HUILA 1905

Gobernación del Huila

MEJORAMIENTO DE VÍA TERCIARIA MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA EN LA VÍA CRUCE RUTA 45 - CRUCE VÍA ALTO PIRAVANTE, DEL MUNICIPIO DE CAMPOALEGRE DEPARTAMENTO DEL HUILA

Edificio Gobernación, Calle 8, Cra 4 esquina.
Neiva - Huila - Colombia.
PBX: (57-8) 867 1300 / www.huila.gov.co

Tabla de Contenido

Introducción....4

1. Generalidades del proyecto....6

1.1. Identificación del proyecto....6

1.1.1. Nombre del proyecto....6

1.1.2. Ubicación....6

1.1.3. Fase del proyecto....6

1.1.4. Alcance....7

1.1.5. Duración del proyecto....7

1.1.6. Costo total del proyecto....7

1.1.7. Financiación del proyecto....8

1.2. Información sobre la entidad designada como ejecutora....8

1.2.1. Información de la Entidad Territorial....8

1.2.2. Representante legal de la entidad....8

1.2.3. Dependencia Encargada y responsable del proyecto....8

1.2.4. Generalidades del departamento....8

2. Identificación de la necesidad....10

2.1. Contribución del proyecto a la política pública....10

2.1.1. Plan Nacional de Desarrollo "Colombia, Potencia Mundial de la Vida 2022-2026"....10

2.1.2. Concordancia con Plan Departamental de Desarrollo "Huila Grande 2024-2027"....11

2.1.3. Concordancia con Plan de Desarrollo Municipal de Campoalegre: "CAMPOALEGRE, TERRITORIO DE FELICIDAD Y PAZ 2024 - 2027"....11

2.1.4. Concordancia con Capitulo Independiente del SGR....12

2.2. Identificación y Análisis de Participantes....13

2.2.1. Identificación de participantes....13

2.2.2. Análisis de los participantes....13

2.3. Identificación y descripción del problema....14

2.3.1. Problema Central 14
2.3.2. Antecedentes 14
2.3.3. Justificación del proyecto 16
2.3.4. Marco Legal y Normativo 17
2.3.5. Magnitud actual del problema 18
2.3.6. Causas y Efectos 18
2.3.7. Árbol de problemas 19
2.4. Población afectada y población objetivo 19
2.4.1. Población afectada por el problema 19
2.4.2. Población Objetivo de intervención 20
2.5. Objetivos general y específico 20
2.5.1. Objetivo general 20
2.5.2. Indicadores que miden el objetivo general 20
2.5.3. Relación entre causas y los objetivos específicos 21
2.6. Alternativa de la solución 21
2.6.1. Análisis técnico de la alternativa de solución 22
2.7. Estudio de Necesidad 23
2.7.1. Bien generado 23
2.7.2. Localización de la alternativa 23
2.7.3. Análisis de riesgos 23
2.7.4. Ingresos y Beneficios 25
3. Presupuesto del proyecto 27
4. Cronograma de ejecución del proyecto 29
5. Fuentes de Financiación 30

Introducción

En Colombia la gestión vial está a cargo de la nación, los departamentos y los municipios. Cada uno de estos niveles administrativos tiene a su cargo una malla vial que va descendiendo en calidad y categoría en la medida que se pasa del primer nivel al tercero, pero que en longitud se incrementa en sentido inverso (sin embargo, no es raro encontrar que algunas carreteras nacionales tienen menores especificaciones geométricas que algunas carreteras departamentales y, a su vez, que algunos caminos vecinales tengan mejores especificaciones que algunas carreteras departamentales).

Actualmente se estima que el Sistema Nacional de Carreteras tiene una longitud de 215.988 km, de los cuales 17.382 (8 %) hacen parte de la llamada Red de Primer Orden, gestionada por el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). La Red Vial de Segundo Orden suma 44.399 km (21 %) y la Red de Tercer Orden, o Veredal, cuenta con 154.207 km (71 %) –incluidos cerca de 12.500 km de caminos privados–, los cuales están bajo la gestión de los departamentos, los distritos, los municipios e INVÍAS.

La Red Primaria está constituida por las carreteras que unen las principales ciudades entre sí, con los puertos marítimos, fronteras terrestres y otros nodos de intercambio modal. Esta red es básica para la integración y competitividad del país (pues une a las áreas de producción con las de consumo) y, en su mayor parte, está constituida por vías de doble calzada y carreteras bidireccionales pavimentadas y con especificaciones geométricas adecuadas. En esta red se tienen los mayores movimientos de pasajeros y carga en el país, particularmente en los corredores de comercio exterior. El planeamiento de esta red está definido por el Plan Maestro de Transporte Intermodal.

Por otra parte, está la Red Secundaria, compuesta por carreteras de calzada bidireccional, con o sin pavimento. Durante largo tiempo hubo desconocimiento sobre las características de esta red, pero gracias a la realización del Plan Vial Regional (PVR), adelantado por el Ministerio de Transporte (MT), actualmente se tiene una idea más clara sobre su longitud y estado. Se sabe, por ejemplo, que cerca de 8.000 km están pavimentados y que los volúmenes de tránsito son, por lo general, inferiores a 500 vehículos por día.

En el año 1961 las carreteras departamentales tenían una longitud de 14.851 km y, de acuerdo con varios estudios realizados en esa época, su estado era precario, tanto en lo que se refiere a sus especificaciones geométricas, como al estado de la superficie.

Esta red fue creciendo, tanto por la adición de nuevos tramos, como por la transferencia de algunas vías de la Nación a los departamentos y el compromiso que existía en el sentido de que éstos debían encargarse del mantenimiento de las carreteras construidas por el Fondo Nacional de Caminos Vecinales (FNCV), el Instituto Colombiano de Reforma Agraria (INCORA), el programa de Desarrollo Rural Integrado (DRI) y otras entidades, aunque en realidad pocas veces lo hicieron.

Con la expedición de la Ley 105 de 1993, se estableció que las vías primarias deberían pertenecer a la nación y aquellas de carácter secundario deberían ser responsabilidad de los departamentos. Estos, a su vez, deberían replicar el ejercicio y ceder el control de las vías terciarias (incluidos los caminos vecinales) a los municipios. Para esta transferencia, la ley creó el Fondo de Cofinanciación de Vías, por medio del cual se entregaría a los departamentos o municipios una suma fija para el mantenimiento de las vías asignadas. Pese al esfuerzo realizado, pocas vías fueron transferidas y siguen bajo la gestión nacional.

Por su parte, el departamento del Huila cuenta con un inventario vial asignado mediante Resolución No. 0004611 del 25 de septiembre de 2019, *"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 Huila"*, y a través de la cual se asignan por competencia 1332,35 km de vías distribuidos de la siguiente forma: Primer orden o primaria: 318,9 km; Segundo orden o secundaria: 323,92 km; Tercer orden o terciaria: 689,53 km.

Así las cosas atendiendo a la necesidad de mejorar el tramo de la vía CRUCE RUTA 45 - CRUCE VÍA ALTO PIRAVANTE, en el municiplo de Campoalegre, departamento del Huila, esta intervención vial hace parte de los tramos identificados por la Secretaría de Vías e Infraestructura que se encuentran en estado "afirmado en mal estado", y que demandan una necesidad sentida desde la comunidad con el fin de mitigar diferentes situaciones sociales que se presentan a diario en este sector, tales como hurtos, accidentes, daño a vehículos, entre otras.

El proyecto de MEJORAMIENTO DE VÍA TERCIARIA MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA EN LA VÍA CRUCE RUTA 45 - CRUCE VÍA ALTO PIRAVANTE, DEL MUNICIPIO DE CAMPOALEGRE DEPARTAMENTO DEL HUILA, se presenta como una necesidad crucial para mejorar la infraestructura de transporte en el municipio de Campoalegre. Con un alcance de 2311,58 metros de mejoramiento en un solo tramo, este proyecto busca abordar el deterioro significativo de la vía que afecta tanto la movilidad de los residentes como el desarrollo económico local. La mejora de estas carreteras no solo facilitará el acceso a servicios esenciales y mercados, sino que también potenciará la seguridad vial y la calidad de vida de los habitantes, destacando la importancia de una intervención oportuna y efectiva para el progreso integral de la comunidad.

1. Generalidades del proyecto

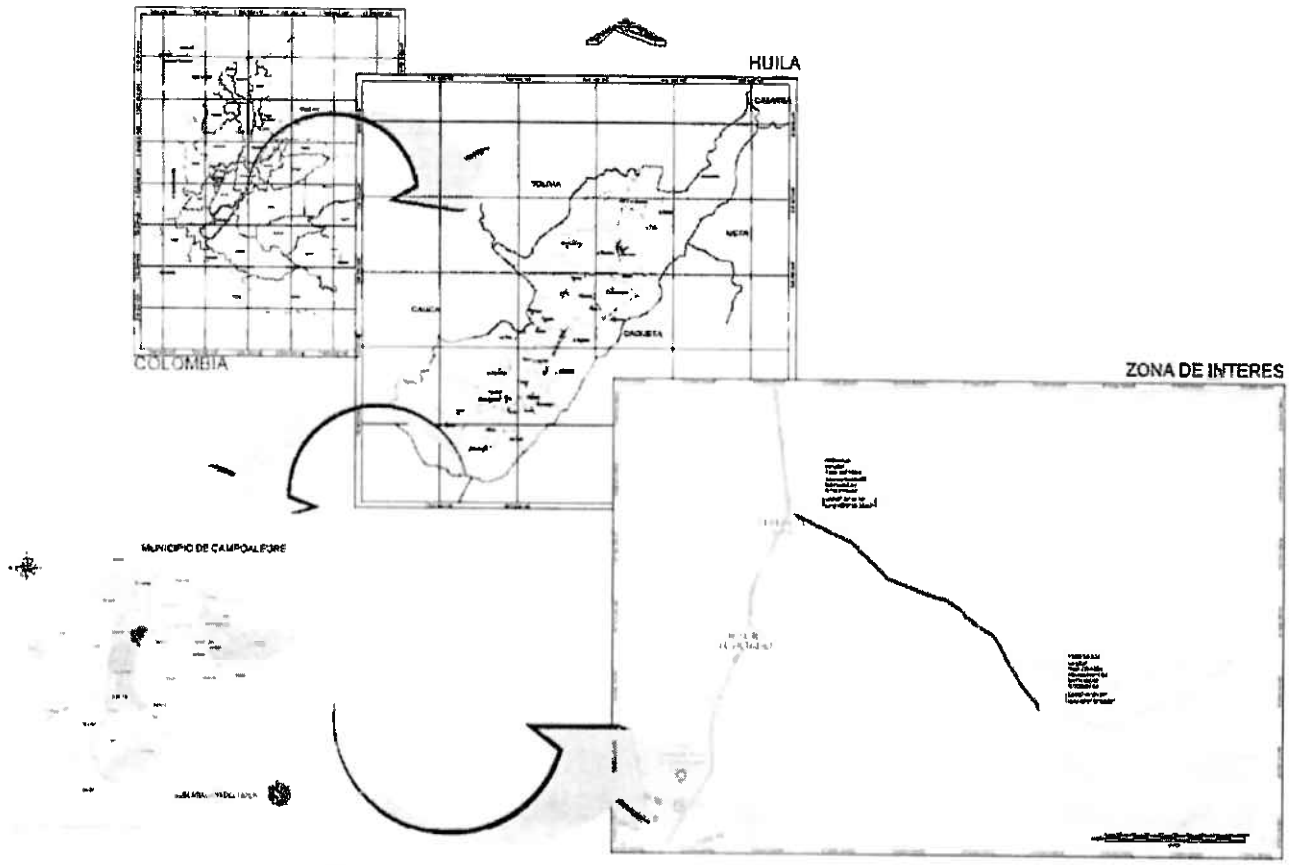
1.1. Identificación del proyecto

1.1.1. Nombre del proyecto

MEJORAMIENTO DE VÍA TERCIARIA MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA EN LA VÍA CRUCE RUTA 45 - CRUCE VÍA ALTO PIRAVANTE, DEL MUNICIPIO DE CAMPOALEGRE DEPARTAMENTO DEL HUILA.

1.1.2. Ubicación

Ilustración 1. Localización del proyecto



Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

1.1.3. Fase del proyecto

Fase III (Factibilidad)

1.1.4. Alcance

Mejoramiento de vía terciaria implementando una estructura de Placa Huella con longitud de 2311,58 metros lineales construidos en un solo tramo en la siguiente localización:

TRAMO	UBICACIÓN	Long. Tramo (m)	Coordenada Inicio Origen Nacional	Coordenada Fin Origen Nacional
1	CAMPOALEGRE	2311,58	Abscisa: 0+000.00 E:4742686.01 N:1857749.68	Abscisa: 2+311.58 E:4744432.68 N:1856357.55

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

1.1.5. Duración del proyecto

El tiempo de ejecución física del proyecto será de siete (07) meses (el tiempo de la interventoría es igual al tiempo de ejecución física del proyecto).

1.1.6. Costo total del proyecto

El proyecto tiene un costo total de **TRES MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES TRESCIENTOS TREINTA Y TRES MIL SESENTA Y DOS PESOS M/CTE ($3.981.333.062,00)**, distribuidos de la siguiente manera:

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	VALOR TOTAL
1	ESTRUCTURA DE PAVIMENTO PLACA HUELLA	$ 2.969.376.289,00
2	OBRAS DE DRENAJE Y COMPLEMENTARIAS: ALCANTARILLAS (28)	$ 658.379.985,00
3	SEÑALIZACIÓN	$ 22.827.838,00
PLAN DE ADAPTACION A LA GUIA AMBIENTAL (PAGA)		$ 11.842.700,00
PLAN DE MANEJO DEL TRANSITO P.M.T.		$ 7.241.481,00
TRAMITE DEL PERMISO ZODME, EN CUMPLIMIENTO A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCION 472 DE 2017		$ 4.500.000,00
COMPONENTE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO - SST		$ 23.410.000,00
SUB TOTAL OBRA CIVIL		$ 3.697.578.293,00
INTERVENTORÍA		$ 283.754.769,00
COSTO TOTAL DEL PROYECTO		**$ 3.981.333.062,00**

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

1.1.7. Financiación del proyecto

El proyecto se presenta con el propósito de financiar la etapa de inversión mediante las siguientes fuentes de financiación:

Entidad	Fuente de Financiación	Actividad Por Financiar	Valor
Gobernación del Huila	SGR – Asignaciones Directas	Obra - Interventoría	$ 3.981.333.062,00
Valor Total			**$ 3.981.333.062,00**

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

1.2. Información sobre la entidad designada como ejecutora

1.2.1. Información de la Entidad Territorial

Departamento	Dirección	Teléfono	NIT	Representante Legal
Huila	Carrera 4 con Calle 8 Esquina.	608 - 8671300	800.103.913-4	Rodrigo Villalba Mosquera

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

1.2.2. Representante legal de la entidad

El representante legal del Departamento del Huila es el Gobernador Rodrigo Villalba Mosquera.

1.2.3. Dependencia Encargada y responsable del proyecto

- **Dependencia:** Secretaría de Vías e Infraestructura
- **Funcionario:** Andrés Camilo Cabrera Leiva
- **Contacto:** secretario.vias@huila.gov.co

1.2.4. Generalidades del departamento

El Huila, «tierra de promisión» El departamento, conformado por 37 municipios, tiene una extensión de 19.890 km2 y una población aproximada de 900.000 habitantes cuyos ancestros son aborígenes, españoles y de población

proveniente de otras regiones del país, en especial de los departamentos de Tolima, Putumayo, Caquetá, Cauca y Nariño. Limita al norte con el departamento de Tolima, al sur con Cauca, al oriente con Meta, Caquetá y Cundinamarca y al occidente con Cauca y Tolima.

Según Gerardo Reichel-Dolmatoff, el nombre proviene del vocablo «huil» que significa color anaranjado, expresión que utilizaban los aborígenes para adorar al sol.Uno de los recursos más importantes del Huila es su riqueza hídrica; los numerosos ríos y quebradas que bañan el territorio son una fuente de desarrollo económico y uno de los aspectos que le dan mayor belleza y variedad al paisaje.El Magdalena, descubierto en 1501 por Rodrigo de Bastidas, quien lo llamó Río Grande de la Magdalena, nace en el Macizo Colombiano y desemboca en el Mar Caribe. Es la corriente fluvial más larga del país y atraviesa el departamento de sur a norte en medio de un fértil y hermoso valle.

En esta región se encuentran todos los climas y una gran variedad de suelos que facilitan la diversidad y extensión de la producción agrícola y ganadera; predomina el clima templado, con una temperatura media de 24 °C; como puntos extremos están las cumbres montañosas del Nevado del Huila, donde la temperatura permanece bajo 0 °C y las regiones cálidas de los valles de Neiva, Aipe y Villavieja, donde se encuentra el imponente desierto de La Tatacoa, con 35° C.

Capital del Departamento

Neiva es la capital del departamento y su centro administrativo, comercial y cultural; se encuentra a 312 Km. al sur de Bogotá por una excelente carretera, o por vía aérea, en un vuelo cuya duración es de una hora. Está situada en el valle del Alto Magdalena, en una de las regiones más cálidas del departamento, donde se combinan zonas desérticas con fértiles terrenos.

Limita por el norte con los municipios de Aipe y Tello, por el sur con Rivera, por el oriente con las estribaciones de la cordillera Oriental y por el occidente con el río Magdalena y la población de Palermo. Tiene una altitud de 442 m, una temperatura media de 28 °C, una superficie de 1.533 km2 y su población se acerca a los 320.000 habitantes.

Los ríos Magdalena, El Oro y Las Ceibas surcan esta ciudad cuyos recursos naturales la han convertido en un importante polo de desarrollo, agrícola, ganadero y petrolero que ofrece excelentes servicios turísticos y cuenta con un aeropuerto en el que prestan sus servicios dos aerolíneas.

Festividades Desde tiempos coloniales, los españoles radicados en estas tierras celebraban en el mes de junio, una festividad de origen muy antiguo, que marcaba el fin de la primavera y el comienzo del verano y las fiestas religiosas de San Juan y San Pedro.Siguiendo esa antigua tradición, durante la última semana de junio se celebra en Neiva el

Festival Folclórico y Reinado Nacional del Bambuco, reconocido oficialmente desde 1960. A la celebración española que consistía en misa, cabalgatas y toreo, la población aborigen fue incorporando sus manifestaciones autóctonas que consistían en la música de la región, en las representaciones de sus mitos y leyendas y en la elaboración de comida típica. Más tarde se incorporó el Reinado, en el cual se otorga la corona a la candidata que mejor interprete el baile del Sanjuanero, aire musical típico de esa zona del país.

Rutas Turísticas

La cultura mágica y sagrada de San Agustín es el polo de atracción de este circuito conformado por los municipios de Timaná, Pitalito, Isnos, San Agustín, Saladoblanco, Oporapa y La Argentina. Timaná: es la población más antigua del departamento; un hermoso y apacible lugar en cuyo parque central y cobijado por una Ceiba centenaria, está el monumento a la Cacica Gaitana. La Catedral de San Calixto, la más antigua del Huila, conserva valiosas obras de arte.

2. Identificación de la necesidad

2.1. Contribución del proyecto a la política pública

2.1.1. Plan Nacional de Desarrollo "Colombia, Potencia Mundial de la Vida 2022-2026"

Programa: 2402 - Infraestructura red vial regional

Transformación: Convergencia regional

Pilar: Bloque estratégico I 1. Integración intrarregional (intraurbana, urbanorural, subregional) a partir de: i) el desarrollo de ciudades más sostenibles, compactas y equitativas.

Catalizador: Modelos de desarrollo supramunicipales para el fortalecimiento de vínculos urbanorurales y la integración de territorios.

Componente: Intervención de vías regionales (secundarias y terciarias), terminales fluviales y aeródromos

El país contará con una red de infraestructura de transporte regional basada en corredores carreteros, marítimos y fluviales, así como servicios aéreos. Con el fin de avanzar hacia una conectividad de todos los municipios se intervendrá la red de transporte en tres partes: (a) el mejoramiento de instalaciones portuarias fluviales, (b) vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y ancestrales, y (c) aeródromos, con principios de equidad, cobertura y accesibilidad a los nodos principales de oferta de salud, educación y empleo. Se establecerá una

metodología para la identificación de los principales requerimientos por municipio a partir de la revisión de criterios de funcionalidad, acceso a servicios, conectividad cultural y regional para priorizar las intervenciones en las zonas con menor conectividad y mayores dificultades de acceso a bienes y servicios. Para la ruralidad se considerará el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR).

Para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y ancestrales, el Gobierno nacional promoverá mecanismos de concurrencia de recursos con entidades territoriales. Así mismo, se creará una entidad pública adscrita al Ministerio de Transporte, cuyo objetivo principal sea el fomento de la construcción, mejoramiento y conservación de vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y ancestrales en cooperación con las entidades territoriales.

2.1.2. Concordancia con Plan Departamental de Desarrollo "Huila Grande 2024-2027"

Pilar: Alianza Para el Desarrollo Económico y Regionalización

Sector: Transporte (24)

Programa: 2402 Infraestructura red vial regional

Producto: 2402041 - Vía terciaria Mejorada

Indicador de Producto: 240204100 - Vía terciaria Mejorada

Objetivo del Programa: Mejorar la infraestructura de transporte y promover la intermodalidad en el Departamento, cumpliendo con altos estándares de calidad en el mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura vial del Departamento del Huila, propiciando la conectividad entre las subregiones, y de éstas con el resto del país y del mundo, minimizando los costos y tiempos de transporte de personas y de carga, siendo éste un aporte directo al componente social en términos de movilidad sostenible.

2.1.3. Concordancia con Plan de Desarrollo Municipal de Campoalegre: "CAMPOALEGRE, TERRITORIO DE FELICIDAD Y PAZ 2024 - 2027"

Sector: Transporte (24).

Programa: 2402 Infraestructura red vial regional.

Estrategia: Garantir la movilidad en el sector rural a través de la construcción y mantenimiento de la infraestructura de transporte.

2.1.4. Concordancia con Capitulo Independiente del SGR

Atendiendo a lo dispuesto en el Artículo 30 de la Ley 2056 de 2020 y de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza Departamental No. 0009 de 2024, *"Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Departamental del Huila 2024-2027 "POR UN HUILA GRANDE" y se dictan otras disposiciones"*, el capítulo *"2.6 INVERSIONES CON CARGO AL SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS"*, establece la "Matriz de iniciativas y/o proyección capitulo Inversión a cargo del SGR", dando alcance al proyecto de inversión mediante la siguiente iniciativa del sector transporte:

24 - Transporte	2401 Infraestructura red vial primaria	Mejoramiento de la red vial primaria, secundaria, terciaria y/o urbana en el Departamento del Huila	$ 42.398.663.462,21
		Rehabilitación de la red vial primaria, secundaria y/o terciaria a cargo en el Departamento del Huila	$ 15.200.000.000,00
	2402 Infraestructura red vial regional	Mejoramiento de la red vial primaria, secundaria, terciaria y/o urbana en el Departamento del Huila	$ 130.195.990.386,61
		Rehabilitación de la red vial primaria, secundaria y/o terciaria a cargo en el Departamento del Huila	$ 30.400.000.000,00
	2404 - Infraestructura de transporte férreo	Construcción y/o mejoramiento y/o rehabilitación de la red férrea en el Departamento del Huila	$ 20.000.000,00

Fuente: Departamento Administrativo de Planeación (2026), tomado de Plan de Desarrollo Departamental "Por Un Huila Grande (2024-2027), Pag, 335.

2.2. Identificación y Análisis de Participantes

2.2.1. Identificación de participantes

No.	Actor	Entidad	Posición	Interés o Expectativa	Contribución o Gestión
1	Departamental	Huila	Cooperante	Mejorar la calidad de vida y transitabilidad de la red vial terciaria en el municipio objeto de intervención.	Prestar asistencia técnica en la viabilización y financiación del proyecto. Ejecución fisica y financiera del proyecto.
2	Municipal	CAMPOALEGRE - HUILA	Cooperante	Satisfacer en gran medida las necesidades de la población en cuanto a movilidad.	Apoyo técnico y financiero en la ejecución del proyecto. Satisfacer las necesidades de la comunidad en materia de movilidad.
3	Otro	Comunidad en General	Beneficiario	Contar con facilidades para transportar los bienes o servicios de consumo básico.	Veeduria del proyecto y seguimiento comunitario.

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

2.2.2. Análisis de los participantes

El Departamento del Huila a través de la Secretaría de Vías e Infraestructura viene apoyando a las entidades del orden municipal en la consolidación de proyectos estratégicos en materia de movilidad y transporte para lo cual se ha logrado consolidar la estructuración técnica del proyecto de mejoramiento de vías terciarias en el municipio de Campoalegre. En este importante municipio del norte del Huila se presenta dificultad en la movilidad debido al mal estado de las vías terciarias, encontrándose intransitables o con restricción de tránsito, considerando el alto deterioro de la superficie de rodadura, drenaje superficial deficiente, construcción sin consideraciones técnicas y vehículos que transitan excediendo la carga permitida para la vía a intervenir.

La Gobernación del Departamento del Huila y el Municipio de Campoalegre se reunieron 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 el

mejoramiento de la vía, que en ocasiones se traduce en traumatismos en los tiempos de desplazamiento y desvíos inesperados por falta de información y señalización, siendo constante el problema. 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 del proyecto en su etapa de ejecución.

2.3. Identificación y descripción del problema

2.3.1. Problema Central

Deficiente transitabilidad en la vía Cruce Ruta 45 - Cruce vía Alto Piravante, sector rural del municipio de Campoalegre.

2.3.2. Antecedentes

El departamento del Huila, ubicado en el sur de Colombia, cuenta con una red de vías que es fundamental para su desarrollo económico y social. Las carreteras principales, como la Ruta Nacional 45 y la Ruta Nacional 55, juegan un papel crucial al conectar a los centros urbanos más importantes de la región, como Neiva, la capital, con otras ciudades y departamentos cercanos. Estas vías no solo facilitan el transporte de bienes y servicios, sino que también estimulan el turismo y el intercambio cultural, al permitir un acceso más fácil a los diversos atractivos naturales y culturales del Huila.

A lo largo de los años, el departamento ha invertido en la mejora y expansión de su infraestructura vial para enfrentar los desafíos del crecimiento urbano y rural. La construcción y rehabilitación de carreteras secundarias y terciarias ha sido una prioridad para mejorar la conectividad entre las zonas rurales y los centros de población. Estas mejoras han permitido un desarrollo más equilibrado en las áreas menos accesibles, facilitando el transporte de productos agrícolas, especialmente el café, y fortaleciendo la economía local.

A pesar de estos avances, el Huila aún enfrenta retos significativos en cuanto a su red vial. Las condiciones climáticas, como las lluvias intensas y las inundaciones, pueden afectar la estabilidad de las carreteras, causando daños que requieren atención constante. Además, la creciente demanda de transporte y el aumento en el tráfico han puesto presión sobre la infraestructura existente, haciendo que la modernización y el mantenimiento continuo sean esenciales para garantizar la seguridad y la eficiencia del sistema vial. La inversión en tecnología y en la gestión de mantenimiento es clave para superar estos desafíos y asegurar un futuro próspero para las vías del Huila.

El departamento del Huila atendiendo a sus competencias en materia vial tiene a su cargo 323,92 km de vías de segundo orden por mantener, rehabilitar y algunas por mejorar, así las cosas, el inventario vial a cargo del departamento es el siguiente:

Código	Nombre	Categoría	Municipio	Longitud (Km)
45HL13	CRUCE - PARAISO - CAGUANCITO	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	GARZON	5,42
45HL02	CRUCE RUTA 45 - TARQUI - PITAL	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	PITAL	9,89
			TARQUI	12,63
			ALTAMIRA	4,63
45HL03	GARZON - EL RECREO	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	GARZON	17,92
4505A	GARZON - ZULUAGA - GIGANTE	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	GARZON	22,7
			GIGANTE	21,68
20HL03	ISNOS - BORDENES - GUACACALLO	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	ISNOS	17,88
			PITALITO	19,09
20HL02	ISNOS-EL PALMAR-SAN AGUSTIN	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	ISNOS	11,56
			SAN AGUSTIN	17,86
45HL05	LOS CAUCHOS - RIVERA	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	RIVERA	3,95
45HL21	NEIVA - EL CAGUAN - LA ULLOA - RIVERA	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	NEIVA	5,48
			RIVERA	11,64
43HL02	PALERMO - LA Y	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	PALERMO	10,69
45HL08	PITALITO - ACEVEDO - LIBANO	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	PITALITO	10,63
			ACEVEDO	21,74
			SUAZA	8,68
45HL07	PITALITO -PALESTINA	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	PITALITO	9,89
			PALESTINA	9,48
43HL04	RAMAL A YAGUARA	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	YAGUARA	9,16
			TERUEL	5,67
45HL13	SAN ANTONIO- GUADALUPE	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	GUADALUPE	12,04
			GARZON	2,24
45HL02-1	TARQUI - MAITO - QUITURO - SAN ROQUE	VÍA DE SEGUNDO ORDEN	TARQUI	34,95
			OPORAPA	6,42
TOTAL				323,92

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

El departamento del Huila enfrenta varios desafíos significativos en materia vial que afectan su desarrollo y conectividad. Uno de los principales problemas es el estado de las carreteras, especialmente en áreas rurales y de difícil acceso. Las lluvias intensas y las condiciones meteorológicas adversas frecuentemente provocan deslizamientos de tierra y deterioro de las vías, lo que limita el transporte eficiente y seguro de bienes y personas. Esta situación no solo afecta la calidad de vida de los habitantes de las zonas rurales, sino que también impacta negativamente en la economía regional al dificultar el acceso a mercados y centros de distribución.

Otro desafío importante es la sobrecarga de la infraestructura existente. Con el crecimiento poblacional y el aumento del tráfico vehicular, muchas de las carreteras principales y secundarias del Huila están sometidas a una presión considerable. La falta de capacidad para manejar el volumen de tráfico incrementa el riesgo de accidentes y contribuye a la congestión, que a su vez retrasa el transporte de mercancías y afecta la movilidad de los ciudadanos. La necesidad de ampliar y modernizar la infraestructura vial se vuelve urgente para mantener un flujo de tráfico eficiente y seguro.

Además, la inversión en mantenimiento y desarrollo vial enfrenta restricciones presupuestarias. La asignación de recursos limitados para la infraestructura puede llevar a demoras en proyectos de rehabilitación y expansión, lo que perpetúa problemas existentes y dificulta la planificación a largo plazo. La falta de fondos suficientes también puede limitar la implementación de tecnologías avanzadas en la gestión del tráfico y la seguridad vial. Superar estos desafíos requiere una planificación estratégica, una asignación eficiente de recursos y una colaboración efectiva entre el gobierno y el sector privado para garantizar un sistema de transporte que apoye el crecimiento y la prosperidad del Huila.

2.3.3. Justificación del proyecto

El proyecto "MEJORAMIENTO DE VÍA TERCIARIA MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA EN LA VÍA CRUCE RUTA 45 - CRUCE VÍA ALTO PIRAVANTE, DEL MUNICIPIO DE CAMPOALEGRE, DEPARTAMENTO DEL HUILA", contempla el mejoramiento de 2.311,58 metros lineales en un solo tramo mediante la construcción de placa huella, intervención que permitirá optimizar significativamente las condiciones de transitabilidad de este corredor vial rural. La ejecución de esta obra responde a la necesidad de garantizar una movilidad más segura, continua y eficiente para las comunidades asentadas en el sector, especialmente en épocas de lluvia donde el deterioro de la vía dificulta el tránsito vehicular y peatonal.

La importancia del proyecto radica en que esta vía constituye un eje fundamental para la conectividad rural del municipio de Campoalegre, facilitando el desplazamiento de habitantes, productores agrícolas y transportadores hacia la Ruta 45 y otros centros poblados del departamento. El mejoramiento mediante placa huella permitirá reducir tiempos de viaje, costos de operación vehicular y riesgos asociados al mal estado de la vía, beneficiando directamente a la población rural que depende de este corredor para el acceso a servicios de salud, educación, comercio y demás actividades cotidianas.

Adicionalmente, el proyecto tendrá un impacto positivo sobre la economía local y regional, debido a que el sector intervenido presenta una importante vocación agropecuaria. La mejora de las condiciones viales facilitará el transporte y comercialización de productos agrícolas, contribuyendo al fortalecimiento de las cadenas productivas y a la generación de mayores oportunidades económicas para las comunidades rurales. De igual manera, una infraestructura vial en mejores condiciones promueve la integración territorial y favorece el desarrollo social del área de influencia.

Desde el punto de vista técnico y de sostenibilidad, la construcción de placa huella constituye una solución adecuada para vías terciarias con bajo volumen de tránsito y condiciones topográficas complejas, ya que ofrece mayor durabilidad, estabilidad y resistencia frente a las condiciones climáticas y al desgaste continuo. En este sentido, el proyecto no solo permitirá mejorar la infraestructura vial existente, sino también garantizar una inversión eficiente y de largo plazo para el departamento de Huila, fortaleciendo la conectividad rural y aportando al cierre de brechas en infraestructura y desarrollo territorial.

2.3.4. Marco Legal y Normativo

La construcción de las obras a ejecutarse debe cumplir con la siguiente normativa:

- Guía de diseños de pavimentos con placa huella – Invias
- Cartilla de Colombia Rural.
- Norma Colombiana de Diseño y Construcción Sismo Resistente: NSR-10 según Decreto 926 del 19 de marzo de 2010, Ley 400 de 1997 y decretos reglamentarios.
- Manual de drenaje para carreteras - INVIAS
- Para la ejecución del contrato se exigirá el cumplimiento de las Resoluciones 1375 y 1376 del 26 de mayo de 2014, las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras, las Normas de Ensayo de

Materiales para Carreteras del Instituto Nacional de Vías y las especificaciones particulares que pudieran resultar para cada proyecto.

- Manual de Señalización Vial del Ministerio del Transporte.
- Ley 99 de 1993 - Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1076 del 2015 - Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- Resolución No. 4001 de 2013 - Por la cual se modifica la Guía de Manejo Ambiental.
- Las demás normatividades vigentes que se deba ser aplicada durante la ejecución del contrato.

2.3.5. Magnitud actual del problema

Línea base: De los 2,31158 km de vía que tiene la ruta Cruce Ruta 45 - Cruce vía Alto Piravante en afirmado, 2,31158 km se encuentran en mal estado.

2.3.6. Causas y Efectos

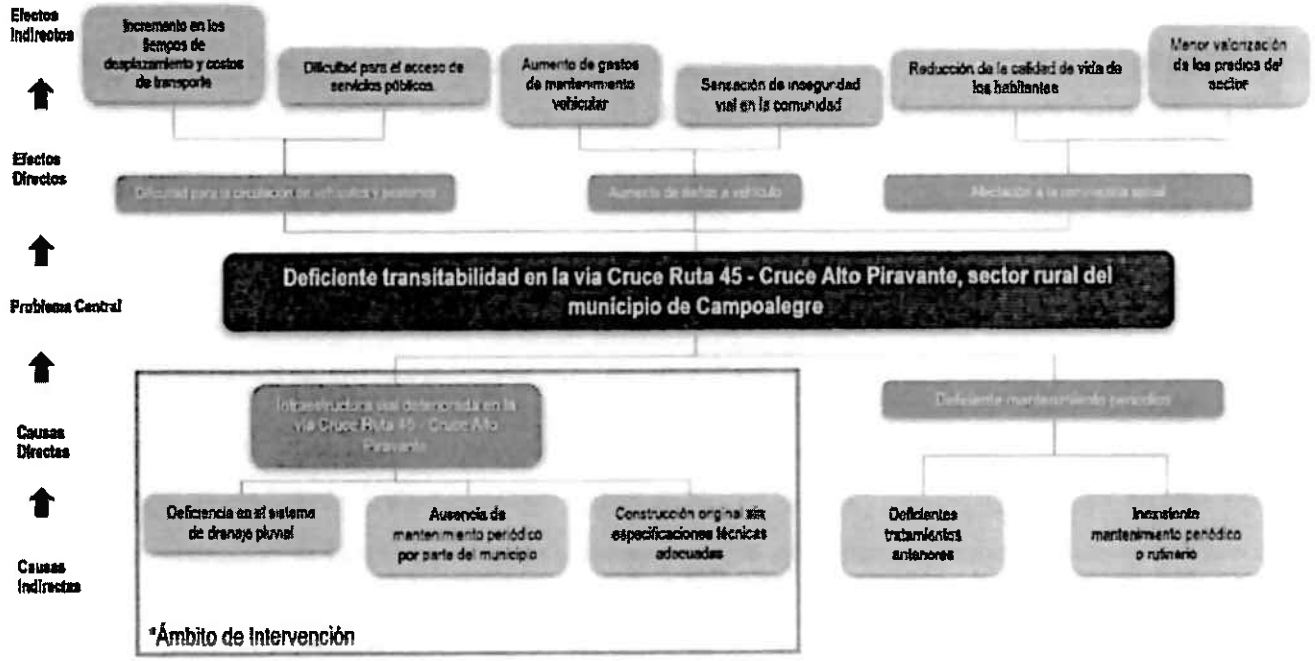
Se identificaron los problemas con base en la descripción de la situación existente presente en el Municipio desde la visión de los actores locales, de los cuales se definieron los aspectos esenciales a tener en cuenta para la elaboración del árbol de problemas. A partir de estos insumos, se clasificaron los problemas en relación con su grado de influencia e importancia.

<table>
<tr><th>Causas Indirectas</th><th>Causas Directas</th><th>Problema Central</th><th>Efectos Directos</th><th>Efectos Indirectos</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Deficiencia en el sistema de drenaje pluvial</td><td rowspan="3">Infraestructura vial deteriorada en la vía Cruce Ruta 45 - Cruce vía Alto Piravante</td><td rowspan="3">Deficiente transitabilidad en la vía Cruce Ruta 45 – Cruce vía Alto Piravante, sector rural del municipio de Campoalegre</td><td rowspan="2">Dificultad para la circulación de vehículos y peatones</td><td>Incremento en los tiempos de desplazamiento y costos de transporte</td></tr>
<tr><td>Dificultad para el acceso de servicios públicos.</td></tr>
<tr><td>Ausencia de mantenimiento</td><td>Aumento de daños a vehículo</td><td>Aumento de gastos de mantenimiento vehicular</td></tr>
</table>

periódico por parte del municipio				Sensación de inseguridad vial en la comunidad
Construcción original sin especificaciones técnicas adecuadas			Afectación a la convivencia social	Reducción de la calidad de vida de los habitantes
				Menor valorización de los predios del sector

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

2.3.7. Árbol de problemas



Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

2.4. Población afectada y población objetivo

2.4.1. Población afectada por el problema

Departamento	Población afectada	Observaciones
Huila	34.235 Personas	Población urbana y rural del municipio de Campoalegre

Fuente: DANE (Proyección poblacional 2026).

2.4.2. Población Objetivo de intervención

Departamento	Población afectada	Observaciones
Huila	8.453 Personas	Población rural del municipio de Campoalegre Punto Inicial Abscisa: 0+000.00 E:4742686.01 N:1857749.68 Punto Final Abscisa: 2+311.58 E:4744432.68 N:1856357.55

Fuente: DANE (Proyección poblacional 2026).

La población beneficiada directamente por el proyecto Cruce Ruta 45 – Cruce vía Alto Piravante, corresponde a los habitantes de los municipios de Campoalegre, quienes dependen de este corredor vial para su movilidad cotidiana, el acceso a bienes y servicios, y el desarrollo de sus actividades económicas y turísticas. La vía constituye un eje fundamental de conexión entre ambos municipios y su área rural, facilitando la integración territorial y el acceso a equipamientos básicos.

En este sentido, el proyecto beneficiará de manera directa a una población estimada de 8.453 habitantes del municipio de Campoalegre. Estos habitantes verán mejoradas sus condiciones de desplazamiento, seguridad vial y tiempos de viaje, así como el acceso a mercados, centros educativos, servicios de salud y actividades productivas.

Adicionalmente, el mejoramiento de la vía generará beneficios indirectos a los usuarios externos del corredor, incluyendo transportadores, turistas y productores de municipios vecinos como Algeciras y Rivera, fortaleciendo la conectividad regional, el encadenamiento productivo y el desarrollo económico y social del departamento del Huila.

2.5. Objetivos general y específico

2.5.1. Objetivo general

Mejorar la transitabilidad en la vía Cruce Ruta 45 - Cruce vía Alto Piravante, sector rural del municipio de Campoalegre.

2.5.2. Indicadores que miden el objetivo general

Nombre del indicador	Unidad de medida	Meta	Tipo de Fuente	Fuente de verificación
Vía terciaria mejorada	Kilómetros	2,31	Documento oficial	Acta de recibo final de obra e interventoría.

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

2.5.3. Relación entre causas y los objetivos específicos

Causa Relacionada	Objetivos Específicos
Causa Directa 1. Infraestructura vial deteriorada en la vía Cruce Ruta 45 - Cruce vía Alto Piravante	Mejorar la infraestructura vial y las condiciones de transitabilidad de nivel rural.
Causa indirecta 1.1. Ausencia de mantenimiento periódico por parte del municipio.	Mejorar la superficie de rodadura de la vía.
Causa indirecta 1.2. Construcción original sin especificaciones técnicas adecuadas.	Construir técnicamente cumpliendo con las normas establecidas.
Causa indirecta 1.3. Deficiencia en el sistema de drenaje pluvial.	Optimizar el drenaje pluvial en la vía.

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

2.6. Alternativa de la solución

La alternativa correspondiente al "Mejoramiento vial mediante la construcción de placa huella en vías terciarias de bajo tránsito" se considera la opción más adecuada para el proyecto "MEJORAMIENTO DE VÍA TERCIARIA MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA EN LA VÍA CRUCE RUTA 45 - CRUCE VÍA ALTO PIRAVANTE, DEL MUNICIPIO DE CAMPOALEGRE, DEPARTAMENTO DEL HUILA", debido a que brinda una solución integral y de largo plazo frente a las dificultades de movilidad que actualmente presenta el corredor vial. La implementación de placa huella permite mejorar las condiciones de transitabilidad en sectores críticos de la vía, garantizando una circulación más segura y continua para los usuarios, especialmente durante temporadas de lluvias donde las condiciones del terreno generan afectaciones importantes en la movilidad rural.

La construcción de placa huella representa además una intervención que favorece directamente el desarrollo social y económico de las comunidades rurales ubicadas en el área de influencia del proyecto. El mejoramiento de la vía facilita el transporte de productos agrícolas hacia los centros de comercialización, reduce los tiempos de desplazamiento y mejora el acceso de la población a servicios esenciales como salud, educación y comercio. Esto contribuye al fortalecimiento de las actividades productivas del sector rural y a una mayor integración territorial con el casco urbano y otros corredores estratégicos del departamento.

Desde el componente técnico, la solución mediante placa huella ofrece mayores niveles de estabilidad, resistencia y durabilidad para vías terciarias con pendientes pronunciadas y bajos volúmenes de tránsito, condiciones características del sector intervenido. Este tipo de estructura permite reducir procesos de erosión, formación de huecos y pérdida de material sobre la superficie de rodadura, disminuyendo la necesidad de intervenciones frecuentes y garantizando una infraestructura vial más eficiente y funcional a mediano y largo plazo.

Finalmente, esta alternativa se encuentra alineada con los lineamientos nacionales y departamentales orientados al fortalecimiento de la red vial terciaria y al mejoramiento de la conectividad rural. La ejecución del proyecto permitirá generar mejores condiciones de accesibilidad y competitividad para el municipio de Campoalegre, promoviendo el desarrollo regional y aportando al cierre de brechas en infraestructura entre las zonas urbanas y rurales del departamento de Huila.

2.6.1. Análisis técnico de la alternativa de solución

El proyecto de mejoramiento de la vía de tercer orden del municipio de Campoalegre contempla un alcance de 2,31 km comprendido entre los K 0+00 al k 2 + 311,58 mejoramiento vial, orientado a garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad, seguridad y durabilidad de la infraestructura. Desde el punto de vista geométrico, la vía presenta un ancho de calzada de 6,00m en los primeros 400 mts y luego de 4,50 mts de ancho incluyendo berma cuneta a lado y lado de la vía dimensiones que permiten un flujo vehicular bidireccional seguro, facilitan la evacuación de aguas superficiales y mejoran la estabilidad de los bordes de la vía. En cuanto a la estructura del pavimento, se proyectan losas de placa huella y piedra pegada en concreto hidráulico de 3000 psi con espesor de 0,15 m, apoyada sobre una subbase granular Clase C de 0,15 m, configuración que responde a criterios de resistencia estructural y vida útil prolongada frente a las solicitaciones del tránsito esperado y a las condiciones climáticas de la región.

Las actividades a desarrollar en el proyecto son las siguientes:

1. ESTRUCTURA DE PAVIMENTO PLACA HUELLA
2. OBRAS DE DRENAJE Y COMPLEMENTARIAS: ALCANTARILLAS (28)
3. SEÑALIZACIÓN
4. PLAN DE MANEJO DE TRANSITO (PMT)
5. PAGA
6. TRAMITE DEL PERMISO ZODME, EN CUMPLIMIENTO A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCION 472 DE 2017

7. COMPONENTE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO - SST

8. INTERVENTORIA

2.7. Estudio de Necesidad

2.7.1. Bien generado

Bien o Servicio	Unidad de Medida	Descripción	Descripción de la Demanda	Descripción de la Oferta
Vía terciaria mejorada	Kilómetros	Vía terciaria en condiciones adecuadas de transitabilidad	Km totales de vía Cruce Ruta 45 - Cruce vía Alto Piravante	Km de vía Cruce Ruta 45 - Cruce vía Alto Piravante que se encuentran en buen estado.

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

2.7.2. Localización de la alternativa

Región	Departamento	Municipio	Ubicación Específica
Andina	Huila	Campoalegre	Población rural del municipio de Campoalegre Punto Inicial: Abscisa:0+000.00 E:4742686.01 N:1857749.68 Punto Final: Abscisa:2+311.58 E:4744432.68 N:1856357.55

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

2.7.3. Análisis de riesgos

	Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad e impacto	Efectos	Medidas de mitigación
1-Propósito (Objetivo general)	Administrativos	Cambio de prioridades económicas o políticas que afecten la construcción de la vía	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 3. Moderado	La construcción de la vía 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: 3. Moderado Impacto: 3. Moderado	Retraso en la ejecución del proyecto.	Contar con una programación que tenga en cuenta los tiempos promedio normales de la ejecución de la obra.

2-Componente (Productos)	Administrativos	Declaratoria de proceso contractual desierto.	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 3. Moderado	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.
	Operacionales	Incumplimiento por parte del contratista	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 3. Moderado	Retraso en la ejecución de la obra	Seguimiento permanente por parte de la interventoría.
3-Actividad y/o Entregable	De mercado	Baja calidad de los materiales de la obra.	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 3. Moderado	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 fenómenos de origen humano no intencionales: aglomeración de público	Lesiones o muerte de los trabajadores de la obra.	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 3. Moderado	Posibles demandas hacia el municipio.	Verificación y aseguramiento por parte de la interventoría del diseño e implementación de las medidas generales preventivas de autoinspección del contratista y de los protocolos de obra
	Asociados a fenómenos de origen natural: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, otros	Condiciones climáticas impiden la ejecución de las actividades	Probabilidad: 3. Moderado Impacto: 3. Moderado	Retraso en la ejecución y entrega de la obra.	Pactar el inicio de la obra en época de clima favorable.

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

2.7.4. Ingresos y Beneficios

Tipo	Descripción	Medido a través de número	Bien producido	Descripción de la cantidad	Descripción Valor Unitario
Beneficios	Ahorro en gastos de mantenimiento de vehículos.	Pesos	Otros	La cantidad está medida como el número de vehículos que transitan anualmente por la vía, a partir de un TPD de 48	Valor promedio de mantenimiento vehicular. Se establece un incremento anual por IPC del 5%.

Periodo	Cantidad	Valor Unitario	Valor Total
1	17.520	$25.000,00	$438.000.000,00
2	17.520	$26.250,00	$459.900.000,00
3	17.520	$27.562,00	$482.886.240,00
4	17.520	$28.940,00	$507.028.800,00
5	17.520	$30.387,00	$532.380.240,00
6	17.520	$31.907,00	$559.010.640,00
7	17.520	$33.502,00	$586.955.040,00
8	17.520	$35.177,00	$616.301.040,00
9	17.520	$36.936,00	$647.118.720,00
10	17.520	$38.783,00	$679.478.160,00
11	17.520	$40.722,00	$713.449.440,00
12	17.520	$42.758,00	$749.120.160,00
13	17.520	$44.896,00	$786.577.920,00
14	17.520	$47.141,00	$825.910.320,00

15	17.520	$49.498,00	$867.204.960,00

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

El costo de mantenimiento se justifica debido a las condiciones de la vía, la cual se encuentra en mal estado. Las carreteras deterioradas generan un mayor desgaste en los vehículos, afectando componentes esenciales como la suspensión, los neumáticos y el sistema de dirección, lo que incrementa la frecuencia y el costo de las revisiones básicas. Además, la acumulación de daños menores por baches, irregularidades en la superficie y falta de señalización obliga a realizar ajustes y reparaciones periódicas, elevando gradualmente el valor del mantenimiento con cada período.

El incremento progresivo del costo también responde a la tendencia inflacionaria de los repuestos y la mano de obra, factores que impactan directamente en el mantenimiento vehicular. A medida que las condiciones de la vía siguen deteriorándose sin intervenciones significativas, la necesidad de revisiones más frecuentes se hace evidente, lo que justifica un aumento paulatino en los costos. Este valor representativo refleja un mantenimiento estándar para vehículos que transitan regularmente por esta vía, considerando tanto el desgaste mecánico acumulado como los ajustes inflacionarios que afectan los costos de reparación y repuestos a lo largo del tiempo.

3. Presupuesto del proyecto

MEJORAMIENTO DE VIA TERCIARIA MEDIANTE LA CONSTRUCCION DE PLACA HUELLA EN LA VIA CRUCE RUTA 45 – CRUCE VIA ALTO PIRAVANTE, DEL MUNICIPIO DE CAMPOALEGRE DEPARTAMENTO DEL HUILA								
Nº	ITEM DE PAGO	ESPECIFICACIONES		DESCRIPCION	UND	CANT	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
		GRAL	PART.					
MUNICIPIO DE CAMPOALEGRE								
1. ESTRUCTURA DE PAVIMENTO PLACA HUELLA								
1	1,1	ESP. 210-22 INV		EXCAVACIÓN MECÁNICA (EXPLANACIÓN). ESP. 210-22 INV. INCLUYE RETIRO DE MATERIAL PROVENIENTE DE LA EXCAVACIÓN A DISPOSICIÓN FINAL DEL MISMO.	m3	2005,00	$46.629,00	$97 501.145,00
2	1,2		1P	EXCAVACION MANUAL EN MATERIAL SECO (INCLUYE TRANSPORTE A SITIO AUTORIZADO.)	m3	72,00	$72.439,00	$5.215.608,00
3	1,3	ESP. 320-22 INV.		SUMINISTRO, INSTALACION, EXTENDIDA, NIVELACION, HUMEDECIMIENTO O AIREACION Y COMPACTACION DE SUBBASE GRANULAR CBR ≥ 30%. ESP. 320-22 INV.	m3	1423,00	$224.579,00	$319.575.917,00
4	1,4	ESP.640-22 INV.		ACERO DE REFUERZO 4.200 KG/CM² (60.000 PSI) ESP.640-22 INV. PARA PLACAS, RIOSTRAS, CUNETAS, BORDILLOS Y DENTELLONES	kg	69399,00	$9.372,00	$650.407.428,00
5	1,5	ESP. 630-22 INV.		SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO NORMAL CLASE D - (F´C=210 KGF/CM2) O (3.000 PSI) PARA - PLACAS - RIOSTRAS - CUNETAS - BORDILLO.	m3	1310,00	$1.047.604,00	$1.372.361.240,00
6	1,6	ESP. 630-22 INV.		SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO CICLÓPEO DE 210 KG/CM² (3.000 PSI) ESPESOR 0,15 M.60% CONCRETO NORMAL DE 210 KG/CM² (3.000 PSI), 40% PIEDRA ESP. 630-22 INV. PARA HUELLAS.	m3	416,00	$779.633,00	$324.327.328,00
7	1,7	ESP. 311-22 INV.		SUMINISTRO, EXTENDIDA Y COMPACTACIÓN DE MATERIAL PARA AFIRMADO CBR ≥ 15%. ESP. 311-22 INV.	m3	891,00	$224.453,00	$199.987.623,00
Subtotal								$ 2.969.376.289,00
2. OBRAS DE DRENAJE Y COMPLEMENTARIAS: ALCANTARILLAS (28)								
8	2,1	ESP. 201-22 INV.		REMOCION DE ALCANTARILLAS	ml	6,00	$132.211,00	$793.266,00
9	2,2		2P	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SOLADO DE LIMPIEZA EN CONCRETO NORMAL CLASE F-(F´C=140 KGF/CM2). PARA OBRAS DE ARTE.	m3	23,00	$846.193,00	$19.462.439,00

10	2,3		3P	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE CONCRETO NORMAL CLASE D-(F'C=210 KGF/CM2). PARA CONSTRUCCION DE CABEZOTES. MUROS, ENCOLES, DESCOLES Y PLACAS DE SOBREPISO DE ALCANTARILLAS.	m3	219,00	$1.110.204,00	$243.134.676,00
11	2,4	ESP. 661-22 INV.		SUMINISTRO E INTALACION DE TUBERIA EN CONCRETO F=36", L=1M. ESP. 661-22 INV.	m	196,00	$689.449,00	$135.132.004,00
12	2,5	ESP.640-22 INV		ACERO DE REFUERZO 4.200 KG/CM² (60.000 PSI) ESP.640-22 INV. PARA ALCANTARILLA, BOX, MUROS.	Kg	16210,00	$9.372,00	$151.920.120,00
13	2,6	ESP. 673-22 INV.		SUMINISTRO E INSTALACION MATERIAL GRANULAR FILTRANTE. ESP. 673-22 INV.	m3	84,00	$342.532,00	$28.772.688,00
14	2,7	ESP. 610.2-22 INV.		RELLENO TIPO RECEBO PARA ALCANTARILLAS. ESP. 610.2-22 INV	m3	392,00	$201.951,00	$79.164.792,00
Subtotal								$658.379.985,00
3. SEÑALIZACIÓN								
15	3,1	INV 710-22		SEÑAL VERTICAL DE TRANSITO TIPO SR, SP Y/O SI, TABLERO EN LÁMINA CON LAMINA RETRORREFLECTIVA TIPO XI (90X90 CM) . ESP. INV 710-22	UND	22,00	$1.037.629,00	$22.827.838,00
Subtotal								$ 22.827.838,00
							SUBTOTAL OBRAS	$ 3.650.584.112,00

PLAN DE MANEJO DE TRANSITO (PMT)	$7.241.481,00
PAGA	$ 11.842.700,00
TRAMITE DEL PERMISO ZODME, EN CUMPLIMIENTO A LO DISPUESTO EN LA RESOLUCION 472 DE 2017	$4.500.000,00
COMPONENTE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO - SST	$ 23.410.000,00
VALOR TOTAL OBRA	$ 3.697.578.293,00
INTERVENTORIA	$ 283.754.769,00
VALOR TOTAL	$ 3.981.333.062,00

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

4. Cronograma de ejecución del proyecto

ITEM	DESCRIPCIÓN	DURACIÓN MESES	MESES											VALOR TOTAL
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	PLACA HUELLA													
A	PROCESO DE CONTRATACION	2												0,00
	TRAMITE DE PERMISOS AMBIENTALES (ZODME) VER PRESUPUESTO DEL PAGA	1			4.500.000									4 500 000,00
1	ESTRUCTURA DE PAVIMENTO PLACA HUELLA	6				380 689 268	380 689 268	380 689 268	380 689 268	380 689 268	380 689 268			2 284.135 606,92
2	OBRAS DE DRENAJE Y COMPLEMENTARIAS ALCANTARILLAS (28)	3				168 815.381	168.815.381	168.815.381						506 446 142,31
3	SEÑALIZACIÓN	1									17 559 875			17 559 875,36
B	LIQUIDACION FINANCIERA	2												0,00
	IMPLEMENTACION DEL PAGA				1.691.814	1 691 814	1 691 814	1 691.814	1 691.814	1 691 814	1 691.814			11 842.700,00
	COMPONENTE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO - SST				3 344.286	3.344 286	3 344 286	3.344.286	3.344 286	3.344 286	3.344.286			23 410 000,00
	IMPLEMENTACION DEL PMT				1 034 497	1.034 497	1.034 497	1.034.497	1 034 497	1 034 497	1 034 497			7 241.481,00
	A.I.U 30%					164 851 395	164 851.395	164.851.395	114.206.780	114.206.780	119.474.743			842 442.487,38
	INTERVENTORIA				811.195	55.286 049	55.286.049	55.286.049	38.444.534	38.444.534	40.196 359			283.754 769 00
	INVERSION MENSUAL PROGRAMADA				11 381.792	775.712.690	775.712.690	776.712.690	539.411.180	539 411 180	563.990.842			3.981.333.062,80
	INVERSION MENSUAL PROGRAMADA ACUMULADA				11 381.792	787 094 482	1 562 807.171	2.338 519.861	2.877 931 040	3 417 342.220	3 981.333 062			
TOTALES														
Tiempo Programado					1	2	3	4	5	6	7			TOTAL
% Programado acumulado					0.29%	19.77%	39.25%	58.74%	72.29%	85.83%	100.00%			

Fuente: Secretaria de Vías e Infraestructura (2026).

5. Fuentes de Financiación

Etapa	Entidad	Fuente	Actividad Por Financiar	Vigencia	Valor
Inversión	Gobernación del Huila	SGR – Asignaciones directas	Obra - Interventoria	2025-2026	$3.981.333.062,00
	Valor total proyecto				**$3.981.333.062,00**

Fuente: Secretaría de Vías e Infraestructura (2026).

Para constancia de lo anterior, se firma en la ciudad de Neiva a los diez (10) días del mes de julio de 2026.

Hernán Javier Castillo Cerón
Formulador
Secretaría de Vías e Infraestructura
T.P. 70268-374501 TLM