Impreso el 6/11/2025 4:12:37 p. m.

Datos básicos

01 - Datos básicos del proyecto

Nombre

Mejoramiento mediante la construcción y mantenimiento del pavimento rígido de la malla vial a través del programa "TRANSFORMANDO MI BARRIO" GRUPO XIII Santa Marta

Tipología

A - PIIP - Bienes y Servicios

Código BPIN

Sector

Transporte

Es Proyecto Tipo: No

Fecha creación: 22/10/2025 22:29:20

Identificador: 1608539

Formulador Ciudadano: Sebastian Andres Martinez Niño

Formulador Oficial : Luis Felipe Gutierrez Castillo

Impreso el 6/11/2025 4:12:37 p. m.

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

Estrategia 12+1 programas para el cambio

Estrategia del Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

III. Revolución del Empleo y la Productividad

Programa del Plan Desarrollo Departamental o Sectorial

Movilización por la Conectividad, la Seguridad Vial
y el Transporte para Superar la Pobreza

03 - Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan de Desarrollo 2024-2027: SANTA MARTA 500+

Estrategia del Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Eje Estratégico: Santa Marta Sostenible y Planificada
Línea Temática: Hacia un Sistema de Movilidad Multimodal, Seguro, Eficiente y Moderno

Programa del Plan desarrollo Distrital o Municipal

Meta: Mejoramiento y/o Rehabilitación de vías
Indicador: Kilómetros de vías mejoradas y/o rehabilitadas

04 - Instrumentos de planeación de grupos étnicos

Tipo de entidad

Instrumentos de planeación de grupos étnicos

Identificación y descripción del problema

Problema central

Deterioro de la malla vial del Distrito de Santa Marta

Descripción de la situación existente con respecto al problema

Actualmente, la movilidad en el Distrito se encuentra afectada por el deterioro generalizado de la infraestructura vial bajo su jurisdicción. Se evidencia un número significativo de vías en mal estado, algunas de ellas intransitables o con restricción de tránsito, producto del desgaste de la superficie de rodadura, la falta de sistemas adecuados de drenaje pluvial, el envejecimiento de las redes de acueducto y alcantarillado, y la ausencia de criterios técnicos en la construcción de ciertos tramos viales. A ello se suma la circulación frecuente de vehículos que exceden la capacidad portante del pavimento, acelerando el proceso de deterioro.

Asimismo, la limitada disponibilidad de recursos financieros por parte de la administración distrital ha restringido la ejecución de programas de mantenimiento y rehabilitación vial, reduciendo la cobertura de kilómetros de vía urbana pavimentada y dificultando la atención oportuna de los puntos críticos.

Esta situación conlleva múltiples impactos negativos: incremento en los tiempos de desplazamiento y en los costos de operación vehicular, disminución en la accesibilidad de los residentes y visitantes, congestión en los principales corredores, y daños recurrentes en los vehículos particulares y de transporte público.

De igual forma, el deterioro de la malla vial afecta la estética y funcionalidad del entorno urbano, deteriora la imagen positiva del municipio ante residentes y turistas, y aumenta el riesgo de accidentes de tránsito tanto para conductores como para peatones. En consecuencia, se hace necesario implementar estrategias integrales de intervención que incluyan mantenimiento rutinario, rehabilitación estructural, mejora de los sistemas de drenaje y fortalecimiento de la capacidad institucional para la gestión vial.

Magnitud actual del problema – indicadores de referencia

La infraestructura vial del Distrito de Santa Marta enfrenta actualmente una serie de desafíos que limitan su desarrollo urbano, la competitividad territorial y la calidad de vida de sus habitantes. De acuerdo con el inventario vial, el Distrito cuenta con una vía de cuarta generación (4G) que atraviesa la ciudad en sentido sur–noreste, además de una línea férrea que conecta el corredor industrial con el puerto marítimo. No obstante, según lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) 2020–2032, una proporción considerable de las vías del Distrito —particularmente en el sector sur— permanece sin pavimentar y presenta condiciones de transitabilidad únicamente en épocas de tiempo seco, lo que limita la movilidad, el acceso a servicios y la integración entre zonas urbanas y rurales.

El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) concentra su cobertura en la zona norte de la ciudad, donde se encuentra la mayor densidad poblacional y económica. Esta concentración evidencia una distribución desigual en la calidad y accesibilidad de la infraestructura vial, lo que genera desequilibrios en la movilidad y en las oportunidades de desarrollo urbano.

Al comparar estos indicadores con los referentes nacionales, se observa que Santa Marta ocupa el puesto 12 en el componente de condiciones habilitantes, por debajo de ciudades como Barranquilla y Cartagena, que presentan mejores niveles de conectividad vial y prestación de servicios públicos. De igual manera, el Distrito se ubica en el puesto 18 en materia de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) y en el 19 en sostenibilidad ambiental, aspectos que resultan determinantes para el fortalecimiento de la gestión urbana moderna, la planificación inteligente del territorio y la promoción de un modelo de movilidad sostenible.

En conjunto, estos factores reflejan la necesidad de una planificación vial integral que articule las inversiones en infraestructura con estrategias de conectividad.

01 - Causas que generan el problema

Causas directas	Causas indirectas
1. Deterioro de la red vial del Distrito	**1.1** Deficiente Mantenimiento

02 - Efectos generados por el problema

Efectos directos	Efectos indirectos
1. Accesibilidad restrigida	**1.1** Aumento de tiempo de desplazamiento

Impreso el 6/11/2025 4:12:37 p. m.

Identificación y análisis de participantes

01 - Identificación de los participantes

Participante	Contribución o Gestión
Actor: Otro **Entidad:** Habitantes del Distrito de Santa Marta **Posición:** Beneficiario **Intereses o Expectativas:** Contar con facilidades para transportar los bienes o servicios de consumo básico en el área urbana. Disminuir los tiempos de desplazamiento y acceso en el área urbana del distrito de Santa Marta.	Emitir especificaciones técnicas, metodologías para el mejoramiento de la red vial departamental.
Actor: Nacional **Entidad:** Instituto Nacional de Vías **Posición:** Cooperante **Intereses o Expectativas:** Ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura Vial	Emitir especificaciones técnicas, metodologías para el mejoramiento de la red vial departamental.
Actor: Nacional **Entidad:** Ministerio De Transporte - Gestión General **Posición:** Cooperante **Intereses o Expectativas:** Dar cumplimiento a las metas del Plan Maestro de Transporte Intermodal.	Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales que la requieran, para la construcción de obras y de infraestructura vial.
Actor: Distrital **Entidad:** Santa Marta **Posición:** Cooperante **Intereses o Expectativas:** Desarrollar proyectos de mayor incidencia municipal e integración regional.	Apoyo técnico en la estructuración y financiación del proyecto.

02 - Análisis de los participantes

La administración Distrital concertó con la comunidad con el fin de realizar la socialización del proyecto para informar los beneficios del mismo y concertar soluciones con las posibles partes perjudicadas de la ejecución. El perjuicio que se genera en estas situaciones es durante la pavimentación de la vía, y rehabilitación de redes de alcantarillado-acueducto en el sector, que en ocasiones se traduce en traumatismos en los tiempos de desplazamiento y desvíos inesperados por falta de información y señalización para tomar vías alternas. Con la finalidad de mantener una situación cordial con los afectados, se realizarán reuniones de seguimiento y de socialización de los avances, atrasos y dificultades.
Además de involucrar a la comunidad en el seguimiento de la supervisión y control de la obra, con la conformación de la veeduría

Población afectada y objetivo

01 - Población afectada por el problema

Tipo de población

Personas

Número

566.650

Fuente de la información

Proyecciones DANE 2025. Población en la cabecera.

Localización

Ubicación general	Localización específica/Otro tipo de entidad étnica
Región: Caribe **Departamento:** Magdalena **Municipio:** Santa Marta **Tipo de Agrupación:** **Agrupación:**	

02 - Población objetivo de la intervención

Tipo de población

Personas

Número

566.650

Fuente de la información

Proyecciones DANE 2025. Población en la cabecera.

Localización

Ubicación general	Localización específica/Otro tipo de entidad étnica	Nombre del consejo comunitario
Región: Caribe **Departamento:** Magdalena **Municipio:** Santa Marta **Tipo de Agrupación:** **Agrupación:**		

Objetivos específicos

01 - Objetivo general e indicadores de seguimiento

Problema central

Deterioro de la malla vial del Distrito de Santa Marta

Objetivo general – Propósito

Mejorar la infraestructura vial, la seguridad vial y la movilidad en la ciudad.

Indicadores para medir el objetivo general

Indicador objetivo	Descripción	Fuente de verificación
Vías Urbanas del Distrito mejoradas y/o rehabilitadas	**Medido a través de:** Kilómetros **Meta:** 0,72 **Tipo de fuente:** Informe	Informe de Interventoría y/o supervisión.

02 - Relaciones entre las causas y objetivos

Causa relacionada	Objetivos específicos
Causa directa 1 Deterioro de la red vial del Distrito	Mejorar y/o rehabilitar el estado de la malla vial Urbana del Distrito
Causa indirecta 1.1 Deficiente Mantenimiento	Implementar una cartilla de mantenimiento para los tramos construidos.

Alternativas de la solución

01 - Alternativas de la solución

Nombre de la alternativa	Se evaluará con esta herramienta	Estado
Intervención de vías urbanas para el fortalecimiento de la movilidad, seguridad y competitividad del Distrito de Santa Marta.	No	Completo
Obras complementarias y Construcción de pavimento rígido en vías urbanas del Distrito de Santa Marta.	Si	Completo

Evaluaciones a realizar

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

Alternativa 1. Obras complementarias y Construcción de pavimento rígido en vías urbanas del Distrito de Santa Marta.

Estudio de necesidades

01 - Bien o servicio

Bien o servicio

Vías Urbanas del Distrito de Santa Marta.

Medido a través de

Kilómetros

Descripción

Kilómetros

Descripción de la Demanda

Km de vía urbana rehabilitado y/o mejorado en el Distrito Santa Marta

Descripción de la Oferta

Rehabilitación de la malla vial urbana del Distrito Santa Marta.

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2023	10,00	45,00	-35,00
2024	13,00	45,00	-32,00
2025	16,00	45,00	-29,00

Análisis técnico de la alternativa

01 - Análisis técnico de la alternativa

Análisis técnico de la alternativa

La alternativa de solución es la construcción de pavimento rígido de una longitud de 0.72 km con una variable m con dos carriles (vía bidireccional o de doble sentido) y confinada con sardineles en ambos extremos. Comprende la localización y replanteo, demolición de obras existentes (si se requiere), cortes y movimiento de tierra, extensión y compactación de Subbase, fundición de losa de pavimento, instalación de sardineles y construcción de andenes. Además de rehabilitación de las redes de acueducto y alcantarillado desactualizada con sus acometidas. En cuanto a la conformación de la calzada existente, se debe verificar la capacidad de soporte y el módulo de reacción de la subrasante, que deberá ser objeto de una conformación previa para uniformizar la superficie. Esta conformación se logra con escarificado, extensión, conformación y compactación simple. La extendida y compactación de material seleccionado contempla la selección, transporte, disposición, conformación y compactación mecánica de la subbase granular de acuerdo a los planos de topografía y al diseño del pavimento. La construcción de las placas en concreto hidráulico consiste en la elaboración, transporte, colocación y vibrado de una mezcla de concreto hidráulico; aserrado de juntas, el acabado, el curado y demás actividades necesarias para la correcta construcción del pavimento, de acuerdo con los alineamientos, cotas, secciones y espesores indicados en los planos del proyecto. La instalación de bordillo y andenes en concreto se hará en los sitios y con las dimensiones, lineamientos y cotas indicadas en los planos. Las especificaciones a utilizar corresponden a las establecidas por el INVIAS en su versión vigente.

Alternativa: Obras complementarias y Construcción de pavimento rígido en vías urbanas del Distrito de Santa

Localización de la alternativa

01 - Localización de la alternativa

Ubicación general	Ubicación específica
Región: Caribe **Departamento:** Magdalena **Municipio:** Santa Marta **Tipo de Agrupación:** **Agrupación:** **Latitud:** **Longitud:**	

02 - Factores analizados

Aspectos administrativos y políticos,
Cercanía a la población objetivo,
Cercanía de fuentes de abastecimiento,
Disponibilidad de servicios públicos domiciliarios (Agua, energía y otros),
Disponibilidad y costo de mano de obra,
Factores ambientales,
Medios y costos de transporte,
Topografía

Cadena de valor de la alternativa

Costo total de la alternativa: $ 4.172.431.883,00

1 - Objetivo específico 1 **Costo:** $ 4.172.431.883,00

Mejorar y/o rehabilitar el estado de la malla vial Urbana del Distrito

Producto	Actividad y/o Entregable
1.1 Vía urbana mejorada (Producto principal del proyecto) **Complemento:** **Medido a través de:** Kilómetros de vías urbanas **Cantidad:** 0,7200 **Costo:** $ 4.172.431.883,00 **Etapa:** Inversión **Localización:** **Número de Personas:** 546979 **Acumulativo o no:** No Acumulativo **Población Beneficiaria:** 546979	**1.1.1** PRELIMINARES **Costo:** $ 55.185.677,76 **Etapa:** Inversión
	1.1.2 MOVIMIENTO DE TIERRA **Costo:** $ 684.482.888,10 **Etapa:** Inversión
	1.1.3 PAVIMENTO RIGIDO **Costo:** $ 1.753.387.135,14 **Etapa:** Inversión
	1.1.4 SEÑALIZACON VIAL **Costo:** $ 71.070.834,04 **Etapa:** Inversión
	1.1.5 OBRAS DE ALCANTARILLADO **Costo:** $ 880.676.406,81 **Etapa:** Inversión

Producto	Actividad y/o Entregable
1.1 Vía urbana mejorada (Producto principal del proyecto) **Complemento:** **Medido a través de:** Kilómetros de vías urbanas **Cantidad:** 0,7200 **Costo:** $ 4.172.431.883,00 **Etapa:** Inversión **Localización:** **Número de Personas:** 546979 **Acumulativo o no:** No Acumulativo **Población Beneficiaria:** 546979	**1.1.6** OBRAS DE ACUEDUCTO **Costo:** $ 275.684.881,97 **Etapa:** Inversión
	1.1.7 Plan Manejo de Transito (PMT) **Costo:** $ 40.003.737,00 **Etapa:** Inversión
	1.1.8 Plan Manejo Ambiental (PMA) **Costo:** $ 28.574.098,00 **Etapa:** Inversión
	1.1.9 Revision Estudios y Diseños **Costo:** $ 38.853.500,00 **Etapa:** Inversión
	1.1.10 Costo Interventoria **Costo:** $ 267.954.341,00 **Etapa:** Inversión
	1.1.11 Gerencia del proyecto **Costo:** $ 76.558.383,18 **Etapa:** Inversión

Actividad 1.1.1 PRELIMINARES

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Maquinaria y Equipo	Materiales
0	$12.140.849,11	$4.414.854,22	$8.277.851,66	$30.352.122,77
Total	**$12.140.849,11**	**$4.414.854,22**	**$8.277.851,66**	**$30.352.122,77**

Periodo	Total
0	$55.185.677,76
Total	

Actividad 1.1.10 Costo Interventoria

Periodo	Mano de obra calificada
0	$267.954.341,00
Total	**$267.954.341,00**

Periodo	Total
0	$267.954.341,00
Total	

Actividad 1.1.11 Gerencia del proyecto

Periodo	Mano de obra calificada
0	$76.558.383,18
Total	**$76.558.383,18**

Periodo	Total
0	$76.558.383,18
Total	

Actividad 1.1.2 MOVIMIENTO DE TIERRA

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Maquinaria y Equipo	Materiales
0	$150.586.235,38	$54.758.631,05	$102.672.433,21	$376.465.588,46
Total	**$150.586.235,38**	**$54.758.631,05**	**$102.672.433,21**	**$376.465.588,46**

Periodo	Total
0	$684.482.888,10
Total	

Actividad 1.1.3 PAVIMENTO RIGIDO

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Maquinaria y Equipo	Materiales
0	$385.745.169,73	$140.270.970,81	$263.008.070,27	$964.362.924,33
Total	**$385.745.169,73**	**$140.270.970,81**	**$263.008.070,27**	**$964.362.924,33**

Periodo	Total
0	$1.753.387.135,14
Total	

Actividad 1.1.4 SEÑALIZACON VIAL

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Maquinaria y Equipo	Materiales
0	$15.635.583,49	$5.685.666,72	$10.660.625,11	$39.088.958,72
Total	**$15.635.583,49**	**$5.685.666,72**	**$10.660.625,11**	**$39.088.958,72**

Periodo	Total
0	$71.070.834,04
Total	

Actividad 1.1.5 OBRAS DE ALCANTARILLADO

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Maquinaria y Equipo	Materiales
0	$484.372.023,75	$193.748.809,50	$132.101.461,02	$70.454.112,54
Total	**$484.372.023,75**	**$193.748.809,50**	**$132.101.461,02**	**$70.454.112,54**

Periodo	Total
0	$880.676.406,81
Total	

Actividad 1.1.6 OBRAS DE ACUEDUCTO

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Maquinaria y Equipo	Materiales
0	$60.650.674,08	$22.054.790,57	$41.352.732,32	$151.626.685,00
Total	**$60.650.674,08**	**$22.054.790,57**	**$41.352.732,32**	**$151.626.685,00**

Periodo	Total
0	$275.684.881,97
Total	

Actividad 1.1.7 Plan Manejo de Transito (PMT)

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Maquinaria y Equipo	Materiales
0	$8.800.822,14	$3.200.298,96	$6.000.560,55	$22.002.055,35
Total	**$8.800.822,14**	**$3.200.298,96**	**$6.000.560,55**	**$22.002.055,35**

Periodo	Total
0	$40.003.737,00
Total	

Actividad 1.1.8 Plan Manejo Ambiental (PMA)

Periodo	Mano de obra calificada	Mano de obra no calificada	Maquinaria y Equipo	Materiales
0	$6.286.301,56	$2.285.927,84	$4.286.114,70	$15.715.753,90
Total	**$6.286.301,56**	**$2.285.927,84**	**$4.286.114,70**	**$15.715.753,90**

Periodo	Total
0	$28.574.098,00
Total	

Actividad 1.1.9 Revision Estudios y Diseños

Periodo	Mano de obra calificada
0	$38.853.500,00
Total	**$38.853.500,00**

Periodo	Total
0	$38.853.500,00
Total	

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)	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:** 3. Moderado	Retrasos en la ejecución del proyecto.	Tomar medidas para adelantar trabajos bajo lluvia y contar con una programación que tenga en cuenta los tiempos promedio normales de la ejecución de la obra.
2-Componente (Productos)	De costos	Incremento costo de la obra por carga prestacional, adicionales, mayores cantidades de obra o prorrogas.	**Probabilidad:** 3. Moderado **Impacto:** 3. Moderado	Incremento del valor presupuestal del proyecto.	Seguimiento por parte de la Interventoría
	Operacionales	Incumplimiento por parte del contratista.	**Probabilidad:** 3. Moderado **Impacto:** 5. Catastrófico	Atraso en la ejecución de la obra	Seguimiento por parte de la Interventoría
3-Actividad y/o Entregable	De calendario	Actividad/Entregable: PAVIMENTO RIGIDO Riesgo: Demora en las actividades de obra que representan la ruta critica	**Probabilidad:** 3. Moderado **Impacto:** 3. Moderado	Atrasos en la ejecución de obra	Establecimiento de plan de contingencia.
	De mercado	Actividad/Entregable: PAVIMENTO RIGIDO Riesgo: Baja calidad de los materiales de la obra.	**Probabilidad:** 3. Moderado **Impacto:** 4. Mayor	Mala calidad de obra y daño prematuro.	Informes de calidad de obra

Ingresos y beneficios alternativa

01 - Ingresos y beneficios

Ahorro monetario en mantenimiento vehicular

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Kilómetros

Bien producido: FC inversión transporte

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción Cantidad: Número de vehículos que transitan anualmente por los tramos

Descripción Valor Unitario: Ahorro monetario en mantenimiento pesos/km recorrido

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
0	685.124,00	$1.750,00	$1.198.967.000,00
1	692.140,00	$1.750,00	$1.211.245.000,00
2	704.560,00	$1.750,00	$1.232.980.000,00
3	713.460,00	$1.750,00	$1.248.555.000,00

Ahorro en los tiempos de viaje y demoras por zona difícil acceso

Tipo: Beneficios

Medido a través de: Minutos

Bien producido: FC inversión transporte

Razón Precio Cuenta (RPC): 0.80

Descripción Cantidad: La cantidad se mide en minutos que se ahorra al año por la adecuación de estas rutas

Descripción Valor Unitario: Cuantificación en pesos de los minutos ahorrados

Periodo	Cantidad	Valor unitario	Valor total
0	9.000,00	$4.000,00	$36.000.000,00
1	9.900,00	$4.200,00	$41.580.000,00
2	10.700,00	$4.400,00	$47.080.000,00
3	11.600,00	$4.600,00	$53.360.000,00

02 - Totales

Periodo	Total beneficios	Total
0	$1.234.967.000,00	$1.234.967.000,00

1	$1.252.825.000,00	$1.252.825.000,00
2	$1.280.060.000,00	$1.280.060.000,00
3	$1.301.915.000,00	$1.301.915.000,00

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	$987.973.600,0	$0,0	$0,0	$3.520.426.815,7	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$-2.532.453.215,7
1	$1.002.260.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.002.260.000,0
2	$1.024.048.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.024.048.000,0
3	$1.041.532.000,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$0,0	$1.041.532.000,0

Impreso el 6/11/2025 4:12:38 p. m.

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: Obras complementarias y Construcción de pavimento rígido en vías urbanas del Distrito de Santa Marta.					
$53.225.889,59	10,17 %	$1,02	$6.212,70	$3.520.426.815,67	$16.429.164,13

Costo por capacidad

Producto	Costo unitario (valor presente)
Vía urbana mejorada (Producto principal del proyecto)	$4.889.481.688,43

03 - Decisión

Alternativa

Obras complementarias y Construcción de pavimento rígido en vías urbanas del Distrito de Santa Marta.

04 - Alcance

Mejorar y/o rehabilitar el estado de la malla vial Urbana del Distrito Vía urbana mejorada (Producto principal del proyecto), Medido a través de: Kilómetros de vías urbanas, Cantidad: 1 con el fin de Mejorar la infraestructura vial, la seguridad vial y la movilidad en la ciudad. Vías Urbanas del Distrito mejoradas y/o rehabilitadas, Kilómetros, 0.72 Magdalena, Santa Marta

Indicadores de producto

01 - Objetivo 1

1. Mejorar y/o rehabilitar el estado de la malla vial Urbana del Distrito

Producto

1.1. Vía urbana mejorada (Producto principal del proyecto)

Indicador

1.1.1 Vía urbana mejorada

Medido a través de: Kilómetros de vías urbanas

Meta total: 0,7200

Fórmula:

Es acumulativo: No

Es Principal: Si

Tipo de Fuente: Informe

Fuente de Verificación: INFORMES DE AVANCE DE OBRA

Programación de indicadores

Periodo	Meta por periodo	Periodo	Meta por periodo
0	0,7200		

Impreso el 6/11/2025 4:12:38 p. m.

Regionalización

Producto: Vía urbana mejorada (Producto principal del proyecto)

Región	Departamento	Municipio	Tipo de Agrupación	Agrupación	
Caribe	Magdalena	Santa Marta			
Periodo	**Costo Total**	**Costo Regionalizado**	**Meta Total**	**Meta Regionalizada**	**Beneficiarios**
0	4.172.431.883,00	4.172.431.883,00	0,7200	0,7200	0

Impreso el 6/11/2025 4:12:38 p. m.

Focalización

Política	Categoría	SubCategoría	Valor