 03 |
| | | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | | Página 45 de 81 |

(ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIERIA SISMICA -AIS & INVIAS, 2013)

- Manual de drenaje para carreteras
(INVIAS & MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2009)
- Especificaciones generales de construcción de carreteras y normas de ensayo para materiales de carreteras
(INVIAS, 2018)
- Manual de diseño geométrico
(INVIAS, 2008)
- Guía metodológica para el diseño de obras de rehabilitación de pavimentos asfálticos de carreteras
(INVIAS, 2008)
- Manual de diseño de pavimentos asfálticos para vías con bajos volúmenes de tránsito
(INVIAS, 2007)
- Manual de diseño de pavimentos de concreto para vías con bajos, medios y altos volúmenes de tránsito
(INVIAS, 2008)
- Manual de diseño de cimentaciones superficiales y profundas para carreteras
(INVIAS, 2012)
- Manual de Mantenimiento de Carreteras 2016 V2
(INVIAS, 2016)
- Resolución 10099 del 27 de Diciembre de 2017
(INVIAS, 2017)
- Cartilla Guía Placa Huellas
(INVIAS, 2017)
- Guía de manejo ambiental
(INVIAS, 2011)
- Manual para la inspección visual de estructuras de drenaje
(INVIAS & UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, 2006)
- Manual para la inspección visual de pavimentos flexibles
(INVIAS & UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, 2006)
- Manual para la inspección visual de pavimentos rígidos
(INVIAS & UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, 2006)
- Manual para la inspección visual de puentes y pontones
(INVIAS & UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, 2006)
- Manual para la inspección visual de obras de estabilización
(INVIAS & UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA, 2006)

- Manual de Interventoría 2016
(INVIAS, 2016)
- Manual Señalización 2015
(INVIAS, 2015)
- Manual de servicios de consultoría para el invias
(INVIAS, 2014)

9. ESTUDIO DE NECESIDADES RELACIONADO CON LA OFERTA Y LA DEMANDA DE LOS BIENES Y/O SERVICIOS *(Para realizar el estudio de mercado del bien y/o servicio de la alternativa de solución es necesario como mínimo contar con los valores de dos años anteriores a la vigencia actual, así mismo los valores proyectados para la oferta de cada bien y/o servicio debe corresponder a la situación sin proyecto, es decir que no debe incluir el incremento de la oferta generada como consecuencia de la intervención particular en el horizonte de evaluación)*

| Bien/Servicio: | Descripción del Bien/Servicio | Descripción de la Oferta | Descripción de la Demanda |
|--|---|--|---|
| VÍAS SECUNDARIAS MEJORADAS | VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO CON ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO | EL NÚMERO DE KILÓMETROS QUE LA GOBERNACIÓN DEL VALLE PRETENDE INTERVENIR EN EL PERIODO DE GOBIERNO | NECESIDAD QUE TIENE EL DEPARTAMENTO EN KILÓMETROS DE VÍAS BAJO SU CARGO A INTERVENIR CON ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO |
| VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO ATENDIDAS POR EMERGENCIA | SON TODAS LAS VÍAS QUE SE INTERVIENEN DEBIDO A LAS EMERGENCIAS QUE SE PRESENTAN POR DETERIORES O FACTORES CLIMÁTICOS O ATMOSFÉRICOS | EL NÚMERO DE KILÓMETROS QUE LA GOBERNACIÓN ESPERA INTERVENIR DEBIDO A LAS EMERGENCIAS PRESENTADAS EN EL PERIODO DE GOBIERNO. | ES EL HISTÓRICO EN KILÓMETROS DE LAS INTERVENCIONES REALIZADAS POR FACTORES ATMOSFÉRICOS Y CLIMATOLÓGICOS EN EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA. |
| VÍAS SECUNDARIAS CON ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO | INTERVENIR LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO CON ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO EN EL PERIODO DE GOBIERNO | NÚMERO DE KILÓMETROS QUE DESDE LA GOBERNACIÓN SE HAN INTERVENIDO Y SE PRETENDEN INTERVENIR EN EL | LA NECESIDAD HISTÓRICA EN KILÓMETROS QUE EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA NECESITA EN ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO |



| | | PERIODO DE GOBIERNO | |
|--|---|--|--|
| Puente construido en vía urbana | Un puente construido en vía urbana en el departamento del Valle del Cauca se refiere a una estructura de ingeniería civil que se erige sobre obstáculos como ríos, valles, carreteras, o vías férreas para permitir el paso seguro de vehículos y peatones dentro de una zona urbana de este departamento en Colombia. Estos puentes son esenciales para mejorar la conectividad y el flujo de tráfico en áreas | Número de puentes a construir por el departamento del Valle del Cauca en las vías urbanas | necesidad histórica de puentes que se necesitan construir en las vías urbanas del departamento del Valle del Cauca |
| Puentes construidos en vías terciarias | En el departamento del Valle del Cauca, Colombia, los puentes de vías terciarias son infraestructuras viales que permiten la conexión y el tránsito sobre obstáculos naturales, como ríos y quebradas, en caminos rurales o vías terciarias. Estas vías son cruciales para la comunicación | el número de puentes que la gobernación ofrece mantener, mejorar o construir en el periodo de gobierno | El numero histórico de puentes en el departamento que necesitan ser intervenidos. |

| | | | |
|---|--|---|--|
| | y el desarrollo de las zonas rurales, facilitando el acceso a servicios básicos, mercados y centros urbanos | | |
| Puentes ampliados o rectificadas en vías secundarias | Son todos aquellos puentes priorizados en el plan de desarrollo y que serán sujetos a intervenciones por parte de la gobernación. | Número de intervenciones que ofrece la gobernación para mejorar puentes existentes en el departamento del Valle del Cauca. | Necesidad histórica que tiene el departamento del Valle del Cauca en mejoramiento de puentes existentes. |
| Vías Departamentales en buen estado de transpirabilidad | Este bien de uso público, constituido por la red vial urbana, secundaria y terciaria como también puentes y obras de la infraestructura del transporte que permiten a la población movilizarse en mejores condiciones por el territorio, dinamizando la economía y los indicadores sociales. | En una serie de intervenciones que se han realizado por las administraciones anteriores y proyectando 4 años posteriores a las intervenciones realizadas teniendo como fundamento los tiempos que nos da el INVIAS para intervenir nuevamente y mantener sus buenas condiciones de transitabilidad. | Es la necesidad histórica en kilómetros, de las vías que necesitan ser intervenidas en el departamento. |

Estudio de necesidades relacionado con la oferta y la demanda de los bienes y/o servicios


Para Determinar las necesidades del proyecto se debe determinar los siguientes factores:

1.

Determinación de la serie histórica del proyecto:

Para este proyecto se determina la serie historia determinado el año de inicio, como el primer año del periodo de gobierno inmediatamente anterior, y el año final como el ultimo al periodo inmediatamente anterior al año de formulación de este proyecto como respuesta a su necesidad.

El último año proyectado se determina como el siguiente año en que se requiera una nueva intervención para lo que se estiman 5 años hasta el siguiente mantenimiento periódico de cada vía.

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 49 de 81 |

| | | |
|---------------------|-------------------|-------------------------------|
| Año inicial: | Año Final: | Último año proyectado: |
| 2020 | 2023 | 2028 |

Determinación de la oferta y la demanda del proyecto:

De acuerdo a la metodología del DNP, para la determinación de la oferta y la demanda, se establecen las intervenciones realizadas en la serie histórica, pero no lo que oferte este proyecto sino lo que requiera la intervención, lo anterior para poder realizar comparaciones con otras alternativas de solución.

| ESTADO | KM |
|--------------|----------------|
| TIERRA | 69.83 |
| MALO | 303.29 |
| REGULAR | 654.07 |
| BUENO | 586.51 |
| TOTAL | 1543,63 |

Fuente: Inventario vial departamental 2023

Bien o Servicio:

Red vial en buenas condiciones de transitabilidad

Descripción:

Este bien de uso público, constituido por la red vial a cargo del Departamento, permite que la población se movilice en mejores condiciones por el territorio, dinamizando la economía y los indicadores sociales.

Unidad de Medida:

Kilómetros

Serie de oferta y demanda:

| Año | Oferta | Demanda |
|------|--------|---------|
| 2020 | 280,55 | 1313,63 |
| 2021 | 280,55 | 1313,63 |
| 2022 | 356.51 | 1313,63 |
| 2023 | 356.51 | 1313,63 |
| 2024 | 356.51 | 1313,63 |
| 2025 | 459,00 | 1313,63 |
| 2026 | 459,00 | 1313,63 |
| 2027 | 459,00 | 1313,63 |
| 2028 | 459,00 | 1313,63 |

La anterior serie Histórica muestra de manera incremental, que la red vial a cargo del Departamento de 1313,63 Km, ha tenido intervenciones que la dejan en buen estado de 356.51 km donde entre el 2020 y 2023 se intervinieron 76 km, y para que toda la red quede en óptimas condiciones se requiere intervenir 957 km (manteniendo los 356.51 en buen estado) hasta el 2029.

2.

Determinación de la oferta y la demanda del proyecto:

De acuerdo a la metodología del DNP, para la determinación de la oferta y la demanda, se establecen las intervenciones realizadas en la serie histórica, pero no lo que oferte este proyecto sino lo que requiera la intervención, lo anterior para poder realizar comparaciones con otras alternativas de solución.

| ESTADO | KM |
|--------------|----------------|
| TIERRA | 69.83 |
| MALO | 303.29 |
| REGULAR | 654.07 |
| BUENO | 586.51 |
| TOTAL | 1543,63 |

Fuente: Inventario vial departamental 2023

Bien o Servicio:

Puentes ampliados o rectificadas en vías secundarias

Descripción:

Son todos aquellos puentes priorizados en el plan de desarrollo y que serán sujetos a intervenciones por parte de la gobernación

Unidad de Medida:

Número

Serie de oferta y demanda:

| Año | Oferta | Demanda |
|------|--------|---------|
| 2020 | 0 | 5 |
| 2021 | 1 | 4 |
| 2022 | 1 | 3 |
| 2023 | 0 | 3 |
| 2024 | 0 | 3 |
| 2025 | 0 | 3 |
| 2026 | 0 | 3 |
| 2027 | 0 | 3 |
| 2028 | 459,00 | 1313,63 |

La anterior serie Histórica muestra la Descripción de la Demanda Necesidad histórica que tiene el departamento del Valle del Cauca en mejoramiento de puentes existentes y Descripción de la Oferta, el Número de intervenciones que ofrece la gobernación para mejorar puentes existentes en el departamento del Valle del Cauca.

3.

Determinación de la oferta y la demanda del proyecto:

De acuerdo a la metodología del DNP, para la determinación de la oferta y la demanda, se establecen las intervenciones realizadas en la serie histórica, pero no lo que oferte este proyecto sino lo que requiera la intervención, lo anterior para poder realizar comparaciones con otras alternativas de solución.

| ESTADO | KM |
|--------------|----------------|
| TIERRA | 69.83 |
| MALO | 303.29 |
| REGULAR | 654.07 |
| BUENO | 586.51 |
| TOTAL | 1543,63 |

Fuente: Inventario vial departamental 2023

Bien o Servicio:

VÍAS SECUNDARIAS CON ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO

Descripción:

Este bien de uso público, está constituido por la red vial a cargo del Departamento del Valle del Cauca.

Unidad de Medida:

Kilómetros

Serie de oferta y demanda:

| Año | Oferta | Demanda |
|------|--------|---------|
| 2020 | 480,00 | 480,00 |
| 2021 | 480,00 | 480,00 |
| 2022 | 480,00 | 480,00 |
| 2023 | 282,00 | 480,00 |
| 2024 | 282,00 | 480,00 |
| 2025 | 282,00 | 480,00 |
| 2026 | 282,00 | 480,00 |
| 2027 | 282,00 | 480,00 |
| 2028 | 282,00 | 480,00 |

La anterior serie Histórica muestra de manera incremental de la Demanda y la necesidad histórica en kilómetros que el departamento del valle del cauca necesita en actividades de mantenimiento, esta descripción de la oferta se mide en kilómetros

5.

Determinación de la oferta y la demanda del proyecto:

De acuerdo a la metodología del DNP, para la determinación de la oferta y la demanda, se establecen las intervenciones realizadas en la serie histórica, pero no lo que oferte este proyecto sino lo que requiera la intervención, lo anterior para poder realizar comparaciones con otras alternativas de solución.

| ESTADO | KM |
|--------------|----------------|
| TIERRA | 69.83 |
| MALO | 303.29 |
| REGULAR | 654.07 |
| BUENO | 586.51 |
| TOTAL | 1543,63 |

Fuente: Inventario vial departamental 2023

Bien o Servicio:

VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO ATENDIDAS POR EMERGENCIA

Descripción:

Este bien de uso público, constituido por la red vial a cargo del Departamento, que se intervienen debido a las emergencias que se presentan por deterioros o factores climáticos o atmosféricos

Unidad de Medida:

Kilómetros

Serie de oferta y demanda:

| Año | Oferta | Demanda |
|------|--------|---------|
| 2020 | 0.25 | 1.50 |
| 2021 | 0.25 | 1.50 |
| 2022 | 0.25 | 1.50 |
| 2023 | 0 | 1.50 |
| 2024 | 0 | 1.50 |
| 2025 | 0 | 1.50 |
| 2026 | 0 | 1.50 |
| 2027 | 0 | 1.50 |
| 2028 | 0 | 1.50 |

La anterior serie Histórica muestra de manera incremental la descripción de la demanda, medida en kilómetros de las intervenciones realizadas por factores atmosféricos y climatológicos en el departamento del Valle del Cauca, y en la descripción de la oferta se describe el número de kilómetros que la gobernación espera intervenir debido a las emergencias presentadas en el periodo de gobierno.

7

Determinación de la oferta y la demanda del proyecto:

De acuerdo a la metodología del DNP, para la determinación de la oferta y la demanda, se establecen las intervenciones realizadas en la serie histórica, pero no lo que oferte este proyecto sino lo que requiera la intervención, lo anterior para poder realizar comparaciones con otras alternativas de solución.

| ESTADO | KM |
|--------------|----------------|
| TIERRA | 69.83 |
| MALO | 303.29 |
| REGULAR | 654.07 |
| BUENO | 586.51 |
| TOTAL | 1543,63 |

Fuente: Inventario vial departamental 2023

Bien o Servicio:

VÍAS SECUNDARIAS MEJORADAS

Descripción:

Este bien de uso público, constituido por la red vial a cargo del Departamento, permite que la población se movilice en mejores condiciones por el territorio, dinamizando la economía y los indicadores sociales.

Unidad de Medida:

Kilómetros

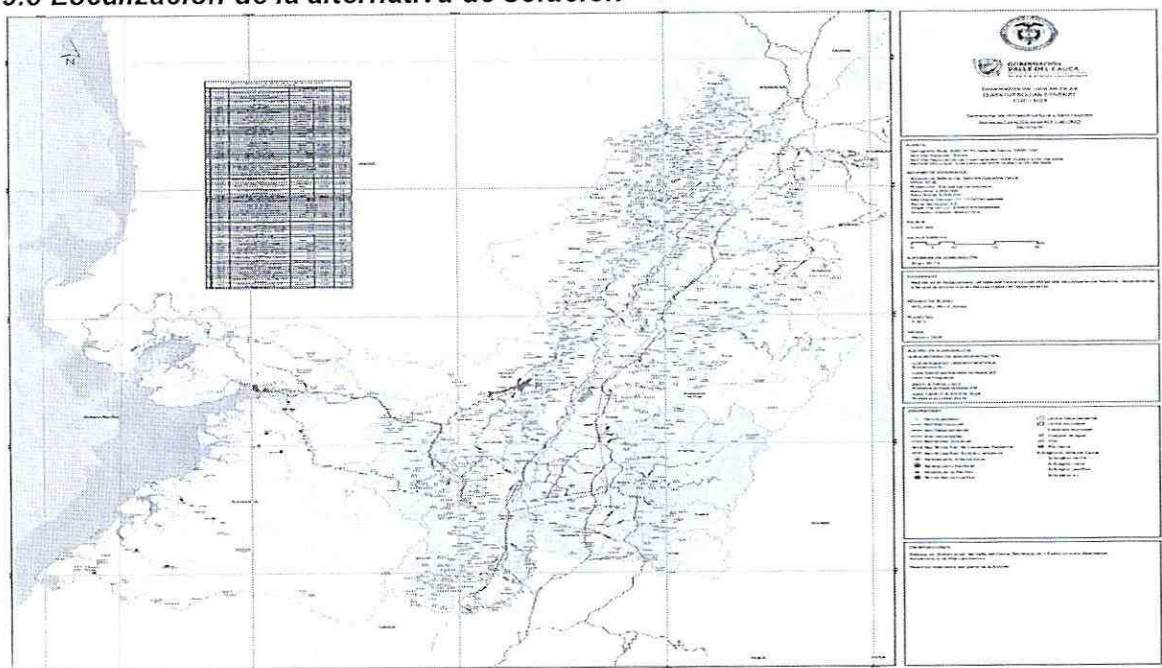
Serie de oferta y demanda:

| Año | Oferta | Demanda |
|------|--------|---------|
| 2020 | 10.00 | 280.00 |
| 2021 | 10.00 | 280.00 |
| 2022 | 18.00 | 280.00 |
| 2023 | 0 | 280.00 |
| 2024 | 0 | 280.00 |
| 2025 | 0 | 280.00 |
| 2026 | 0 | 280.00 |
| 2027 | 0 | 280.00 |
| 2028 | 0 | 280.00 |

La anterior serie Histórica muestra de manera incremental, que la red vial a cargo del Departamento de 1543,63 Km, ha tenido intervenciones que la dejan en buen estado de 586.51 km donde entre el 2020 y 2023, la descripción de la demanda muestra la necesidad que tiene el departamento en kilómetros de las vías bajo su cargo a intervenir con actividades de mejoramiento y en la descripción de la oferta, el número de kilómetros que la gobernación del valle pretende intervenir en el periodo de gobierno

9.4 *Análisis ambiental (si aplica)*

9.5 *Localización de la alternativa de solución*



A manera específica la localización de las intervenciones puede ser la de cualquiera de las vías de competencia de la gobernación del Valle del cauca. De acuerdo a la competencia establecida en el Decreto 1-3-0216 del 27 de febrero de 2018, " Por medio del cual se adopta la red vial de Competencia Departamental cargo del Departamento del Valle del Cauca y se dictan otras disposiciones (DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA GOBERNACIÓN, 2018)

10. ENTREGABLES DEL PROYECTO

10.1 Productos y entregables con su respectiva meta. *(Esta estructura puede ser modificada según las vigencias que aplique)*

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|--------------------------------------|---|--|--|---|--|--|--|--|--|---|--|---|--|---|--|---|--|
| Objetivo Especifico | mejorar las vías secundarias del departamento | mejorar las vías terciarias del departamento | mantener las vías a cargo del departamento | atender con mantenimiento de emergencia las vías secundarias | mantener las vías terciarias del departamento | atender con mantenimiento de emergencia las vías terciarias | construir puentes que conecten las vías terciarias | mejorar los puentes construidos en vías secundarias | mejorar las vías urbanas del departamento | construir puentes que conecten las vías urbanas | mejorar las vías ancestrales | mantener las vías ancestrales | construir puentes que conecten vías ancestrales | adquirir maquinaria y equipos de transporte | implementar el plan maestro del transporte intermodal y de logística en el departamento | mantener la asistencia técnica en infraestructura del departamento | realizar los estudios de preinversión para la red vial del departamento |
| Metas de producto Plan de Desarrollo | mp1200401012402006 - intervenir 29 kilómetros de vías secundarias con actividades de mejoramiento | mp1200401052402041 - intervenir en 32 kilómetros de vías terciarias con actividades de mejoramiento durante el periodo de gobierno | mp1200401032402021 - intervenir 282 kilómetros de vías a cargo del departamento con actividades de mantenimiento en el periodo de gobierno | mp1200401042402035 - intervenir 0,2 kilómetros de vías a cargo del departamento atendidas por emergencia durante el periodo de gobierno | mp12004011142402112 - intervenir en 100 kilómetros de vías terciarias con actividades de mantenimiento en el periodo de gobierno | mp12004011112402096 - intervenir en 0,1 kilómetros de vías terciarias con actividades de emergencia durante el periodo de gobierno | mp1200401062402044 - construir un puente en vía terciaria durante el periodo de gobierno | mp1200401022402016 - intervenir 3 puentes de la red vial secundaria durante el periodo de gobierno | mp1200401152402114 - intervenir 7 kilómetros de vías urbanas con actividades de mejoramiento en el periodo de gobierno | mp1200401102402061 - construir 3 puentes en vías urbanas durante el periodo de gobierno | mp1200401072402055 - intervenir un kilómetro de caminos ancestrales con actividades de mejoramiento durante el periodo de gobierno | mp1200401082402056 - intervenir 8 kilómetros de caminos ancestrales con actividades de mantenimiento durante el periodo de gobierno | mp1200401092402057 - construir 2 puentes en caminos ancestrales durante el periodo de gobierno | mp1200401172402125 - adquirir un banco de maquinaria intermodal y de logística durante el periodo de gobierno | mp1200401122402104 - elaborar un plan técnicamente una entidad en infraestructura del transporte en el departamento del valle del cauca durante el periodo de gobierno | mp1200401132402107 - asistir técnicamente una entidad en infraestructura del transporte en el departamento del valle del cauca durante el periodo de gobierno | mp1200401162402118 - elaborar 15 estudios y diseños de preinversión durante el periodo de gobierno |

| Producto MGA | 2402006-vía secundaria mejorada | 2402041-vía terciaria mejorada | 2402021-vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | 2402035-vía secundaria atendida por emergencia | 2402112-vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | 2402096-vía terciaria atendida por emergencia | 2402044-puente construido en vía terciaria | 2402016-puente ampliado o rectificado en vía secundaria | 2402114-vía urbana mejorada | 2402061-puente construido en vía urbana nueva | 2402055-caminos ancestrales mejorados | 2402056-caminos ancestrales con mantenimiento | 2402057-puente en caminos ancestrales | 2402125-banco de maquinaria dotado | 2402104-documentos de planeación | 2402107-servicio de asistencia técnica en infraestructura y servicio de la red vial regional | 2402118-estudios de preinversión para la red vial regional |
|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|--|--|---|---|--|---|-------------------------------|---|---|---|--|---|---|--|--|
| Indicador | 240200600-vía secundaria mejorada | 240204100-vía terciaria mejorada | 240202100-vía secundaria con mantenimiento | 240203500-vía secundaria con mantenimiento de emergencia | 240211200-vía terciaria con mantenimiento | 240209600-vía terciaria con mantenimiento de emergencia | 240204400-puente construido en vía terciaria existente | 240201600-puente ampliado o rectificado en vía secundaria existente | 240211400-vía urbana mejorada | 240206100-puente construido en vía urbana nueva | 240205500-caminos ancestrales mejorados | 240205600-caminos ancestrales con mantenimiento | 240205700-puente construido en caminos ancestrales | 240212500-maquinaria y equipos adquiridos | 240210400-documentos de planeación realizados | 240210700-entidades asistidas técnicamente | 240211800-estudios de preinversión realizados |
| Unidad de medida | Kilómetros de vías secundarias | Kilómetros de vías terciarias | Kilómetros de vías secundarias | Kilómetros de vías secundarias | Kilómetros de vías terciarias | Kilómetros de vías terciarias | Número de puentes | Número de puentes | Kilómetros de vías urbanas | Número de puentes | Kilómetros de caminos ancestrales | Kilómetros de caminos ancestrales | Número de puentes | Número de maquinaria y equipos | Número de documentos | Número de entidades | Número de estudios de preinversión |
| Meta Vigencia 2024 | 7,50 | 10,60 | 282,00 | 0,10 | NP | 0,05 | NP | NP | 2,30 | 1,00 | 0,25 | NP | 1,00 | NP | NP | 1,00 | 10,00 |
| Meta Vigencia 2025 | 10,00 | 9,00 | 282,00 | 0,10 | 50,00 | 0,05 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 0,25 | 8,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 5,00 |
| Meta Vigencia 2026 | 10,00 | 9,00 | 282,00 | 0,00 | 50,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 2,00 | 1,00 | 0,25 | 8,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,00 | 0,00 |
| Meta Vigencia 2027 | 1,50 | 3,40 | 282,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,70 | 0,00 | 0,25 | 8,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 1,00 | 0,00 |

| | | | |
|---|---|--|---------------------------------|
| GOBERNACIÓN Departamento del Valle del Cauca |   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | | Versión: 03 |
| | | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | | Página 57 de 81 |

11. SOSTENIBILIDAD DEL PROYECTO *(de qué manera el proyecto permite su operación en su vida útil)*

La sostenibilidad del proyecto de inversión en el departamento se define mediante una serie de criterios y evaluaciones que aseguran que el proyecto será viable, beneficioso y perdurable en el tiempo. Estos criterios abarcan aspectos económicos, sociales, ambientales e institucionales. A continuación, se describen los principales elementos que se consideraron para definir la sostenibilidad del proyecto de inversión en el sector transporte.

1. Viabilidad Económica y Financiera

- **Costo-Beneficio:** Análisis detallado de los costos y beneficios del proyecto, incluyendo tanto los directos como los indirectos.
- **Rentabilidad:** Evaluación de la rentabilidad a través de indicadores como el Valor Actual Neto (VAN), la Tasa Interna de Retorno (TIR) y el período de recuperación de la inversión.
- **Fuentes de Financiamiento:** Identificación y aseguramiento de las fuentes de financiamiento, sean estas internas, externas o una combinación de ambas.

2. Impacto Social

- **Beneficio a la Comunidad:** Análisis de cómo el proyecto mejorará la calidad de vida de la población objetivo.
- **Inclusión Social:** Asegurar que el proyecto atienda a los grupos más vulnerables y promueva la equidad social.
- **Participación Ciudadana:** Incorporación de mecanismos de participación ciudadana en la planificación y ejecución del proyecto.

3. Impacto Ambiental

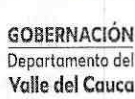

- **Evaluación de Impacto Ambiental (EIA):** Realización de estudios para prever, mitigar y controlar los efectos ambientales negativos.
- **Uso Sostenible de Recursos:** Aseguramiento de que los recursos naturales utilizados se gestionen de manera sostenible.

4. Sostenibilidad Institucional

- **Capacidad Institucional:** Evaluación de la capacidad de la entidad pública para gestionar, implementar y mantener el proyecto.
- **Transparencia y Gobernanza:** Implementación de prácticas de transparencia y rendición de cuentas.
- **Alianzas Estratégicas:** Fomento de alianzas con otros actores, como organismos internacionales, ONGs y el sector privado.

5. Sostenibilidad Técnica

✓

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 58 de 81 |

- **Diseño y Tecnología Adecuada:** Utilización de tecnologías y diseños que sean adecuados para el contexto local.
- **Capacitación y Transferencia de Conocimientos:** Programas de capacitación para el personal y la comunidad, asegurando la transferencia de conocimientos y habilidades.

6. Monitoreo y Evaluación

Indicadores de Desempeño: Definición de indicadores claros y medibles para evaluar el progreso y los resultados del proyecto.

- **Sistemas de Monitoreo:** Implementación de sistemas para el seguimiento continuo del proyecto y la toma de decisiones basadas en datos.

7. Sostenibilidad Legal y Normativa

- **Cumplimiento Normativo:** Asegurarse de que el proyecto cumpla con todas las leyes y regulaciones aplicables.
- **Regulaciones y Políticas:** Apoyo y alineación con las políticas y estrategias nacionales de desarrollo sostenible.

La sostenibilidad de este proyecto de inversión que acoge todos los productos de la red vial modo carretero en el departamento del Valle del Cauca, no solo asegura su viabilidad económica, sino también su capacidad de generar beneficios a largo plazo sin comprometer los recursos naturales, sociales e institucionales del futuro. Esta sostenibilidad integral es clave para lograr un desarrollo inclusivo, equitativo y resiliente.

La concepción financiera de este proyecto de inversión, está dada en dos líneas, la primera que pretende lograr un espectro grande de cumplimiento de las metas del plan Departamental de Desarrollo, por lo que se incluyen los posibles recursos de Gestión.

La segunda Línea solo incluye los recursos que, a la fecha de formulación del proyecto, tiene una fuente de financiación cierta asignada por la Secretaría de Hacienda de la Gobernación del valle del Cauca.

En ese orden de ideas, los recursos de la primera línea que incluye gestión constituyen los valores del proyecto, mientras la segunda constituye los valores iniciales de trámite del proyecto que se consignan en las diferentes plataformas tecnológicas como SAP MGA y SUIFP, y que irán siendo ajustadas a medida que se vayan consolidando los recursos de gestión.

Es de anotar que, dado que la inversión está programada para una intervención general en la red vial, este proyecto toma como referencia presupuestos de intervención de vías típicos por kilómetros, los cuales podrán ser ajustados en caso de que los resultados de la actividad de estudios y diseños, indique que se requieren algunas consideraciones adicionales específicas o diferentes para algunas vías determinadas.

✓

INGRESOS Y BENEFICIOS

Los beneficios de un proyecto de inversión en infraestructura vial se refieren a las ventajas económicas, sociales y ambientales derivadas de la implementación del proyecto. A continuación, se calculan los beneficios del proyecto, calculando la reducción del desgaste de los vehículos en el departamento del Valle de Cauca, si se movilizan por una vía en buenas condiciones de transitabilidad.

Número De Vehículos En El Valle Del Cauca = 2.057.829

Fuente Runt año 2022

Kilómetros a Intervenir = 459

Valor Desgaste Por Kilometro = \$ 245

Fuente INVIAS

Valor Total del Desgaste = \$ 112.455

Valor por año = \$ 207.799.572.420

| INDICADORES DE RENTABILIDAD | | | INDICADORES DE COSTO EFICIENCIA | INDICADORES DE COSTO MINIMO | |
|-----------------------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| VALOR PRESENTE NETO | TASA INTERNA DE RETORNO | RELACION COSTO BENEFICIO | COSTO POR BENEFICIARIO | VALOR PRESENTE DE COSTOS | COSTO ANUAL EQUIVALENTE |
| \$19.958.176.649 | 13,02% | \$1,03 | \$164.602 | \$764.967.433.018 | \$5.131.096.671 |

El resultado del ejercicio en la evaluación económica para determinar los beneficios del proyecto, nos arroja un valor presente neto de \$19.958.176.649 una TIR de 13,02% y una relación costo beneficio de \$1,03

13. MATRIZ DE RIESGOS (Identificar los riesgos y estimar su probabilidad de ocurrencia atendiendo las causas que los generan; Estimar el impacto en caso de materializarse los riesgos en términos de sus efectos; Clasificar la prioridad de atención y establecer medidas según la clasificación de los riesgos para aceptarlos, evitarlos, mitigarlos o transferirlos; Definir planes de contingencia en caso de materializarse)

| Nivel | Tipo | Descripción | Probabilidad | Impacto | Efectos | Medidas de mitigación |
|-----------|--|--|---|--|--|---|
| PROPOSITO | Administrativos | Cambio de prioridades Económicas o políticas que afecten la construcción de las vías. | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | La construcción de las vías se pospondría y se mantendría la problemática en Cuanto a competitividad regional. | Asegurar la asignación de recursos, ya sea desde el inicio de la vigencia o con la transferencia en su gran totalidad de los mismos |
| | Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros | La construcción se ve afectada por eventos extraordinarios y condiciones climáticas adversas. | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | Retraso en la ejecución del proyecto | Contar con una programación que tenga en cuenta los tiempos promedios normales de la ejecución de la obra |
| | Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros | El avance de la construcción se ve afectada por condiciones de bioseguridad presentes en épocas de pandemias | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | Retraso en la ejecución del proyecto | Contar con todos los protocolos de bioseguridad establecidos y aprobados para trabajar en condiciones de pandemia |
| | Asociados a fenómenos de origen humano no intencionales: | Imposibilidad de ejecución del proyecto por orden público | Probabilidad: 1. Raro Impacto: 5. Catastrófico | Probabilidad: 1. Raro Impacto: 5. | No se ejecuta el proyecto | Trabajar con la comunidad y la fuerza pública |

| | | | | | | |
|-----------|-------------------------|---|---|---|---|---|
| | aglomeración de público | | | | | |
| Productos | Administrativos | Declaratoria de proceso Contractual desierto. | Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 4. Mayor | Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 4. Mayor | Incumplimiento en el cronograma. Que no se lleve a cabo la obra | Dar debido trámite a la etapa contractual, atendiendo las observaciones de los interesados y utilizando los mecanismos de publicidad del proceso que permitan publicar ampliamente la Convocatoria. |
| | Administrativos | Probabilidad que no se cumplan las condiciones y alternativas propuestas por la Entidad Territorial | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | No se entrega la obra | Contar con una interventoría que vele porque se cumplan las condiciones y alternativas propuestas por la Entidad Territorial |
| | OPERACIONALES | Incumplimiento por parte del contratista | Probabilidad: 2. Improbable Impacto: 5. Catastrófico | Probabilidad: 2. Improbable Impacto: 5. Catastrófico | Retraso en la ejecución de la obra | Seguimiento permanente por parte de la interventoría |
| | Financiero | Incremento desmesurado del valor de los insumos. | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 3. Moderado | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 3. Moderado | vía con baja calidad y capacidad | Considerar el incremento en los Costos de los insumos teniendo en cuenta una tendencia |

| | | | | | | |
|-------------|--|--|--|--|---|---|
| | | | | | | técnica aceptada por la autoridad civil del país o para obras de ingeniería civil. |
| Actividades | Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros | Condiciones climáticas impiden la ejecución de las actividades | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | Probabilidad: 4. Probable Impacto: 4. Mayor | Retraso en la ejecución y entrega de la Obra. | Pactar el inicio de la obra en época de clima favorable |
| | Asociados a fenómenos de origen humano no intencionales: aglomeración de público | Lesiones o muerte de los trabajadores de la obra | Probabilidad: 1. Raro Impacto: 2. Menor | Probabilidad: 1. Raro Impacto: 2. Menor | Posibles demandas hacia el ente territorial | Verificación y aseguramiento o por parte de la interventoría del diseño e implementación de las medidas generales preventivas de autoinspección del contratista y de los protocolos de obra |
| | De mercado | Baja calidad de los materiales de la obra. | Probabilidad: 1. Raro Impacto: 4. Mayor | Probabilidad: 1. Raro Impacto: 4. Mayor | Inestabilidad de la obra. Inseguridad de los beneficiarios | El contratista deberá constituir una póliza de todo riesgo Obras Civiles para proteger los bienes, equipos y en general la infraestructura que tenga relación |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | <i>directa con la obra Civil en ejecución, de cualquier evento, es decir contra todo riesgo, que deberá estar vigente durante el plazo de ejecución del contrato. Verificación de la interventoría</i> |
|--|--|--|--|--|--|--|

*Tipo de riesgo (Operacionales, Legales, Financieros, De costos, Administrativos, Ambiental, Calendario, Tecnología, Seguridad y Salud, Mercado)

*Probabilidad (Raro, Improbable, Moderado, Probable Casi seguro)

*Impacto (Insignificante, Menor, Moderado, Mayor, Catastrófico)

14. PRESUPUESTO

Este proyecto por su naturaleza y teniendo en cuenta que las obras de infraestructura en su cronograma superan la anualidad fiscal, se requiere, por las buenas prácticas de planeación.

Presupuesto 2026 (Valores Actualizados)

| CADENA DE VALOR PROYECTO | | | | PRESUPUESTO | RECURSOS POR GESTIONAR / ASIGNAR | VALOR TOTAL DEL PROYECTO |
|---|--|---|--|---|----------------------------------|--------------------------|
| OBJETIVOS ESPECÍFICOS | PRODUCTO MGA | ACTIVIDAD DEL PROYECTO | FUENTE DE FINANCIACIÓN | VALOR DE LA ACTIVIDAD APROPIADOS (DEPTO O PROPIOS DE DESCENTRALIZADA) | | |
| MEJORAR LAS VÍAS SECUNDARIAS DEL DEPARTAMENTO | Via secundaria mejorada | Realizar las obras de mejoramiento en vias secundarias | | | \$ 42.750.000.000 | \$ 42.750.000.000 |
| | | Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vias secundarias | | | \$ 1.355.000.000 | \$ 1.355.000.000 |
| | | Adquirir los predios para las obras en vias del departamento | | | \$ 5.000.000.000 | \$ 5.000.000.000 |
| MANTENER LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO | Via secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar las obras de mantenimiento periodico en vias secundarias | | | \$ 45.000.000.000 | \$ 45.000.000.000 |
| | | Realizar las obras de mantenimiento periodico en vias secundarias - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | \$ 23.400.000.000 | \$ - | \$ 23.400.000.000 |
| | | Realizar las interventoria a las obras de mantenimiento periodico en vias secundarias | | | \$ 4.500.000.000 | \$ 4.500.000.000 |
| | | Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vias secundarias | | | \$ 25.000.000.000 | \$ 25.000.000.000 |
| | | Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vias secundarias - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | \$ 12.948.195.186 | \$ - | \$ 12.948.195.186 |

| | | | | | | | |
|---|---|--|---|----|----------------|-------------------|-------------------|
| MEJORAR LOS PUENTES CONSTRUIDOS EN VÍAS SECUNDARIAS | Puente ampliado o rectificado en vía secundaria | Realizar las obras en puentes en vias secundarias | | \$ | - | \$ 2.400.000.000 | \$ 2.400.000.000 |
| | | Realizar las interventorias a las obras en puentes en vias secundarias | | \$ | - | \$ 240.000.000 | \$ 240.000.000 |
| ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS SECUNDARIAS | Vía secundaria atendida por emergencia | Realizar las obras de atencion de emergencias en vias secundarias | | \$ | - | \$ 25.000.000.000 | \$ 25.000.000.000 |
| | | Realizar las interventorias a las obras de atencion de emergencias en vias secundarias | | \$ | - | \$ 1.000.000.000 | \$ 1.000.000.000 |
| MEJORAR LAS VÍAS TERCIARIAS DEL DEPARTAMENTO | Vía terciaria mejorada | Realizar las obras de mejoramiento en vias terciarias | | | | | \$ - |
| | | Realizar las obras de mejoramiento en vias terciarias - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4- 1.3.1.1.05.06 | \$ | 6.675.609.631 | | \$ 6.675.609.631 |
| | | Realizar las obras de mejoramiento en vias terciarias en las microrregiones del Valle del Cauca - VIGENCIA FUTURA EXCEPCIONAL | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4- 1.3.1.1.05.06 | \$ | 22.141.560.000 | \$ 22.980.000.000 | \$ 45.121.560.000 |
| | | Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vias terciarias | | | | | \$ - |
| | | Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vias terciarias en las microrregiones del Valle del Cauca - VIGENCIA FUTURA EXCEPCIONAL | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4- 1.3.1.1.05.06 | \$ | 1.385.162.000 | \$ 2.298.000.000 | \$ 3.683.162.000 |
| | | Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vias terciarias | | | | | \$ - |

| | | | | | | |
|---|---|---|--|------------------|-------------------|-------------------|
| MANTENER LAS VÍAS TERCARIAS DEL DEPARTAMENTO | Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar las obras de mantenimiento periodico en vias terciarias | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4-1.3.1.1.05.06 | \$ 2.630.641.000 | \$ 5.000.000.000 | \$ 7.630.641.000 |
| | | Realizar las interventoria a las obras de mantenimiento periodico en vias terciarias | | | | \$ - |
| | | Realizar las obras de mantenimiento periodico en vias terciarias - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4-1.3.1.1.05.06 | \$ 2.600.000.000 | \$ 500.000.000 | \$ 3.100.000.000 |
| | | Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vias terciarias | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4-1.3.1.1.05.06 | \$ 1.294.655.600 | \$ 5.000.000.000 | \$ 6.294.655.600 |
| | | Realizar las obras de mantenimiento rutinario en vias terciarias - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4-1.3.1.1.05.06 | \$ 2.600.000.000 | | \$ 2.600.000.000 |
| ATENDER CON MANTENIMIENTO DE EMERGENCIAS LAS VÍAS TERCARIAS | Vía terciaria atendida por emergencia | Realizar las obras de atencion de emergencias en vias terciarias | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4-1.3.1.1.05.06 | \$ 2.184.312.000 | \$ 10.000.000.000 | \$ 12.184.312.000 |
| | | Realizar las interventorias a las obras de atencion de emergencias en vias terciarias | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4-1.3.1.1.05.06 | \$ 136.069.400 | \$ 1.000.000.000 | \$ 1.136.069.400 |
| CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS TERCARIAS | Puente construido en vía terciaria | Realizar las obras en puentes en vias terciarias | | \$ - | \$ 3.000.000.000 | \$ 3.000.000.000 |
| | | Realizar las interventorias a las obras en puentes en vias terciarias | | \$ - | \$ 300.000.000 | \$ 300.000.000 |
| MEJORAR LAS VÍAS URBANAS DEL DEPARTAMENTO | Vía urbana mejorada | Realizar las obras de mejoramiento en vias urbanas | | | \$ 300.000.000 | \$ 300.000.000 |
| | | Realizar las obras de mejoramiento en vias urbanas | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4-1.3.1.1.05.06 | \$ - | | \$ - |
| | | Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vias urbanas | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4-1.3.1.1.05.06 | \$ - | | \$ - |
| | | Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en vias urbanas | | | \$ 37.000.000 | \$ 37.000.000 |

| | | | | | | |
|---|---------------------------------------|---|--|------------------|-------------------|-------------------|
| CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN LAS VÍAS URBANAS | Puente construido en vía urbana nueva | Realizar las obras en puentes en vías urbanas | | \$ - | \$ 10.900.000.000 | \$ 10.900.000.000 |
| | | Realizar las interventorias a las obras en puentes en vías urbanas | | \$ - | \$ 1.090.000.000 | \$ 1.090.000.000 |
| MEJORAR LAS VÍAS ANCESTRALES | Caminos ancestrales mejorados | Realizar las obras de mejoramiento en caminos ancestrales | | | \$ 1.000.000.000 | \$ 1.000.000.000 |
| | | Realizar las obras de mejoramiento en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | \$ 2.424.337.434 | | \$ 2.424.337.434 |
| | | Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en caminos ancestrales | | | \$ 100.000.000 | \$ 100.000.000 |
| | | Realizar las interventorias a las obras de mejoramiento en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | \$ 163.103.913 | | \$ 163.103.913 |
| MANTENER LAS VÍAS ANCESTRALES | Caminos ancestrales con mantenimiento | Realizar las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales | | | \$ 320.000.000 | \$ 320.000.000 |
| | | Realizar las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | \$ 848.113.347 | | \$ 848.113.347 |
| | | Realizar los seguimientos a las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales | | | \$ 30.000.000 | \$ 30.000.000 |
| | | Realizar los seguimientos a las obras de mantenimiento rutinario en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | \$ 63.836.488 | | \$ 63.836.488 |
| CONSTRUIR PUENTES QUE CONECTEN VÍAS ANCESTRALES | Puente en caminos ancestrales | Realizar las obras en puentes en caminos ancestrales | | | \$ 500.000.000 | \$ 500.000.000 |
| | | Realizar las obras en puentes en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | \$ 126.320.863 | | \$ 126.320.863 |
| | | Realizar las interventorias a las obras en puentes en caminos ancestrales | | | \$ 50.000.000 | \$ 50.000.000 |
| | | Realizar las interventorias a las obras en puentes en caminos ancestrales - VIGENCIA FUTURA | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | \$ 9.508.022 | | \$ 9.508.022 |

| | | | | | | |
|---|--|---|--|--------------------------|---------------------------|---------------------------|
| ADQUIRIR MAQUINARIA Y EQUIPOS DE TRANSPORTE | Banco de maquinaria dotado | Adquirir maquinaria para intervencion de vias | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | \$ 2.824.600.000 | \$ 20.000.000.000 | \$ 22.824.600.000 |
| | | Adquirir equipo de transporte de materiales para intervencion de vias | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | \$ 1.493.000.000 | \$ 1.000.000.000 | \$ 2.493.000.000 |
| REALIZAR LOS ESTUDIOS DE PREINVERSIÓN PARA LA RED VIAL DEL DEPARTAMENTO | Estudios de preinversión para la red vial regional | Realizar estudios y diseños para infraestructura en el Departamento del Valle del Cauca | 1.2.1.0.00 Ingresos corrientes de Libre Destinación | | \$ 2.000.000.000 | \$ 2.000.000.000 |
| | | Realizar estudios y diseños para infraestructura en el Departamento del Valle del Cauca | CREDITO - RECURSOS CREDITO 1.4 - 1.3.1.1.05.06 | | | \$ - |
| | | Realizar el apoyo el seguimiento y monitoreo a los estudios y diseños para infraestructura en el Departamento del valle del cauca . | | | \$ 200.000.000 | \$ 200.000.000 |
| IMPLEMENTAR EL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE INTERMODAL Y LOGÍSTICA EN EL DEPARTAMENTO . | Documentos de planeación | Realizar el plan maestro de transporte y logística del valle del cauca | | | \$ 1.628.352.960 | \$ 1.628.352.960 |
| | | Realizar la Interventoría al plan maestro de transporte y logística del valle del cauca | | | \$ 160.000.000 | \$ 160.000.000 |
| MANTENER LA ASISTENCIA TÉCNICA EN INFRAESTRUCTURA DEL DEPARTAMENTO | Servicio de asistencia técnica en infraestructura y Servicio de la red vial regional | Realizar las asistencia técnica, administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental en infraestructura en el departamento del Valle del Cauca | 1.2.1.0.00 Ingresos corrientes de Libre Destinación | \$ 10.000.000.000 | \$ 10.141.647.040 | \$ 20.141.647.040 |
| | | Realizar la gestión operativa para la Asistencia técnica, administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental en infraestructura en el Departamento del Valle del Cauca | 1.2.3.3.04.05 Otras transferencias corrientes de otras entidades con destinación específica legal del gobierno general - CONSESIONES | \$ 1.500.176.480 | | \$ 1.500.176.480 |
| | | Realizar la gestión operativa para la Asistencia técnica, administrativa, jurídica, financiera, social, predial y ambiental en infraestructura en el Departamento del Valle del Cauca | 13231101 - Otros rendimientos financieros - Fondos comunes | \$ 2.000.000.000 | \$ 3.270.047.040 | \$ 5.270.047.040 |
| Subtotal Proyecto | | | | \$ 99.449.201.364 | \$ 255.050.047.040 | \$ 354.499.248.404 |

Nota: Este presupuesto tiene recursos propios del departamento el Valle del Cauca incluidos recursos programados con Vigencias futuras ordinarias y excepcionales, como también recursos por gestionar para la Vigencia 2026.

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 77 de 81 |

15. Anexos

Matriz general de riesgos

16. REFERENCIAS (*Bibliográficas, Otras*)

ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL VALLE DEL CAUCA. (2020). ORDENANZA 539. Santiago de cali: Gaceta Departamental. Obtenido de <https://www.valledelcauca.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=viewpdf&id=43404>

ASOCIACION COLOMBIANA DE INGENIERIA SISMICA -AIS, & INVIAS. (2013). NORMA COLOMBIANA DE DISEÑO DE PUENTES CCP 14. Bogota: Instituto Nacional de Vías. Obtenido de

<https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/documentos-tecnicos1>

BID, & Serebrisky, T. (2014). INFRAESTRUCTURA SOSTENIBLE PARA LA COMPETITIVIDAD Y EL CRECIMIENTO INCLUSIVO. Washington D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo BID. Obtenido de

<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Infraestructura-sostenible-para-la-competitividad-y-el-crecimiento-inclusivo.pdf>

CEPAL, Cipoletta Tomassian, G., Pérez Salas, G., & Sánchez, R. (2010).

Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales. Santiago de Chile, : CEPAL - División de Recursos Naturales e Infraestructura. Obtenido de

<https://www.cepal.org/es/publicaciones/6350-politicas-integradas-infraestructura-transporte-logistica-experiencias>

CONGRESO DE LA REPÚBLICA. (1993). LEY 105. Bogota: Diario Oficial No. 41.158. Obtenido de

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0105_1993.html

CONGRESO DE LA REPUBLICA. (2008). LEY 1228. Bogota: Diario Oficial.

Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/leyes-ordenanzas-acuerdos/10376-ley-1228-del-16-de-julio-de-2008>

CONGRESO DE LA REPÚBLICA. (2013). LEY 1682. Bogota: Diario Oficial No. 48.982. Obtenido de

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1682_2013.html


CONGRESO DE LA REPÚBLICA. (2014). LEY 1742. Bogota: Diario Oficial No. 49.376. Obtenido de

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1742_2014.html

CONGRESO DE LA REPUBLICA. (2019). LEY 1955. Bogota: Diraiio oficial No. 51.120. Obtenido de <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30036488#:~:text=El%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202018%2D2022%20%E2%80%9CPacto%20por%20Colombia,concordancia%20con%20un%20proyecto%20de>

juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30036488#:~:text=El%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202018%2D2022%20%E2%80%9CPacto%20por%20Colombia,concordancia%20con%20un%20proyecto%20de

✓

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 78 de 81 |

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL . (2007). DOCUMENTO CONPES 3480. Bogota: Departamento Nacional de Planeacion. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3480.pdf>

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL. (2016). DOCUMENTO CONPES 3857. Bogota: Departamento Nacional de Planeación. Obtenido de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3857_RedTercaria.pdf

DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA GOBERNACION. (2018). DECRETO 1-3-0216. Santiago de Cali: Gaceta Departamental. Obtenido de <https://www.valledelcauca.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=viewpdf&id=20761>

GOBERNACION DEL VALLE DEL CAUCA. (2018). DECRETO 1193. Santiago de Cali: Gaceta Departamental. Obtenido de <https://www.valledelcauca.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=viewpdf&id=24380>

IGAC. (2014). RESOLUCION 898. Bogota: Diario Oficial No. 49.249. Obtenido de https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/resolucion_igac_0898_2014.htm

INVIAS. (2007). Manual de diseño de pavimentos asfálticos para vías con bajos volúmenes de tránsito. Bogota: Instituto Nacional de Vías. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/documentos-tecnicos1>

INVIAS. (2008). Guía metodológica para el diseño de obras de rehabilitación de pavimentos asfálticos de carreteras. Bogota: Instituto Nacional de Vías. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/documentos-tecnicos1>

INVIAS. (2008). Manual de diseño de pavimentos de concreto para vías con bajos, medios y altos volúmenes de tránsito. Bogota: Instituto Nacional de Vías. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/3807-manual-de-diseno-de-pavimentos-de-concreto-para-vias-con-bajos-medios-y-altos-volumenes-de-transito/file>

INVIAS. (2008). MANUAL DE DISEÑO GEOMETRICO. Bogota: Instituto Nacional de Vías. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/documentos-tecnicos1>

INVIAS. (2011). GUÍA DE MANEJO AMBIENTAL DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SUBSECTOR VIAL. Bogota: Somos Impresores Ltda. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/guia-de-manejo-ambiental-de-proyectos/971-guia-de-manejo-ambiental/file>

INVIAS. (2012). Manual de diseño de cimentaciones superficiales y profundas para carreteras. Bogota: Instituto Nacional de Vías. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos->

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 79 de 81 |

tecnicos/especificaciones-tecnicas/1020-manual-de-diseno-de-comentaciones-superficiales-y-profundas-para-carreteras/file

INVIAS. (2014). Manual de Servicios de Consultoría para el INVIAS. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/3240-manual-de-servicios-de-consultoria-para-el-invias>

INVIAS. (2015). Manual de señalización vial. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/5453-manual-senalizacion-2015>

INVIAS. (2016). Manual de Interventoría. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/5566-manual-de-interventoria-2016-1>

INVIAS. (2016). Manual de Mantenimiento de Carreteras. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/7714-manual-de-mantenimiento-de-carreteras-2016-v2>

INVIAS. (2017). Cartilla guía para la evaluación de cantidades y ejecución de presupuestos para la construcción de obras de la red terciaria y ferrea. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/6996-cartilla-guia-para-evaluacion-de-cantidades-y-ejecucion-de-presupuestos>

INVIAS. (2017). GESTION DEL RIESGO AL ALCANCE DE TODOS. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/servicios-al-ciudadano/4364-cartilla-gestion-del-riesgo/file>

INVIAS. (2017). Guía de Diseño de Pavimentos con Placa-huella. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/6644-guia-de-disenoo-de-pavimentos-con-placa-huella>

INVIAS. (2017). RESOLUCION 10099 Especificaciones Particulares de Construcción como alternativas de pavimentación utilizando Asfalto Natural. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/resoluciones-circulares-otros/6987-resolucion-10099-del-27-de-diciembre-de-2017>

INVIAS. (2018). Especificaciones generales de construcción de carreteras y normas de ensayo para materiales de carreteras. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/139-documento-tecnicos/1988-especificaciones-generales-de-construccion-de-carreteras-y-normas-de-ensayo-para-materiales-de-carreteras>

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|  | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 80 de 81 |

INVIAS. (2018). POLÍTICA DE ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/politicas-y-lineamientos/7485-politica-de-administracion-del-riesgo-2017/file>

INVIAS. (2020). POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD PARA LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/politicas-y-lineamientos>

INVIAS, & MINISTERIO DE TRANSPORTE. (2008). Manual de diseño de pavimentos asfálticos para vías con bajos volúmenes de tránsito. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/documentos-tecnicos1>

INVIAS, & MINISTERIO DE TRANSPORTE. (2009). MANUAL DE DRENAJE PARA CARRETERAS. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/especificaciones-tecnicas/984-manual-de-drenaje-para-carreteras/file>

INVIAS, & UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. (2006). Manual para la inspección visual de estructuras de drenaje. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/manuales-de-inspeccion-de-obras/973-manual-para-la-inspeccion-visual-de-estructuras-de-drenaje/file>

INVIAS, & UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. (2006). Manual para la inspección visual de obras de estabilización. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/manuales-de-inspeccion-de-obras/977-manual-para-la-inspeccion-visual-de-obras-de-estabilizacion/file>

INVIAS, & UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. (2006). Manual para la inspección visual de pavimentos flexibles. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/manuales-de-inspeccion-de-obras/974-manual-para-la-inspeccion-visual-de-pavimentos-flexibles/file>

INVIAS, & UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. (2006). Manual para la inspección visual de pavimentos rígidos. Bogota: Instituto Nacional de Vias. Obtenido de <https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y->

| | | |
|---|--|---------------------------------|
|   | DOCUMENTO TÉCNICO PARA FORMULACION DE PROYECTO DE INVERSION | Código: FO-M1-P1-29 |
| | | Versión: 03 |
| | | Fecha de aprobación: 13/06/2025 |
| | | Página 81 de 81 |

[documentos/documentos-tecnicos/manuales-de-inspeccion-de-obras/664-manual-para-la-inspeccion-visual-de-pavimentos-rigidos/file](#)

MINISTERIO DE CULTURA. (2015). DECRETO 1080. Bogota: Diario Oficial. Obtenido de <https://www.mincultura.gov.co/areas/cinematografia/Legislacion/Documents/Decreto%201080%20de%202015.pdf>

MINISTERIO DE VIVIENDA. (2015). DECRETO 1077. Bogota: Diario Oficial. Obtenido de <http://www.minvivienda.gov.co/NormativaInstitucional/1077%20-%202015.pdf>

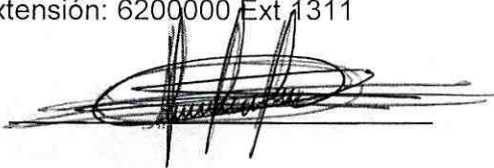
DATOS DEL FORMULADOR:

Nombre Completo: Albert Adrian Peña Roa

Cargo: Líder de Proyectos - Profesional Contratista
Correo electrónico: aapena@valledelcauca.gov.co

Celular-Teléfono – Extensión: 6200000 Ext 1311

Firma del formulador: _____



Fecha de formulación del documento: (10/12 /2025)

DATOS DEL DIRECTOR / SECRETARIO DE DESPACHO / JEFE DE UNIDAD / GERENTE DEL ORDEN CENTRAL O DE LA ENTIDAD DESCENTRALIZADA QUE APRUEBAN:

Nombre Completo del Ordenador de Gasto: Frank Alexandre Ramirez Ordoñez

Cargo: Secretario de Infraestructura

Correo electrónico: faramirez@valledelcauca.gov.co

Celular – Teléfono – Extensión: 6200000 Ext 1301

Firma del Ordenador de Gasto: _____

