RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades reglamentarias, en especial, las conferidas por el numeral 6.2 del artículo 6º del Decreto 087 de 2011,

CONSIDERANDO:

Que el Decreto 087 de 2011, establece entre las funciones del Ministerio de Transporte, la de definir y establecer las políticas en materia de transporte, tránsito, e infraestructura de todos los modos; apoyar y prestar cooperación técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras de infraestructura física en los asuntos de competencia del sector y orientar, dirigir, coordinar, planificar, controlar y evaluar el cumplimiento de las funciones a cargo del Sector, en materia de transporte, tránsito e infraestructura de todos los modos.

Que el documento CONPES 3480 de 2007 en el cual se estableció la "POLÍTICA PARA EL MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN VIAL DEPARTAMENTAL A TRAVÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL 'PLAN VIAL REGIONAL'", tiene como objetivo que a partir de los lineamientos técnicos, económicos y administrativos las entidades territoriales, acorde con los requerimientos de la demanda de transporte y con su capacidad económica, puedan desarrollar metodologías apropiadas de mejoramiento, rehabilitación y conservación de vías, para implementar en la red vial a su cargo, proyectos sostenibles y que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.

Que el precitado documento CONPES señaló en su acápite VII. RECOMENDACIONES "(...) Encargar al Ministerio de Transporte de: Elaborar las metodologías y procedimientos de gestión vial que serán utilizados por los departamentos en el desarrollo del programa "Plan Vial Regional".

Que en la Resolución 0300 del 8 de febrero de 2007, expedida por el Ministerio de Transporte, se consideró que el objetivo del Programa Plan Vial Regional es fortalecer la institucionalidad, planear el ordenamiento y desarrollo vial, el transporte regional y acompañar a los gobiernos territoriales en la gestión de la red vial a su cargo.

Que el Programa Plan Vial Regional está orientado a implementar sistemas de gestión vial en los departamentos y municipios, y al fortalecimiento institucional de los Entes Territoriales para ejercer sus competencias en materia vial. Con este programa, se pretende facilitar la

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

competitividad e integración de los departamentos y municipios, de manera que se generen economías de escala y se desarrollen metodologías de gestión vial apropiadas para cada región. Dentro de su estrategia, brinda apoyo y asistencia técnica e institucional a todos los departamentos y municipios en materia de gestión vial a fin de facilitar el acceso de los gobiernos departamentales, a recursos de endeudamiento, Sistema General de Regalías, entre otras.

Que en desarrollo de la etapa inicial del Programa Plan Vial Regional se implementaron:

- Metodología para Planes de Infraestructura Intermodal de Transporte
- Metodología para Planes Viales Departamentales y
- Metodología para Planes Viales Municipales.

Que igualmente se elaboró una primera versión de metodología de elaboración y aplicación del sistema de gestión vial, que ha sido utilizada por los departamentos para la formulación de los Planes Viales Departamentales, la cual se empezó a aplicar desde el año 2008.

Que mediante Resolución No. 3655 de 2013, expedida por el Ministerio de Transporte, "*Por la cual se modifican los Grupos Internos de la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones*", estableció en su artículo 2º. Literal C, que el Grupo de Apoyo a las Regiones debe "acompañar y prestar asistencia técnica e institucional a las entidades territoriales en la implementación de los componentes del Plan Vial Regional."

Que el Ministerio de Transporte. mediante el Contrato No. 223 de 2014, contrató una consultoría *"(...) para la Evaluación Ex Ante del Plan Vial Regional –PVR como Línea Base para la Ejecución del Plan Regional de Infraestructura para Transporte Intermodal – Plan Vial Regional II"*, de la cual se pueden concluir las siguientes recomendaciones entre otros:

1. Que todos los departamentos actualicen sus planes viales a la metodología PRIIT (Plan Regional de Infraestructura Intermodal de Transporte), dándole un mayor alcance a su gestión para considerar la integración de todos los modos de transporte (Terrestre, Fluvial y Aéreo) a través de nodos de transferencia, buscando hacer más eficiente la movilización de bienes y personas, dándole prelación al concepto de transporte.

2. Generar herramientas de compromiso para hacerlos extensivos y obligantes en el tiempo, aún ante el cambio de administraciones territoriales.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

3. En la actualidad los Planes Viales Departamentales no se articulan con sus departamentos limítrofes y por lo tanto, no guardan una conectividad en el entorno nacional que permita evaluar la relación de los proyectos locales con sus departamentos limítrofes y con los proyectos estratégicos regionales, lo cual permitiría fortalecer la ejecución de los proyectos desde el punto de vista técnico, pero también de aprovechar las economías de escala y localización propias del sector.

4. En la planificación para el post conflicto debe resaltarse la inversión en infraestructura para el transporte, no solo para conectar con puertos y terminales para la exportación, sino para vincular efectivamente a las regiones con el mercado nacional, a través de las vías terciarias y secundarias.

En este sentido, la consultoría resalta que es importante:

a) Revisar los criterios de priorización de la inversión regional, de cara a la realidad que afronta cada territorio, sus necesidades, sus urgencias y las obras que proveen mayor impacto en la sostenibilidad de los territorios.

b) Desarrollar un programa modelo de contribución de la infraestructura de transporte al mejoramiento de las condiciones de vida en territorios que han sufrido la violencia, el desarraigo y el aislamiento social, económico y político.

c) Implementación de estudios de seguridad vial y accesibilidad y la inclusión de aspectos de adaptación al cambio climático y reducción de vulnerabilidad en los Planes Viales, en coordinación con las entidades competentes.

Que teniendo en cuenta las recomendaciones de la consultoría anteriormente citada, la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte elaboró el ajuste de la metodología que permite formular Planes de Infraestructura Intermodal de Transporte – PRIIT, actualizar Planes Viales Departamentales y desarrollar planes viales municipales, para lo cual se contó con la participación de otras entidades del Gobierno Nacional como: Ministerio de Agricultura, Ministerio de Educación, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Salud y Departamento Nacional de Planeación - DNP, entre otros, de acuerdo a lo anterior, el Ministerio de Transporte concluye que se debe:

1. Contar con infraestructura de transporte que aporte a la accesibilidad, la educación y la salud de los territorios.

2. Permitir un diagnóstico de los potenciales atractivos turísticos, que

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

aporten al empoderamiento e impulso del territorio, así como a la generación de empleo.

3. Mejorar la calidad de vida de los territorios facilitando el transporte regional e interregional.

4. Brindar herramientas a los departamentos para apoyar a sus municipios en materia de gestión de infraestructura, teniendo en cuenta las características específicas de la red y el potencial técnico disponible.

5. Analizar los diferentes modos de transporte para potenciar el intercambio comercial de carga y de pasajeros.

6. identificar la amenaza, riesgo y vulnerabilidad en las vías incluidas en los PVD o PRIIT, que mejore la seguridad vial de las mismas.

Que igualmente, la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte, acogiendo las recomendaciones efectuadas por la consultoría, incluyó en la metodología los criterios requeridos para el desarrollo de los Planes Viales Departamentales y Planes Regionales de Infraestructura Intermodal de Transporte - PRIIT.

Que el Ministerio de Transporte – Dirección de Infraestructura ha continuado con el proceso iniciado en el año 2007, en sentido de asistir en el fortalecimiento técnico de las entidades territoriales, para reforzar la capacidad técnica e institucional de las mismas, principalmente en lo concerniente a los principios de adecuada planeación y ejecución de los proyectos de infraestructura, conceptos de sostenibilidad vial y gestión de infraestructura de transporte.

Que el Decreto 1079 de 2015 en su artículo 1.1.1.1., "*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*" señala: *"(...) el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, transito e infraestructura de todos los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo"* (...).

Que debido al crecimiento económico y social de nuestro país, la Corte Constitucional, en diversos fallos, ha manifestado que el transporte: "Es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, que conlleva movilizar personas o cosas de un lugar a otro, mediante diferentes medios". Asimismo, la Ley 105 de 1993, establece que el transporte es un elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

Que la infraestructura vial está ligada necesariamente al derecho constitucional del transporte. La función básica de la infraestructura vial es lograr la integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Sin la infraestructura vial se podría ver vulnerado entre otros el derecho fundamental de la alimentación y a la circulación. Así pues, el transporte tiene un carácter esencial que permite materializar la prosperidad económica del país, pero también garantizar los derechos fundamentales de la sociedad. Por lo cual, el desarrollo vial se manifiesta como un mecanismo para lograr la estabilización del territorio y aumentar la prosperidad social.

Que la infraestructura vial es un bien público que permitirá reducir las brechas entre lo rural y lo urbano, por lo cual, es necesario continuar con la implementación de políticas, metodologías para desarrollar este bien público.

Que a través del programa Plan Vial Regional, el Ministerio de Transporte apoyará a las entidades territoriales en la adecuada planeación de las intervenciones en la infraestructura de transporte a su cargo, lo que permitirá mejorar los estándares de servicio, promover la multimodalidad y mantener la red de infraestructura en buen estado, de acuerdo con la demanda regional y de manera articulada con los grandes proyectos de infraestructura que lidere el Gobierno Nacional.

Que para la realización de los Planes Viales Municipales, el Ministerio de Transporte en el marco de los acuerdos establecidos para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera, adoptó el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional - PNVIR mediante resolución 3260 de 2018, la cual contó con el apoyo de otras entidades del Gobierno Nacional como la ART, INVIAS y el DNP, permitiendo así el desarrollo de la metodología para elaboración de los Planes Viales Municipales, los cuales contienen criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales.

Que se hace necesario hacer seguimiento a la implementación de los planes viales elaborados por la entidades territoriales y aprobados por este Ministerio como herramienta de planificación para la inversión, con el objeto de conocer el estado de la red vial de competencia de las entidades, de tal forma que se cuente con insumos para establecer políticas y de esta forma coadyuvar al mejoramiento de las vías, en el marco de nuestras competencias.

Que de acuerdo a lo anteriormente mencionado, es necesario que las entidades territoriales reporten periódicamente al Ministerio de Transporte, la información de las obras ejecutadas en las vías de su

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

competencia.

Que las anteriores actividades serán coordinadas a través de la Dirección de Infraestructura – Grupo Apoyo a las Regiones del Ministerio de Transporte o el área que consagre la norma que lo modifique.

Que en virtud de lo expuesto, se hace necesario adoptar los Planes Viales y sus metodologías para la formulación de Planes Viales Municipales en el marco del PNVIR, Planes Regional de Infraestructura Intermodal de Transporte y actualización de Planes Viales Departamentales, de la red vial a cargo de los departamentos, municipios y distritos, las cuales se encuentran anexas a este acto administrativo.

Que la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte conservará los documentos asociados a la expedición del presente acto administrativo, así como los soportes de divulgación y participación ciudadana, incluidos los cronogramas, actas, comentarios, grabaciones e informes que evidencien la publicidad del proyecto y la participación de los ciudadanos y gremios a quienes se les socializó, todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

Que las herramientas metodológicas que desarrolle el Ministerio de Transporte para la elaboración de los planes viales serán parte de los anexos de este documento.

Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, del ___ al _____ de _____ del 2022, en cumplimiento en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.23 del Decreto 1081 de 2015 adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas.

En mérito de lo expuesto,

**R E S U E L V E**

**Artículo 1.** ***Objeto:*** adoptar los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la definición de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales.

**Parágrafo:** Las metodologías referidas en este artículo, se adoptan a través del presente acto administrativo para la elaboración de los Planes

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

Regionales de Infraestructura Intermodal de Transporte – PRIIT, actualización de Planes Viales Departamentales - PVD y elaboración de Planes Viales Municipales – PVM y/o su actualización, las cuales hacen parte integral de la presente resolución e incluyen los criterios de priorización señalados en los documentos CONPES 3480 y 3481 de 2007 y la Resolución 3260 de 2018 del Ministerio de Transporte.

**Artículo 2.** ***Campo de aplicación***: La presente Resolución deberá ser aplicada por todos los departamentos, municipios, distritos y los esquemas asociativos de que tratan los artículos 12, 13, 14, 15 y 19 de Ley 1454 de 2011, o las normas que los modifiquen, adicionen o deroguen.

**Artículo 3.** ***Desarrollo del Programa Plan Vial Regional***: Para el desarrollo de los Planes Regionales de Infraestructura Intermodal de Transporte – PRIIT, Planes Viales Departamentales – PVD y Planes Viales Municipales - PVM, el Grupo Apoyo a las Regiones de la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte, deberá:

**1.** Efectuar acompañamiento y asistencia técnica e institucional a los Entes Territoriales durante la ejecución del programa, principalmente aquella asociada al desarrollo de los PRIIT, PVD y PVM, que incluye la elaboración de los documentos técnicos y las capacitaciones a las Entidades Territoriales y a los demás actores involucrados en la planeación de infraestructura de transporte y será el enlace para la aplicación de modelos alternativos de financiación y la aplicación de tecnologías alternativas, entre otras.

**2.** Divulgar la metodología, guías, documentos, aplicativos y demás instrumentos técnicos que se desarrollen en el marco del programa con actividades de socialización, capacitación y divulgación hacia los Entes Territoriales, el sector privado y comunidad en general; incluyendo la elaboración de estudios asociados a la infraestructura de transporte a cargo de las entidades territoriales.

**3**. Apoyar el cumplimiento de la normatividad vigente relacionada con la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, municipios y distritos mediante capacitaciones técnicas, resaltando la importancia de contar con inventarios de infraestructura intermodal de transporte (red vial carretera, caminera, fluvial y/o marítimo, férrea y aeroportuaria) dirigida a establecer conectividad con ejes estratégicos regionales y nacionales, buscando entre otros, actualizar la plataforma de trabajo y consulta del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras - SINC, del Ministerio de Transporte.

**4.** Apoyar a los Entes Territoriales para que puedan gestionar la Cofinanciación de estudios y diseños de corredores de infraestructura

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

vial enfocados a resolver la conectividad con los ejes estratégicos regionales priorizados por el Gobierno nacional.

**5**. Revisar la información reportada por las entidades territoriales a partir del seguimiento a la elaboración e implementación de los Planes Regionales de Infraestructura Intermodal de Transporte – PRIIT, Planes Viales Municipales - PVM y Planes Viales Departamentales – PVD.

**Artículo 4.** ***Obligatoriedad Reporte de Información***: Una vez aprobados los Planes Regionales de Infraestructura Intermodal de Transporte- PRIIT, los Planes Viales Departamentales y los Planes Viales Municipales, las entidades Territoriales deberán reportar al Ministerio de Transporte cada seis (6) meses contados a partir de la aprobación de su plan vial, la información del avance en la implementación del plan, en la matriz adoptada para tal fin y que hace parte integral de la presente Resolución.

**Parágrafo**: En caso que las entidades territoriales no reporten al Ministerio de Transporte la información aquí tratada en los términos y mediante los medios dispuestos para el efecto, el Ministerio de Transporte pondrá esta situación en conocimiento de las entidades de control.

**Artículo 5.** ***Implementación***: Una vez aprobado el Plan Regional de Infraestructura Intermodal de Transporte – PRIIT, el Plan Vial Departamental - PVD y/o el Plan Vial Municipal - PVM, las entidades territoriales podrán incluirlo y/o tenerlo como insumo de referencia en sus Planes de Desarrollo, Planes de Ordenamiento Territorial – POT y/o Esquemas de Ordenamiento Territorial - EOT, con el fin de garantizar la planeación indicada y la priorización en la inversión de los recursos en el desarrollo de las obras.

**Parágrafo:** Las entidades territoriales podrán solicitar la complementación o ajuste de los planes viales aprobados por el Ministerio de Transporte, una vez transcurrido mínimo cuatro (4) años de habérsele aprobado su plan vial o cuando se presenten eventos que se consideren pertinente realizar dicha complementación o ajuste, en todo caso, el Ministerio evaluara la pertinencia de dicha complementación o ajuste.

**Artículo 6.** ***Antecedentes:*** La Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte conservará en sus archivos todos los documentos que sirvieron de sustento para la elaboración de los planes viales, los cuales podrán ser consultados a través de los diferentes medios dispuestos por el Ministerio.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**Artículo 7.** ***Vigencia***: La presente resolución rige a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**
Dada en Bogotá D.C., a los

${firma}
**ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ**

Carlos Eduardo Quintero Suarez / Abogado Dirección de Infraestructura.
Sandra Paola García / Ingeniera Dirección de Infraestructura.
Esperanza Ledezma Lloreda / Coordinadora Grupo Apoyo a las Regiones.
Rodolfo Castiblanco Bedoya / Asesor Dirección de Infraestructura.
Asbleidy Inndira Rojas Uribe / Abogada Dirección de Infraestructura.
Alejandra Quintero Lopera / Directora de Infraestructura.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

## ANEXO No. 1
## METODOLOGÍA PLANES VIALES DEPARTAMENTALES

**RECOMENDACIONES GENERALES:**

1. La información indicada en el procedimiento para el diligenciamiento de la presente formulación hace referencia al archivo magnético que se encuentra formulado.
2. En las fichas que requiera más filas para el diligenciamiento de la información copie y pegue las filas sobre la línea negra de cada una de las hojas.
3. En cada una de las fichas indicar la fecha de elaboración de las mismas en la celda D3.
4. Las columnas grises presentes en cada una de las fichas, indican que son columnas que contienen formulas, por lo tanto no se debe borrar la información que esta contengan, adicionalmente cuando se inserten filas adicionales es necesario copiar la formulas en las nuevas filas.
5. En las columnas que se deba normalizar la información, se debe identificar el valor más alto de la columna y dividir cada uno de los datos por el valor identificado.
6. La información solicitada en el presente documento puede ser susceptible de modificaciones previa concertación con el delegado del Ministerio de Transporte, de requerirse es necesario que quede plenamente justificado en el documento de soporte que acompaña el Plan Vial.
7. La puntuación que tiene un tramo de vía puede variar de 0 a 17, antes de ser afectada por los factores de reajuste.

**FICHA No. 1 RED VIAL EN EL DEPARTAMENTO**

1. Se debe incluir toda la red que se encuentra en el departamento, discriminando la competencia de la misma (Nación, Departamento o Municipio), de igual forma se debe indicar que orden tiene.
2. No borrar la información de las columnas grises ya que se encuentran formuladas y se diligencian automáticamente.
3. En la Tabla No. 1 se presenta un resumen de la competencia y el orden de las vías que están en el departamento.
4. Para la clasificación del estado de la vía tener en cuenta el Cuadro No. 1 - Estado de la vía.
5. Los tipos de pavimento a tener en cuenta en las vías pavimentadas son: rígido (concreto), flexible (asfalto) y articulado (adoquín).
6. Entre los tipos de mejoramiento que se pueden encontrar son: placa huella, tratamientos superficiales, entre otros.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

7. Con el fin de facilitar el diligenciamiento de la formulación; numere de 1 al número de vías departamentales, que van a ser incluidas dentro del PVD.

| | |
|---|---|
| RESPONSABLES: | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| FICHA No. 1 | RED VIAL EN EL DEPARTAMENTO |
| FECHA DE ELABORACIÓN: | |
| ESTADO DE LA RED VIAL CRITERIO TÉCNICO | |
| DISTRIBUCIÓN POR COMPETENCIA, ORDEN Y TIPOS DE SUPERFICIE | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | COMPETENCIA | ORDEN (RESOLUCIÓN 1530 de 20 | NOMBRE DE LA VÍA | PR | | MUNICIPIOS | | LONGITUD (km) | ANCHO PROMEDIO (m) | VÍAS PAVIMENTADAS (km) | | | TOTAL PAVIMENTADA (km) | VÍAS EN AFIRMADO (km) | | | TOTAL AFIRMADO (km) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | INICI | FIN | DESDE/SOLO P | HAS | | | BUE | REGUL | MAL | | BUE | REGUL | MAL | |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |

| | |
|---|---|
| RESPONSABLES: | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| FICHA No. 1 | RED VIAL EN EL DEPARTAMENTO |
| FECHA DE ELABORACIÓN: | |
| ESTADO DE LA RED VIAL CRITERIO TÉCNICO | |
| DISTRIBUCIÓN POR COMPETENCIA, ORDEN Y TIPOS DE SUPERFICIE | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | COMPETENCIA | ORDEN (RESOLUCIÓN 1530 de 20 | NOMBRE DE LA VÍA | PR | | MUNICIPIOS | | LONGITUD (km) | ANCHO PROMEDIO (m) | VÍAS EN TIERRA (km) | | | TOTAL TIERRA (km) | VÍAS CON MEJORAMIENTO km) | | | TOTAL CON MEJORAMIENTO (km) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | INICI | FIN | DESDE/SOLO P | HAS | | | BUE | REGUL | MAL | | BUE | REGUL | MALO | |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |

## FICHA No. 2 RED VIAL DEPARTAMENTAL

1. En la presente ficha se debe diligenciar únicamente la información referente a las vías departamentales.
2. Las columnas grises se encuentran totalmente formuladas, por lo tanto no se debe borrar la información.
3. Los días al año que permanece intransitable la vía, se pueden calcular tomando los meses del año intransitables, multiplicándolos por 30 días.

| | |
|---|---|
| RESPONSABLES: | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| FICHA No. 2 | RED VIAL DEPARTAMENTAL |
| FECHA DE ELABORACIÓN: | |
| Longitud de vías conectadas a la red vial secundaria | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | MUNICIPIOS | | LONGITUD (km) | VÍAS PAVIMENTADAS (km) | | | SUMA | ESTADO GENERAL DE LAS VÍAS PAVIMENTADAS | VÍAS EN AFIRMADO (km) | | | SUMA | ESTADO GENERAL DE LAS VÍAS EN AFIRMADO | VÍAS EN TIERRA (km) | | | SUMA | ESTADO GENERAL DE LAS VÍAS EN TIERRA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | DESDE | HASTA | | BUENO | REGULAR | MALO | | | BUENO | REGULAR | MALO | | | BUENO | REGULAR | MALO | | |
| | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | |

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 2** | RED VIAL DEPARTAMENTAL |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **Longitud de vías conectadas a la red vial secundaria** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | MUNICIPIOS | | LONGITUD (km) | VÍAS CON MEJORAMIENTO (km) | | | SUMA | ESTADO GENERAL DE LAS VÍAS CON MEJORAMIENTO | ESTADO GENERAL DEL TRAMO | SUPERFICIE DE VÍA PREDOMINANTE | TRANSITABILIDAD | | NUMERO DE MUNICIPIOS QUE CONECTA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | DESDE | HASTA | | BUENO | REGULAR | MALO | | | | | DÍAS AL AÑO QUE ESTÁ INTRANSITAE | NORMALIZACIÓN | NUMERO | NORMALIZACIÓN |
| | | | | - | | | | | | | | | - | | |
| | | | | - | | | | | | | | | - | | |
| | | | | - | | | | | | | | | - | | |

## FICHA No. 3 CONECTIVIDAD VIAL DE LA RED SECUNDARIA

1. Con la presente ficha se pretende determinar la conectividad de cada una de las vías departamentales con el resto de vías con las que cuenta el departamento.
2. Las columnas GRISES se diligencian automáticamente, es necesario que se copien e inserten el número de filas necesarias de acuerdo con la cantidad de vías departamentales.
3. EL código de la vía de la columna CONECTIVIDAD (km de vías secundarias que articula), se debe diligenciar y el nombre de la misma y la longitud se diligencian automáticamente, siempre y cuando se arrastren las fórmulas
4. En la columna SUMATORIA DE VÍAS POR TRAMO se debe realizar la suma manual de la longitud total de las vías que se conectan a la vía departamental.
5. El indicador de conectividad se calcula dividiendo la sumatoria de las vías que se conectan al tramo, entre la longitud total del tramo, esta información se encuentra diligenciada automáticamente.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 3** | CONECTIVIDAD VIAL DE LA RED SECUNDARIA |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **Longitud de vías conectadas a la red vial secundaria** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | LONGITUD (km) | CONECTIVIDAD CON OTRAS VÍAS | | | SUMATORIA DE KM DE VÍAS POR TRAMO | INDICADOR DE CONECTIVIDAD | NORMALIZACIÓN DE CONECTIVIDAD |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | CÓDIGO | NOMBRE DE LA VÍA | LONGITUD (km) | | | |
| | | - | | | - | - | - | - |
| | | | | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | - |
| | | - | | | - | - | - | - |
| | | | | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | - |

## FICHA No. 4 CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS

1. Con el fin de tener un enfoque intermodal en la formulación de los planes viales, se requiere contar con información referente a los aeropuertos o pistas con las que cuenta el departamento y con qué vías departamentales se conecta.
2. Se recomienda para el diligenciamiento de la presente, consultar la información con la Aero civil.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

3. El estado de la pista se debe diligenciar teniendo en cuenta la TABLA No. 2 - ESTADO DE LA PISTA
4. Teniendo en cuenta que solo se cuentan con cuatro indicadores para calificar el corredor férreo, la probabilidad que los aeropuertos, aeródromos, pistas o helipuertos indicados en la ficha tengan la misma calificación es alta, por lo tanto según el criterio del profesional que este desarrollando el ejercicio se deberá realizar la priorización.

| | |
|---|---|
| RESPONSABLES: | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| FICHA No. 4 | CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS |
| FECHA DE ELABORACIÓN: | |

| AERÓDROMO-AEROPUERTO-PISTA-HELIPUERTO | NOMBRE | MUNICIPIO DONDE SE UBICA | ESTADO | PROPIETARIO | DIMENSIÓN DE PISTA | | TIPO DE SUPERFICIE | ESTADO DE LA PISTA (Tabla No. 2) | VÍAS QUE CONECTAN AL AEROPUERTO | | | | CALIFICACIÓN DEL AEROPUERTO (Tabla No. 1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | LARGO (m) | ANCHO (m) | | | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | CONECTIVIDAD | NORMALIZACIÓN DE VÍAS QUE CONECTA | TIPO DE SERVICIO | CALIFICACIÓN |
| | | | | | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | | | | | - | | |
| | | | | | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | | | | | - | | |

| | |
|---|---|
| RESPONSABLES: | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| FICHA No. 4 | CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS |
| FECHA DE ELABORACIÓN: | |

| AERÓDROMO-AEROPUERTO-PISTA-HELIPUERTO | NOMBRE | MUNICIPIO DONDE SE UBICA | ESTADO | PROPIETARIO | DIMENSIÓN DE PISTA | | TIPO DE SUPERFICIE | ESTADO DE LA PISTA (Tabla No. 2) | VÍAS NACIONALES QUE CONECTAN AL AEROPUERTO | | VÍAS DEPARTAMENTALES QUE CONECTAN AL AEROPUERTO | | VÍAS MUNICIPALES QUE CONECTAN AL AEROPUERTO | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | LARGO (m) | ANCHO (m) | | | CANTIDAD | NORMALIZACIÓN | CANTIDAD | NORMALIZACIÓN | CANTIDAD | NORMALIZACIÓN |
| | | | | | | | | | | - | | - | | - |
| | | | | | | | | | | - | | - | | - |

| | |
|---|---|
| RESPONSABLES: | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| FICHA No. 4 | CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS |
| FECHA DE ELABORACIÓN: | |

| AERÓDROMO-AEROPUERTO-PISTA-HELIPUERTO | NOMBRE | MUNICIPIO DONDE SE UBICA | ESTADO | PROPIETARIO | DIMENSIÓN DE PISTA | | TIPO DE SUPERFICIE | ESTADO DE LA PISTA (Tabla No. 2) | CARGA MOVILIZADA AL AÑO | | PASAJEROS MOVILIZADOS AL AÑO | | CALIFICACIÓN DEL AEROPUERTO | PRIORIZACIÓN, EN CASO QUE PUEDA SER INTERVENIDO POR EL DEPTO. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | LARGO (m) | ANCHO (m) | | | CARGA | NORMALIZACIÓN | PASAJEROS | NORMALIZACIÓN | | |
| | | | | | | | | | | - | | - | | |
| | | | | | | | | | | - | | - | | |

## FICHA No. 5 CARACTERÍSTICAS DE LA RED FERROVIARIA DEL DEPARTAMENTO

1. Con el fin de tener un enfoque intermodal en la formulación de los planes viales, se requiere contar con información referente a la red férrea con las que cuenta el departamento y con que vías departamentales se conecta.
2. Teniendo en cuenta que solo se cuentan con tres indicadores para calificar el corredor férreo, la probabilidad que las líneas férreas indicadas en la ficha tengan la misma calificación es alta, por lo tanto según el criterio del profesional que esté desarrollando el ejercicio se deberá realizar la priorización.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 5** CARACTERÍSTICAS DE LA RED FERROVIARIA DEL DEPARTAMENTO
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DE LA LÍNEA FÉRREA | ÁREAS QUE ARTICULA | | LONGITUD DEL CORREDOR FÉRREO (km) | MUNICIPIOS QUE CRUZA | LONGITUD APROXIMADA QUE CRUZA EN EL MUNICIPIO (km) | ESTADO | USO | CARGA ANUAL MOVILIZADA (ton) | | CUENTA CON PUNTO DE TRANSFERENCIA CON OTRO MEDIO DE TRANSPORTE | UBICACIÓN DE PUNTO DE TRANSFERENCIA | VÍAS QUE CONECTAN CON LA RED FERROVIARIA | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | DESDE | HASTA | | | | | | CARGA | NORMALIZACIÓN DE CARGA | | | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | CONECTIVIDAD | PUNTAJE | PROMEDIO |
| | | | | | | | | | - | | | | | | - | - |
| | | | | | | | | | - | | | | | | - | |
| | | | | | | | | | - | | | | | | - | - |
| | | | | | | | | | - | | | | | | - | |

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 5** CARACTERÍSTICAS DE LA RED FERROVIARIA DEL DEPARTAMENTO
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DE LA LÍNEA FÉRREA | ÁREAS QUE ARTICULA | | LONGITUD DEL CORREDOR FÉRREO (km) | MUNICIPIOS QUE CRUZA | LONGITUD APROXIMADA QUE CRUZA EN EL MUNICIPIO (km) | ESTADO | USO | CALIFICACIÓN DE CONECTIVIDAD | | CALIFICACIÓN DE LA RED FÉRREA | | CALIFICACIÓN TOTAL | ORDEN DEL CORREDOR FÉRREO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | DESDE | HASTA | | | | | | NUMERO DE VÍAS CON LAS QUE SE ARTICULA | NORMALIZACIÓN DE VÍAS QUE ARTICULA | TIPO DE SERVICIO | INDICADOR | | |
| | | | | | | | | | - | | - | | |
| | | | | | | | | | - | | - | | |
| | | | | | | | | | - | | - | | |
| | | | | | | | | | - | | - | | |

## FICHA No. 6 DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL Y EMBARCADEROS

1. Con el fin de tener un enfoque intermodal en la formulación de los planes viales, se requiere contar con información referente los ríos navegables y los muelles con los que cuenta el departamento y con qué vías departamentales se conecta.
2. La calificación del uso del rio se debe diligenciar con la TABLA No. 1 - CALIFICACIÓN USO DEL RÍO POR USO
3. La calificación del rio por uso y frecuencia se debe diligenciar con la TABLA No. 2.
4. La calificación del estado del embarcadero o muelle se diligencia con la TABLA No. 3
5. Para el cálculo de los pasajeros transportados, multiplicar la población servida por la calificación del uso del río.
6. La normalización de días que se encuentra intransitable se obtiene de la resta de 1 menos los meses que permanece intransitable el río multiplicado por 30 días.
7. La calificación global de la utilización del rio se obtiene de la sumatoria de: CALIFICACIÓN USO DEL RÍO, CALIFICACIÓN DEL RIO POR SERVICIO Y FRECUENCIA, PROMEDIO DE CALIFICACIÓN DEL ESTADO DEL EMBARCADERO O MUELLE, NORMALIZACIÓN DE DÍAS QUE ESTÁ INTRANSITABLE, NORMALIZACIÓN DE POBLACIÓN SERVIDA POR TRAMO DE RÍO.
8. La prioridad se obtiene ordenando de mayor a menor la clasificación global.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 6** DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL Y EMBARCADEROS
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE RECORRIDO DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE TRAMO RECORRIDA DENTRO DEL MUNICIPIO | CALIFICACIÓN USO DEL RÍO (Tabla No. 1) | | CALIFICACIÓN DEL RÍO POR SERVICIO (Tabla No. 2) | | CARGA ANUAL TRANSPORTADA | | PASAJEROS TRANSPORTADOS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | UTILIZACIÓN DEL RÍO | CALIFICACIÓN | TIPO DE TRANSPORTE | CALIFICACIÓN | CARGA (ton) | NORMALIZACIÓN DE CARGA | PASAJEROS | NORMALIZACIÓN DE PASAJEROS |
| | | | | | | - | | - | | - | | - |
| | | | | | | - | | - | | - | | - |

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 6** DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL Y EMBARCADEROS
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE RECORRIDO DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE TRAMO RECORRIDA DENTRO DEL MUNICIPIO | SITIOS CRÍTICOS A LO LARGO DEL RÍO | | | | | CALIFICACIÓN DEL TRAMO DE RÍO UTILIZADO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | SITIO DE REFERENCIA | CAUSA QUE LO HACEN CRÍTICO | DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE | PROMEDIO DE DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE | NORMALIZACIÓN DE DÍAS QUE ESTÁ INTRANSITABLE | |
| | | | | | | | | | - | - |
| | | | | | | | | | - | - |

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 6** DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL Y EMBARCADEROS
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE RECORRIDO DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE TRAMO RECORRIDA DENTRO DEL MUNICIPIO | MUELLES | | | VÍAS QUE CONECTAN CON EL MUELLE | | | | CALIFICACIÓN DEL MUELLE | PRIORIDAD DE MUELLES FLUVIALES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | NOMBRE | ESTADO (Tabla No. 4) | CALIFICACIÓN | CÓDIGO | NOMBRE DE LA VÍA | CONECTIVIDAD (Tabla No. 3) | PUNTAJE | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |

## FICHA No. 7 DIAGNÓSTICO MARÍTIMO Y CABOTAJE

1. Con el fin de tener un enfoque intermodal en la formulación de los planes viales, se requiere contar con información referente al transporte marítimo, en los casos que aplique y los muelles con los que cuenta el departamento, así como también las vías departamentales se conecta.
   Cabotaje: Navegación o tráfico comercial hecho a lo largo de la costa de un país
2. La calificación del uso del transporte se debe diligenciar con la TABLA No. 1 - CALIFICACIÓN USO DEL RÍO POR USO
3. La calificación del transporte marítimo por uso y frecuencia se debe diligenciar con la TABLA No. 2.
4. La calificación del estado del embarcadero o muelle se diligencia con la TABLA No. 3

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

5. Para el cálculo de los pasajeros transportados, multiplicar la población servida por la calificación del uso del transporte marítimo.
6. La normalización de días que se encuentra intransitable se obtiene de la resta de 1 menos los meses que permanece intransitable el tramo multiplicado por 30 días.
7. La calificación global de la utilización del transporte obtiene de la sumatoria de: CALIFICACIÓN USO DEL TRANSPORTE, CALIFICACIÓN DEL TRANSPORTE POR SERVICIO Y FRECUENCIA, PROMEDIO DE CALIFICACIÓN DEL ESTADO DEL EMBARCADERO O MUELLE, NORMALIZACIÓN DE DÍAS QUE ESTÁ INTRANSITABLE, NORMALIZACIÓN DE POBLACIÓN SERVIDA POR TRAMO.
8. La prioridad se obtiene ordenando de mayor a menor la clasificación global.

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 7** DIAGNÓSTICO MARÍTIMO Y CABOTAJE
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL MAR NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE COSTA DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE COSTA EN EL MUNICIPIO | CALIFICACIÓN USO DEL MAR | | CALIFICACIÓN DEL MAR POR SERVICIO (Tabla No. 2) | | CARGA ANUAL TRANSPORTADA | | PASAJEROS TRANSPORTADOS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | UTILIZACIÓN DEL RÍO | CALIFICACIÓN | TIPO DE TRANSPORTE | CALIFICACIÓN | CARGA (ton) | NORMALIZACIÓN DE CARGA | PASAJEROS | NORMALIZACIÓN DE PASAJEROS |
| | | | | | | - | | - | | - | | - |

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 7** DIAGNÓSTICO MARÍTIMO Y CABOTAJE
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL MAR NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE COSTA DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE COSTA EN EL MUNICIPIO | SITIOS CRÍTICOS A LO LARGO DEL MAR | | | | | CALIFICACIÓN DEL TRAMO DEL MAR UTILIZADO | MUELLES | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | SITIO DE REFERENCIA | CAUSA QUE LO HACEN CRÍTICO | DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE | PROMEDIO DE DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE | NORMALIZACIÓN DE DÍAS QUE ESTÁ INTRANSITABLE | | NOMBRE | ESTADO (Tabla No. 4) | CALIFICACIÓN |
| | | | | | | | | | - | - | | | - |
| | | | | | | | | | | | | | - |
| | | | | | | | | | | | | | - |
| | | | | | | | | | | | | | - |
| | | | | | | | | | | | | | - |

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 7** DIAGNÓSTICO MARÍTIMO Y CABOTAJE
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL MAR NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE COSTA DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE COSTA EN EL MUNICIPIO | VÍAS QUE CONECTAN CON EL MUELLE | | | | CALIFICACIÓN DEL MUELLE | PRIORIDAD DE MUELLES MARITIMOS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | CÓDIGO | NOMBRE DE LA VÍA | CONECTIVIDAD (Tabla No. 3) | PUNTAJE | | |
| | | | | | | | | - | | |
| | | | | | | | | - | | |
| | | | | | | | | - | | |
| | | | | | | | | - | | |
| | | | | | | | | - | | |

## FICHA No. 8 CARACTERÍSTICAS DE LOS CABLES AÉREOS

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

1. Si su departamento o región cuenta con cables aéreos diligencie la presente ficha.
2. La columna I, se diligencia a partir de la TABLA No. 7 - CALIFICACIÓN DE LAS VÍAS QUE CONECTAN LOS CABLES.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 8** | CARACTERÍSTICAS DE LOS CABLES AÉREOS |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| DESDE | HASTA | USO | PASAJEROS TRANSPORTADOS AL AÑO | CARGA TRANSPORTADA ANUAL | CONECTIVIDAD CON RED VIAL | | | | SERVICIO PRESTADO POR EL CABLE | CALIFICACIÓN DEL SERVICIO PRESTADO POR EL CABLE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | CONECTIVIDAD | PUNTAJE | | |
| | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | - | | - |
| **Fuente:** | | **TOTAL** | - | - | | | | | | |

## FICHA No. 9 VOLÚMENES DE CARGA Y PASAJEROS MOVILIZADOS EN LA RED DEPARTAMENTAL Y POR MODO DE TRANSPORTE EN EL AÑO

1. La presente ficha resume el volumen de carga y pasajeros movilizados en los diferentes medios de transporte.
2. Una vez diligenciadas las fichas 5, 6, 7, 8 y 11, se calcula automáticamente, por lo tanto no se debe eliminar la información contenida en las diferentes celdas.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 9** | VOLÚMENES DE CARGA Y PASAJEROS MOVILIZADOS EN LA RED DEPARTAMENTAL Y POR MODO DE TRANSPORTE EN EL AÑO |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| MODO DE TRANSPORTE | VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADO | | CANTIDAD DE PASAJEROS MOVILIZADOS | |
|---|---|---|---|---|
| | TON (AÑO) | % | PASAJEROS/AÑO | % |
| TERRESTRE | - | - | - | - |
| AÉREO | - | - | - | - |
| FERROVIARIO | - | - | - | - |
| FLUVIAL | - | - | - | - |
| MARÍTIMO | - | - | - | - |
| CABLE AÉREO | - | - | - | - |
| **TOTAL** | - | - | - | - |

## FICHA No. 10 PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL PROGRAMADOS O EN EJECUCIÓN EN EL DEPARTAMENTO

1. Se diligencia la presente ficha con el fin de tener en cuenta las intervenciones actuales y proyecciones en cuanto a infraestructura vial y el estado en que estas se encuentran.

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARIA DE DESARROLLO, SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 10** | PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL PROGRAMADOS O EN EJECUCIÓN EN EL DEPARTAMENTO |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| TIPO DE INTERVENCIÓN | NOMBRE DEL PROYECTO | MUNICIPIOS BENEFICIADOS | ESTADO ACTUAL | FUENTE DE FINANCIACIÓN | RESPONSABLE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

## FICHA No. 11 TRÁFICO DE BUSES Y CARGA NOMINAL Y PASAJEROS QUE CIRCULA POR EL TRAMO DE VÍA

1. Se diligencia la presente ficha con el fin de conocer el tráfico promedio diario – TPD, por cada una de las vías departamentales y también para estimar la carga y No. de pasajeros movilizados.
2. Para la clasificación del TPD use como referencia la Tabla No. 2 - CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN COLOMBIA
3. Si no cuenta con un dato de cantidad de pasajeros por tipo de transporte use la TABLA No. 1 - PASAJEROS ESTIMADOS POR TIPO DE SERVICIO.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 11** | TRÁFICO DE BUSES Y CARGA NOMINAL Y PASAJEROS QUE CIRCULA POR EL TRAMO DE VÍA |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | TPD | | | | | | | % TRÁFICO ATRAÍDO | TASA DE CRECIMIENTO | TRÁFICO PROYECTADO A 10 AÑOS | | | | | | | | C2 | C3 - C4 | C5 | > C5 | CARGA POR TRAMO (ton) | CARGA NORMALIZADA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | AUTOS | BUSES | C2 | C3 - C4 | C5 | > C5 | TOTAL | | | AUTOS | BUSES | C2 | C3 - C4 | C5 | > C5 | TOTAL | NORMALIZACIÓN | 17 | 36 | 48 | 52 | | |
| | | | | | | | | - | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | | | | - | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | | | | - | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 11** | TRÁFICO DE BUSES Y CARGA NOMINAL Y PASAJEROS QUE CIRCULA POR EL TRAMO DE VÍA |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | TPD | | | | | | | BUSES | | BUSETAS | | MICRO BUSES | | CAMPEROS | | No. PASAJEROS MOTO CARRO/OTROS (AL DÍA) | TOTAL PASAJEROS DIARIOS | NORMALIZACIÓN DE PASAJEROS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | AUTOS | BUSES | C2 | C3 - C4 | C5 | > C5 | TOTAL | FRECUENCIA (DÍA) | No. PASAJEROS | FRECUENCIA (DÍA) | No. PASAJEROS | FRECUENCIA (DÍA) | No. PASAJEROS | FRECUENCIA (DÍA) | No. PASAJEROS | | | |
| | | | | | | | | - | | | | | | | | | | - | - |
| | | | | | | | | - | | | | | | | | | | - | - |
| | | | | | | | | - | | | | | | | | | | - | - |

## FICHA No. 12 RELACIÓN COSTO DEL VIAJE Y PRECIO DE LOS PRODUCTOS QUE CIRCULAN POR CADA VÍA

1. Para estimar la relación entre el costo de la carga que se moviliza por tramo de vía se diligencia la presente ficha.
2. si no cuenta con información de costo de tonelada por kilómetro, puede realizar el cálculo en la página del Ministerio de Transporte en el aplicativo SISE TAG) (http://190.60.211.68:8080/sirtccWeb/costoOperacion.jsf), tomando como referencia la ciudad más cercana, en los espacios destinados para horas de cargue, descargue y espera indique 1.
3. Si el tramo de vía no cuenta con los 5 productos indicados en la ficha borre las celdas libres

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **RESPONSABLES:** | | TRANSPORTADORES / SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA | | | | | | |
| **FICHA No. 12** | | RELACIÓN COSTO DEL VIAJE Y PRECIO DE LOS PRODUCTOS QUE CIRCULAN POR CADA VÍA | | | | | | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | | | | | | | | |
| | | | | | | | | - |
| **CÓDIGO DE LA VÍA** | **NOMBRE DE LA VÍA** | **PRODUCTO** | **$PRECIO PRODUCTO (ton)** | **COSTO TOTAL TONELADA POR km** | **DISTANCIA AL PUNTO DE VENTA** | **RELACIÓN COSTO POR TONELADA/km** | **PROMEDIO RELACIÓN COSTO POR TONELADA/km** | **NORMALIZACIÓN** |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

## FICHA No. 13 DIVISIÓN POLÍTICA DEL DEPARTAMENTO (MUNICIPIOS)

1. Esta ficha se diligencia con el fin de caracterizar políticamente el departamento.
2. La información puede ser obtenida en la página del DANE.

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **RESPONSABLES:** | | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA | | | | | | | |
| **FICHA No. 13** | | DIVISIÓN POLÍTICA DEL DEPARTAMENTO (MUNICIPIOS) | | | | | | | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | | | | | | | | | |
| **MUNICIPIO** | | **ÁREA** | | **CANTIDAD DE VEREDAS** | **CANTIDAD DE CORREGIMIENTOS** | **CANTIDAD DE CENTROS POBLADOS** | **CANTIDAD DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS** | **CANTIDAD DE INSTITUCIONES DE SALUD** | **CANTIDAD DE RESGUARDOS INDÍGENAS** |
| **CÓDIGO DANE** | **NOMBRE** | **km²** | **%** | | | | | | |
| | | | - | | | | | | |
| | | | - | | | | | | |
| | | | - | | | | | | |
| | | | - | | | | | | |
| | | | - | | | | | | |
| | | | - | | | | | | |
| | | | - | | | | | | |
| | | | - | | | | | | |
| | | | - | | | | | | |
| | | | - | | | | | | |
| | **TOTAL** | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | |

## FICHA No. 14 ZONAS DE RIESGO A NIVEL MUNICIPAL

1. Con el fin de determinar los municipios más vulnerables, se diligencia la presente ficha.
2. Se deben adicionar filas dependiendo del número de municipios con que cuente el departamento.
3. Calcular la estimación del riesgo de acuerdo con la información presentada en la TABLA No. 1 - ESTIMACIÓN DE RIESGO.
4. Incluir la información de la estimación del riesgo por cada uno de los riesgos en las celdas verdes, las cuales cambiaran de color dependiendo de la probabilidad y la vulnerabilidad.
5. A partir de la información obtenida, elaborar un mapa temático ubicando las áreas de riesgo.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABLES:** DIRECCIÓN DE ATENCIÓN Y PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS
**FICHA No. 14** ZONAS DE RIESGO A NIVEL MUNICIPAL
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| MUNICIPIO | PROBABILIDAD DE OCURRENCIA DEL RIESGO Y VULNERABILIDAD DEL MUNICIPIO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | RANGO DE RIESGO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | INUNDACIONES | AVALANCHAS | DESLIZAMIENTOS | FALLA GEOLÓGICA O GEOTÉCNICA | DRENAJE DEFICIENTE | EROSIÓN | EROSIÓN COSTERA MARÍTIMA O FLUVIAL | SEQUIAS | DESERTIFICACIÓN | VENDAVALES O TORNADOS | MAREJADA | TORMENTA ELÉCTRICA | INCENDIOS FORESTALES | COLAPSO DE ESTRUCTURA VIAL | CAÍDA DE PUENTES | ACCIDENTE FÉRREO | TRÁNSITO FLUVIAL | DERRAME DE HIDROCARBUROS | OTROS | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

**Fuente:**

## FICHA No. 15 VÍAS EN ZONAS DE RIESGO

1. A partir del mapa elaborado de las zonas de riesgo, identificar las vías que atraviesan esta zona

**RESPONSABLES:** DIRECCIÓN DE ATENCIÓN Y PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS
**FICHA No. 15** VÍAS EN ZONAS DE RIESGO
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | LONGITUD (km) | PASA POR ZONA DE RIESGO | LONGITUD APROXIMADA DE LA VÍA QUE CRUZA LA ZONA DE RIESGO(km) | % DE VÍA AFECTADA POR LA ZONA RIESGO | REQUIERE FACTOR DE REAJUSTE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |

**Fuente:**

## FICHA No. 16 ÁREAS PROTEGIDAS DEL DEPARTAMENTO

1. Con el fin de determinar los municipios que cuentan con áreas protegidas, se diligencia la presente ficha.
2. Se deben adicionar filas dependiendo del número de municipios con que cuente el departamento.
3. A partir de la información obtenida, elaborar un mapa temático ubicando las áreas de protegidas.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **RESPONSABLES:** | | SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE | | | | |
| **FICHA No. 16** | | ÁREAS PROTEGIDAS DEL DEPARTAMENTO | | | | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | | | | | | |

| MUNICIPIO | NOMBRE DE LAS ÁREAS PROTEGIDAS | EXTENSIÓN (Ha) | CATEGORÍA | COMUNIDADES PROTEGIDAS | OBJETIVOS DE LA CONSERVACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

**Fuente:**

## FICHA No. 17 VÍAS EN ZONAS PROTEGIDAS

1. Con la presente ficha se quiere determinar las vías que se encuentran en áreas protegidas, con el fin de tener en cuenta los requisitos generales que conlleva hacer intervenciones de vías en zonas protegidas.
2. Las columnas GRISES, se encuentran formuladas y se diligencian automáticamente, se deben insertar tantas celdas como vías departamentales tenga a cargo el departamento.
3. Se debe elaborar un mapa con las zonas protegidas y las vías, con el fin de facilitar la evaluación de las mismas posteriormente.
4. Como fuente de información se recomienda consultar la información de Parques Nacionales.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **RESPONSABLES:** | | OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE DESARROLLO, SECRETARÍA DE AGRICULTURA, SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA | | | | | |
| **FICHA No. 17** | | VÍAS EN ZONAS PROTEGIDAS | | | | | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | | | | | | | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | LONGITUD (km) | PASA POR ÁREA PROTEGIDA | NOMBRE DEL ÁREA PROTEGIDA QUE CRUZA | LONGITUD APROXIMADA DE LA VÍA QUE CRUZA EL ÁREA PROTEGIDA (km) | % DE VÍA AFECTADA POR LA ZONA PROTEGIDA | REQUIERE FACTOR DE REAJUSTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |

**Fuente:**

## FICHA No. 18 CRECIMIENTO INTERCENSAL DE LA POBLACIÓN A NIVEL

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

DEPARTAMENTAL

1. Con el fin de conocer la proyección de la población y la caracterización social, se diligencia la presente ficha.
2. Se deben adicionar filas dependiendo del número de municipios con que cuente el departamento.
3. La tasa de crecimiento anual se puede calcular con las formulas indicadas en la ficha o ingresar manualmente si se cuenta con el dato.
4. En la celda F15 se debe indicar el año en que se elabora el PVD
5. Se debe proyectar la población 10 años a partir del año en que se realiza el PVD.
6. La información por municipio sobre el índice de pobreza multidimensional IPM, se puede consultar en: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Social/IPM%20por%20municipio%20y%20dpto%202005%20(Incidencias%20y%20Privaciones_F).xls

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 18** | CRECIMIENTO INTERCENSAL DE LA POBLACIÓN A NIVEL DEPARTAMENTAL |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | 1 | | | |
| | | | | | | | | | | | | | - | | 0,0% | |
| | **PROYECCIÓN DE POBLACIÓN** | | | | | **POBLACIÓN** | | | | | | | | **ÍNDICE DE POBREZA MULTIDIMENSIONAL** | | |
| **MUNICIPIO** | **POBLACIÓN (habitantes)** | | **TASA ANUAL DE CRECIMIENTO (%)** | **POBLACIÓN PROYECTADA** | | **URBANA - CABECERA MUNICIPAL** | | **RURAL - RESTO DEL MUNICIPIO** | | **TOTAL** | | **NORMALIZACIÓN DE POBLACIÓN** | **IPM 2017** | **NORMALIZACIÓN** | **POSICIÓN DEL MUNICIPIO SEGÚN IPM** |
| | **CENSO 1993** | **CENSO 2005** | | **2017** | **2027** | **HABITANTES** | **%** | **HABITANTES** | **%** | **HABITANTES** | **%** | | | | |
| | | | | | | | | | | - | - | | | | |
| | | | | | | | | | | - | - | | | | |
| | | | | | | | | | | - | - | | | | |
| | | | | | | | | | | - | - | | | | |
| | | | | | | | | | | - | - | | | | |
| | | | | | | | | | | - | - | | | | |
| | | | | | | | | | | - | - | | | | |
| | | | | | | | | | | - | - | | | | |
| | | | | | | | | | | - | - | | | | |
| | | | | | | | | | | - | - | | | | |
| **TOTAL** | - | - | | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | | | | | | |

FICHA No. 19 FUNCIONES Y ROL DE LOS CENTROS URBANOS JERARQUIZADOS DEL DEPARTAMENTO

1. Con el fin de conocer el rol de los centros urbanos dentro del departamento, se diligencia la presente ficha.
2. Se deben adicionar filas dependiendo del número de municipios con que cuente el departamento.
3. El rol del municipio se califica conforme a la información presentada en la TABLA No. 1 - ROL DENTRO DEL SISTEMA URBANO, REGIONAL, DEPARTAMENTAL.
4. La calificación del rol del municipio se calcula automáticamente.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABLES:** OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE DESARROLLO, SECRETARÍA DE AGRICULTURA, SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 19** FUNCIONES Y ROL DE LOS CENTROS URBANOS JERARQUIZADOS DEL DEPARTAMENTO
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| MUNICIPIO | ROL DENTRO DEL SISTEMA URBANO, REGIONAL, DEPARTAMENTAL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | CALIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PRODUCCIÓN AGRÍCOLA | PRODUCCIÓN GANADERA | PRODUCCIÓN PESQUERA | PRODUCCIÓN AVÍCOLA | SERVICIOS URBANOS RURALES | CENTRO TURÍSTICO Y/O CULTURAL | INTERCAMBIO DE BIENES Y SERVICIOS | SERVICIOS FINANCIEROS | NODO DE TRANSPORTE | SERVICIOS INSTITUCIONALES | SERVICIOS SOCIALES | SERVICIOS EDUCATIVOS | ACTIVIDADES INDUSTRIALES | PRESERVACIÓN INDÍGENA | ROLES REGIONALES | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

**Fuente:**

## FICHA No. 20 ZONAS TURÍSTICAS

1. Con el fin de tener en cuenta las áreas turísticas con las que cuenta la población y como estas están conectadas a la red departamental se diligencia la presente ficha.
2. Se deben adicionar filas dependiendo del número de vías departamentales.
3. Al indicar la importancia de centro turístico se calcula automáticamente la calificación del mismo.

**RESPONSABLES:** SECRETARIA DE DESARROLLO PRODUCTIVO O SECRETARIA DE CULTURA O SECRETARIA DE TURISMO
**FICHA No. 20** ZONAS TURÍSTICAS
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| MUNICIPIO | NOMBRE DE LOS CENTROS TURÍSTICOS | ATRACTIVO | RUTA DE ACCESO | | | | CATEGORÍA DEL CENTRO TURÍSTICO | CALIFICACIÓN DEL CENTRO TURÍSTICO | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | TERRESTRE | FLUVIAL | AÉREO | FÉRREO | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

**Fuente:**

## FICHA No. 21 VÍAS QUE CONECTAN LAS ZONAS TURÍSTICAS

1. Con el fin de determinar que vías conectan los sitios turísticos del departamento se diligencia la presente ficha, teniendo como base el mapa temático elaborado en la ficha de zonas turísticas.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | | | |
|---|---|---|---|
| **RESPONSABLES:** | | SECRETARÍA DE TURISMO, OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE DESARROLLO | |
| **FICHA No. 21** | | VÍAS QUE CONECTAN LAS ZONAS TURÍSTICAS | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | | | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | IMPORTANCIA DEL CENTRO TURÍSTICO | CALIFICACIÓN DEL CENTRO TURÍSTICO |
|---|---|---|---|
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| **Fuente:** | | | |

## FICHA No. 22 ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA Y DIFERENCIADAS POR SU NIVEL DE DINAMISMO

1. Para determinar el nivel de dinamismo del municipio, información importante que posteriormente sirve como uno de los determinantes para la priorización de las vías, se diligencia la presente ficha.
2. Se deben insertar tantas filas como municipios cuente el departamento.
3. Productos predominantes del municipio, se deben indicar los 3 más importantes, máximo 5 productos.
4. La producción potencial de la zona se puede consultar en la página agronet del Ministerio de Agricultura.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE DESARROLLO, SECRETARÍA DE AGRICULTURA, SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, CAR, SECRETARÍA DE MINAS |
| **FICHA No. 22** | ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA Y DIFERENCIADAS POR SU NIVEL DE DINAMISMO |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| MUNICIPIO | SECTOR PRODUCTIVO | PRODUCTOS PREDOMINANTES DEL MUNICIPIO | PRODUCCIÓN AL AÑO | | TIPO DE MERCADO AL QUE SE DESTINAN LOS PRODUCTOS | | | ARTICULACIÓN REGIONAL | IPM | | POSTCONFLICTO | | NIVEL DE DINAMISMO | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | CANTIDAD | UNIDAD | TIPO | CALIFICACIÓN | PROMEDIO | | ÍNDICE | CALIFICACIÓN | CALIFICACIÓN | NORMALIZACIÓN | CALIFICACIÓN | NORMALIZACIÓN |
| | | | | | | | | | | | - | - | | |
| | | | | | | | | | | | - | - | | |

## FICHA No. 23 CALIFICACIÓN ÁREAS DE DESARROLLO

1. Con el diligenciamiento de la presente ficha se califican las áreas de desarrollo y se organizan en orden de importancia.
2. Se deben adicionar tantas filas como municipios cuente el departamento, tener en cuenta al insertar copiar todas las

formulas, ya que la ficha se diligencia automáticamente con la información diligenciada en fichas anteriores.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **RESPONSABLES:** | | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA | | | | | |
| **FICHA No. 23** | | CALIFICACIÓN ÁREAS DE DESARROLLO | | | | | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | | | | | | | |
| **MUNICIPIO** | **TOTAL DE POBLACIÓN 2015** | **-** **TOTAL POBLACIÓN NORMALIZADO** | **TASA DE CRECIMIENTO** | **-** **TASA DE CRECIMIENTO NORMALIZADA** | **PROMEDIO DE CALIFICACIÓN SEGÚN NIVEL DE DINAMISMO** | **INDICADOR DE IMPORTANCIA DE ÁREA DE DESARROLLO** | **ORDEN DE IMPORTANCIA DEL ÁREA DE DESARROLLO** |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| **Fuente:** | | | | | | | |

## FICHA No. 24 INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA, DISCRIMINANDO LAS INVERSIONES EN EL SECTOR VIAL Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO / PARTICIPACIÓN DEL SECTOR VIAL (En miles de $)

1. La presente ficha permite tener un conocimiento del histórico de las inversiones realizadas por el departamento a nivel general y en infraestructura vial.
2. Se debe incluir la información de los cuatro años anteriores a la realización del Plan Vial
3. Las columnas grises, se encuentran formuladas, por tal razón no se debe borrar la información ahí contenida.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **RESPONSABLES:** | | | | | | | | SECRETARIA DE HACIENDA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **FICHA No. 24** | | | | | | | | INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA, DISCRIMINANDO LAS INVERSIONES EN EL SECTOR VIAL Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO / PARTICIPACIÓN DEL SECTOR VIAL(En miles de $) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **AÑO DE ELABORACIÓN DEL INVENTAR** | | | | | | | | 2017 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **CATEGORÍA DE GASTOS POR PERIODO** | **TRANSFERENCIA GOBIERNO NACIONAL** | | | | | | | **REGALÍAS** | | | | | | | **CO-FINANCIAMIENTO** | | | | | | | **RECURSOS PROPIOS** | | | | | | |
| | **INFRAESTRUCTURA VIAL** | **ESPACIO URBANO** | **GAS NATURAL** | **VIVIENDA** | **ELECTRIFICACIÓN** | **AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO** | **VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA)** | **INFRAESTRUCTURA VIAL** | **ESPACIO URBANO** | **GAS NATURAL** | **VIVIENDA** | **ELECTRIFICACIÓN** | **AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO** | **VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA)** | **INFRAESTRUCTURA VIAL** | **ESPACIO URBANO** | **GAS NATURAL** | **VIVIENDA** | **ELECTRIFICACIÓN** | **AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO** | **VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA)** | **INFRAESTRUCTURA VIAL** | **ESPACIO URBANO** | **GAS NATURAL** | **VIVIENDA** | **ELECTRIFICACIÓN** | **AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO** | **VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA)** |
| 2013 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2016 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2017 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

RESPONSABLES:

FICHA No. 24
FECHA DE ELABORACIÓN:
AÑO DE ELABORACIÓN DEL INVENTARIO:

| CATEGORÍA DE GASTOS POR PERIODO | OTROS | | | | | | | TOTAL | | | | | | | TOTAL DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA | INCREMENTO ANUAL | PORCENTAJE DE INTERVENCIÓN EN INFRAESTRUCTURA VIAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | INFRAESTRUCTURA VIAL | ESPECIO URBANO | GAS NATURAL | VIVIENDA | ELECTRIFICACIÓN | AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO | VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA) | INFRAESTRUCTURA VIAL | ESPECIO URBANO | GAS NATURAL | VIVIENDA | ELECTRIFICACIÓN | AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO | VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA) | | | |
| 2013 | | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 2014 | | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 2015 | | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 2016 | | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 2017 | | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | | |

Fuente:

## FICHA No. 25 INVERSIÓN VIAL PROYECTADA POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO DE LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS MANTENIENDO POLÍTICAS ACTUALES (En miles de $)

1. A partir de la ficha INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA, se realiza una proyección de las inversiones a 10 años, con el fin de tener un estimado de recursos disponibles.
2. La proyección se hace tendiendo como premisa que las condiciones de los cinco años anteriores se mantengan
3. La ficha se encuentra completamente formulada por lo tanto no se debe borrar la información contenida en sus celdas.

RESPONSABLES: OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE HACIENDA

FICHA No. 25 INVERSIÓN VIAL PROYECTADA POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO DE LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS MANTENIENDO POLÍTICAS ACTUALES (En miles de $)

FECHA DE ELABORACIÓN:

| PERIODO | FUENTES DE FINANCIAMIENTO | | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | TRANSFERENCIA DEL GOBIERNO NACIONAL | REGALÍAS | CO-FINANCIAMIENTO | RECURSOS PROPIOS | OTROS | |
| 2018 | | | | | | - |
| 2019 | | | | | | - |
| 2020 | | | | | | - |
| 2021 | | | | | | - |
| 2022 | | | | | | - |
| 2023 | | | | | | - |
| 2024 | | | | | | - |
| 2025 | | | | | | - |
| 2026 | | | | | | - |
| 2027 | | | | | | - |

Fuente:

## FICHA No. 26 ÁREAS DE DESARROLLO EJES VIALES DEL DEPARTAMENTO

1. La presente ficha permite la identificación de los ejes o corredores económicos y sociales a nivel departamental, regional, nacional e internacional que afectan el territorio departamental.
2. El encargado del departamento del diligenciamiento de las finchas debe determinar los ejes, y para cada uno de los mismos, incluir la información requerida relacionada con: tramos que conforman el eje, red nacional, departamental y municipal que se conecta al eje, población beneficiada, información de aeropuertos, corredores férreos o fluviales que se conectan al eje.
3. Una vez diligenciada la información del punto 2, se le da un indicador a cada eje y una prioridad.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

4. Antes de iniciar la presente ficha se recomienda contar con un mapa donde se puedan apreciar los ejes viales del departamento, con el fin de facilitar su diligenciamiento.
5. Se deben incluir las filas que sean necesarias.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE DESARROLLO, SECRETARÍA DE AGRICULTURA, SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, CAR, SECRETARÍA DE MINAS |
| **FICHA No. 26** | ÁREAS DE DESARROLLO EJES VIALES DEL DEPARTAMENTO |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

-

| EJES VIALES DEL DEPARTAMENTO | LONGITUD DEL EJE VÍAL (km) | TRAMOS QUE CONFORMAN EL EJE | | | | RED VIAL NACIONAL QUE SE CONECTA AL EJE | | | | RED VIAL DEPARTAMENTAL QUE SE CONECTA AL EJE | | | | RED VIAL MUNICIPAL QUE SE CONECTA AL EJE | | | | CONECTIVIDAD | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | CÓDIGO | JERARQUÍA | TRAMO | LONGITUD (km) | CÓDIGO | TRAMO | LONGITUD (km) | LONGITUD TOTAL (km | CÓDIGO | TRAMO | LONGITUD (km) | LONGITUD TOTAL (km | CÓDIGO | TRAMO | LONGITUD (km) | LONGITUD TOTAL (km | CALIFICACIÓN DE CONECTIVIDAD DEL EJ | NORMALIZACIÓN DE CALIFICACIÓN DE CONECTIVIDAD |
| | - | | | | - | | | - | - | | | - | - | | | - | - | | |
| | | | | | - | | | - | | | | - | | | | - | | | |
| | | | | | - | | | - | | | | - | | | | - | | | |
| | | | | | - | | | - | | | | - | | | | - | | | |
| | | | | | - | | | - | | | | - | | | | - | | | |
| | | | | | - | | | - | | | | - | | | | - | | | |
| | | | | | - | | | - | | | | - | | | | - | | | |

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | |
| **FICHA No. 26** | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

- - - - -

| EJES VIALES DEL DEPARTAMENTO | LONGITUD DEL EJE VÍAL (km) | INFORMACIÓN DE AEROPUERTOS | | | INFORMACIÓN DE RED FLUVIAL | | | INFORMACIÓN DE RED FÉRREA | | | INFORMACIÓN TRÁFICO MARÍTIMO | | | CONSTRUCCIONES NUEVAS | | | | INDICADOR DEL EJE | NORMALIZACIÓN INDICADOR EJE | PRIORIZACIÓN DEL EJE SEG IMPORTANCIA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | AEROPUERTOS CERCAN AL EJE | No. DE AEROPUERTO | NORMALIZACIÓN DE N DE AEROPUERTOS | RED FLUVIAL QUE SE CONECTA AL EJE VIAL | No. DE TRAMOS QUE CONECTAN AL EJE VIA | NORMALIZACIÓN DE N DE TRAMOS FLUVIALE QUE SE CONECTAN AL VIAL | RED FÉRREA QUE SE CONECTA AL EJE VIAL | No. DE TRAMOS DE RE FÉRREA QUE CONECT AL EJE VIAL | NORMALIZACIÓN DE N DE TRAMOS CONECTA AL EJE VIAL | RED MARÍTIMA QUE S CONECTA AL EJE VIAL | No. DE TRAMOS DE RE MARÍTIMA QUE CONECT AL EJE VIAL | NORMALIZACIÓN DE N DE TRAMOS CONECTA AL EJE VIAL | TRAMO DE RED PROYECTADA | LONGITUD (km) | LONGITUD TOTAL PROYECTADA POR EJ | NORMALIZACIÓN DE R PROYECTADA | | | |
| | - | | - | - | | - | - | | - | - | | - | - | | | - | - | | - | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 27 VÍAS DEPARTAMENTALES ESTRATÉGICAS

1. En la presente ficha se extrae de la ficha EJES ESTRATÉGICOS, las vías departamentales estratégicas dependiendo de su relación con los ejes estratégicos,
2. Las celdas se encuentran totalmente formuladas, siendo necesario únicamente incluir las filas necesarias dependiendo la cantidad de vías con las que cuente el departamento.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 27** | VÍAS DEPARTAMENTALES ESTRATÉGICAS |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | ORDEN DE PRIORIDAD DEL EJE | EJE AL QUE PERTENECE |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

## FICHA No. 28 DOTACIONES DE INFRAESTRUCTURA

1. Con el fin de determinar las dotaciones del departamento tal como: centros de salud, colegios, entre otros, se diligencia la presente ficha, ya que las vías que conecten con este tipo de infraestructura deberán tener un puntaje adicional dentro de la priorización de las vías.
2. Se deben incluir tantas filas como vías departamentales se tengan.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 28** | DOTACIONES DE INFRAESTRUCTURA |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | CANTIDAD DE CENTROS EDUCATIVOS | CANTIDAD DE CENTROS DE SALUD | CANTIDAD DE PLAZAS DE MERCADO O CENTROS DE ACOPIO | CANTIDAD DE OTRAS INFRAESTRUCTURAS DE DOTACIÓN | CANTIDAD TOTAL | NORMALIZACIÓN |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |

## FICHA No. 29 PRIORIZACIÓN DE TRAMOS Y FACTORES DE AJUSTE

1. Una vez diligenciada toda la información requerida de las fichas 1 hasta la 29, en esta ficha se consolida toda la información, la cual permite determinar la prioridad de las vías a partir de los lineamientos técnicos, económicos y administrativos, incluidos por las Entidades Territoriales en el desarrollo de la formulación, acorde con los requerimientos de la demanda de transporte y con su capacidad.
2. Se deben incluir las filas que sean necesarias dependiendo del número de vías que el departamento incluya en el Plan Vial.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABI** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 29** PRIORIZACIÓN DE TRAMOS Y FACTORES DE AJUSTE
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| PRIORIDAD | CÓDIGO | TRAMO | MUNICIPIO | | INDICADORES TÉCNICOS | | | | | CONECTIVIDAD INTERMODAL | | | | | | | INDICADORES ECONÓMICOS | | | | | INDICADORES SOCIALES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | DESDE | HASTA | CONECTIVIDAD CON MUNICIPIO | PASAJEROS TRANSPORTADOS | TRANSITABILIDAD | ÁFICO PROYECTADO | TOTAL INDICADORES TÉCNICOS | AÉREA | CARRETERA | FLUVIAL | RÍTIMO Y CABOTAJE | FÉRREA | CABLES | TOTAL CONECTIVIDAD ERMODAL | ARGA TRANSPORTAD | COSTOS DE TRANSPOR DE CARGA | CALIFICACIÓN ÁREA DESARROLLO NORMALIZADO | ARTICULACIÓN CON CENTROS TURÍSTICOS | TOTAL INDICADORES ECONÓMICOS | ÍNDICE DE POBREZA MULTIDIMENSIONAL | OBLACIÓN BENEFICIAI | DOTACIÓN | TOTAL INDICADORES SOCIALES |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | - |
| | Fuente: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

**RESPONSABI** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 29** PRIORIZACIÓN DE TRAMOS Y FACTORES DE AJUSTE
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| PRIORIDAD | CÓDIGO | TRAMO | MUNICIPIO | | INDICADORES EJES ESTRATÉGICOS | | | PUNTAJE TOTAL | FACTORES DE AJUSTE | | | | | | | PUNTAJE FINAL | PRIORIDAD |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | AJUSTES POR IMPACTO | | | AJUSTES POR CONECTIVIDAD | | | | | |
| | | | DESDE | HASTA | TOTAL INDICADORES E ESTRATÉGICO NORMALIZADO | INDICADOR DEL EJE | CALIFICACIÓN EN EL E ESTRATÉGICO | | ATRAVIESA ÁREAS EN ZONAS PROTEGIDAS | LA VÍA SE ENCUENTRA ZONA DE RIESGO | AJUSTE POR IMPACTO | CONECTA CONCESIÓN | CONECTA CON PROYEC DE PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE | TIENE CONEXIÓN INTERDEPARTAMENTAL REGIONAL | AJUSTE POR CONECTIVIDAD | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | | | | | | - | - | - | | | | | | | | | |
| | Fuente: | | | | | | | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 30 PLAN CARRETERO - RECURSOS DISPONIBLES

1. En la presente ficha se organizan las vías dependiendo de la prioridad obtenida en la ficha No. 31.
2. La Entidad Territorial, en la presente ficha deberá plantear su plan de intervenciones a 10 años, acorde con: a) capacidad económica, y b) el estado actual de su red determinando las actividades de mejoramiento, rehabilitación y conservación de vías, a implementar

en la red vial a su cargo. Lo anterior tiene como finalidad planear proyectos sostenibles y que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.

3. En la celda B10, indicar el año de inicio del Plan Vial.
4. Se deben insertan tantas filas como vías departamentales a cargo del departamento.
5. Para la planeación de las intervenciones se puedo tomar como referencia la información indicada en la TABLA No. 1 - GUÍA PARA PROGRAMACIÓN DE INTERVENCIONES.
6. Para la determinación de costos de intervención se recomienda actualizar la TABLA No. 2 - COSTOS DE INVERSIÓN POR TIPO DE INTERVENCIÓN (VALOR EN MILES DE PESOS), con precios actualizados de la región.
7. Visualmente en la versión impresa de la presente formulación se muestra como modelo la información solicitada para el primer año de intervenciones, del año 2 al 10 se presenta únicamente la totalización de las inversiones año a año, pero se debe diligenciar la información completa en la versión digital.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 30** | PLAN CARRETERO - RECURSOS DISPONIBLES |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓN** | 2018 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | AÑO 1 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | ORDEN DE PRIORIDAD | RANGO | ESTADO | LONGITUD TOTAL | E&D | | | MANTENIMIENTO PERIÓDICO | | | MANTENIMIENTO RUTINARIO | | | REHABILITACIÓN | | | MEJORAMIENTO | | | INVERSIÓN TOTAL |
| | | | | | | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 30** | PLAN CARRETERO - RECURSOS DISPONIBLES |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓN** | 2018 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | AÑO 10 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | ORDEN DE PRIORIDAD | RANGO | ESTADO | LONGITUD TOTAL | E&D | | | MANTENIMIENTO PERIÓDICO | | | MANTENIMIENTO RUTINARIO | | | REHABILITACIÓN | | | MEJORAMIENTO | | | INVERSIÓN TOTAL |
| | | | | | | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 31 PLAN CARRETERO - RECURSOS NECESARIOS PARA MANTENER LA RED EN BUENAS CONDICIONES

La presente ficha cuenta con la misma información indicada en la Ficha No. 32, pero se deben programar las intervenciones de acuerdo con las necesidades del departamento, es decir indicar que recurso se requiere para mantener las vías en buenas condiciones

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 31** | PLAN CARRETERO - RECURSOS NECESARIOS PARA MANTENER LA RED EN BUENAS CONDICIONES |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓ** | 2018 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | AÑO 1 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | ORDEN DE PRIORIDAD | RANGO | ESTADO | LONGITUD TOTAL | E&D | | | MANTENIMIENTO PERIÓDICO | | | MANTENIMIENTO RUTINARIO | | | REHABILITACIÓN | | | MEJORAMIENTO | | | INVERSIÓN TOTAL |
| | | | | | | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 31** | PLAN CARRETERO - RECURSOS NECESARIOS PARA MANTENER LA RED EN BUENAS CONDICIONES |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓ** | 2018 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | AÑO 10 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | ORDEN DE PRIORIDAD | RANGO | ESTADO | LONGITUD TOTAL | E&D | | | MANTENIMIENTO PERIÓDICO | | | MANTENIMIENTO RUTINARIO | | | REHABILITACIÓN | | | MEJORAMIENTO | | | INVERSIÓN TOTAL |
| | | | | | | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 32 PLAN FLUVIAL

1. A partir de la información incluida en la ficha de DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL Y PUERTOS, y la prioridad definida en la misma ficha, la Entidad Territorial, deberá plantear su plan de intervenciones a 10 años, acorde con: a) capacidad económica, y b) el estado actual de los muelles y corredores fluviales a su cargo. Lo anterior tiene como finalidad planear proyectos sostenibles y que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.
2. En la celda B10, indicar el año de inicio del Plan Fluvial.
3. Se deben insertan tantas filas como muelles o corredores fluviales tenga el departamos a su cargo.
4. Para la determinación de costos de intervención se recomienda actualizar la TABLA No. 1 - COSTOS DE INVERSIÓN POR TIPO DE INTERVENCIÓN (VALORES EN MILES DE PESOS), con precios actualizados de la región.
5. En las columnas que tienen como titilo intervención, indicar que se va a intervenir.
6. Visualmente en la versión impresa de la presente formulación se muestra como modelo la información solicitada para el primer año de intervenciones, del año 2 al 10 se presenta únicamente la totalización de las inversiones año a año, pero se debe diligenciar la información completa en la versión digital.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABL** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 32** PLAN FLUVIAL
**FECHA DE ELABORACIÓN:**
**AÑO 1 DE INTI** 2018

| NOMBRE DEL MUELLE | RIO | ORDEN DE PRIORIDAD | ESTADO DEL MUELLE O EMBARCADERO | E&D | | MANTENIMIENTO DE CAUSES (DRAGADO Y PROTECCIONES) | | ADECUACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA | | AÑO 1 2018 INVERSIÓN TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | INTERVENCIÓN | VALOR | INTERVENCIÓN | VALOR | INTERVENCIÓN | VALOR | |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |

**Fuente:**

**RESPONSABL** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 32** PLAN FLUVIAL
**FECHA DE ELABORACIÓN:**
**AÑO 1 DE INTI** 2027

| NOMBRE DEL MUELLE | RIO | ORDEN DE PRIORIDAD | ESTADO DEL MUELLE O EMBARCADERO | E&D | | MANTENIMIENTO DE CAUSES (DRAGADO Y PROTECCIONES) | | ADECUACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA | | AÑO 10 2027 INVERSIÓN TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | INTERVENCIÓN | VALOR | INTERVENCIÓN | VALOR | INTERVENCIÓN | VALOR | |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |

**Fuente:**

## FICHA No. 33 PLAN AEROPORTUARIO

1. A partir de la información incluida en la ficha de CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS, y la prioridad definida en la misma ficha, la Entidad Territorial, deberá plantear su plan de intervenciones a 10 años en los aeropuertos, aeródromos o pistas en los cuales tenga competencia, acorde con: a) capacidad económica, y b) el estado actual. Lo anterior tiene como finalidad planear proyectos sostenibles y que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.
2. En la celda B10, indicar el año de inicio del Plan Aeroportuario.
3. Se deben insertan tantas filas como pistas, aeropistas o aeropuertos tenga el departamos a su cargo.
4. Para la determinación de costos de intervención se recomienda actualizar la TABLA No. 1 - COSTOS DE INVERSIÓN POR TIPO DE INTERVENCIÓN (VALORES EN MILES DE PESOS), con precios actualizados de la región.
5. En las columnas que tienen como titilo intervención, indicar que se va a intervenir.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

6. Visualmente en la versión impresa de la presente formulación se muestra como modelo la información solicitada para el primer año de intervenciones, del año 2 al 10 se presenta únicamente la totalización de las inversiones año a año, pero se debe diligenciar la información completa en la versión digital.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **RESPONSABLES:** | | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA | | | | | | | | |
| **FICHA No. 33** | | PLAN AEROPORTUARIO | | | | | | | | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | | | | | | | | | | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓN** | | 2018 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | **AÑO 1 2018** |
| **AERÓDROMO-AEROPUERTO-PISTA** | **UBICACIÓN** | **ORDEN DE PRIORIDAD** | **ESTADO DE LA PISTA** | **E&D** | | **MANTENIMIENTO DE LA PISTA** | | **ADECUACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA** | | **INVERSIÓN TOTAL** |
| | | | | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **RESPONSABLES:** | | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA | | | | | | | | |
| **FICHA No. 33** | | PLAN AEROPORTUARIO | | | | | | | | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | | | | | | | | | | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓN** | | 2027 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | **AÑO 10 2027** |
| **AERÓDROMO-AEROPUERTO-PISTA** | **UBICACIÓN** | **ORDEN DE PRIORIDAD** | **ESTADO DE LA PISTA** | **E&D** | | **MANTENIMIENTO DE LA PISTA** | | **ADECUACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA** | | **INVERSIÓN TOTAL** |
| | | | | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 34 CAMINOS ANCESTRALES

El Ministerio de Transporte de acuerdo a los compromisos derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo País", en el año 2015 brindo apoyo a las comunidades indígenas a través del acompañamiento técnico realizado en las diferentes mesas regionales, para adelantar la consulta y concertación frente a los compromisos del PND 2014-2018, permitiendo así mejorar la calidad de vida de las poblaciones, razón por la cual se adelanta con las comunidades indígenas del territorio nacional, mesas de concertación para identificar, priorizar y concertar los caminos ancestrales o vías camineras, en este sentido se identifican diferentes tramos de caminos en los Departamentos, de acuerdo a esto y con apoyo de las Organizaciones Indígenas del país, para poder realizar con las Gobernaciones convenios de transferencia de recursos por parte del Ministerio de Transporte al departamento, para la elaboración de los Estudios y Diseños de los caminos ancestrales –

comunidades indígenas, que se desarrolla en el marco de las actividades y gestiones que adelanta el Ministerio.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **RESPONSABLES:** | | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA | | | | | |
| **FICHA No. 34** | | CAMINOS ANCESTRALES | | | | | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | | | | | | | |
| **Longitud de vías conectadas a la red vial secundaria** | | | | | | | |
| **COMUNIDAD** | **UBICACIÓN** | **MUNICIPIO** | **CONEXIÓN** | | **TIPO DE SUPERFICIE** | **LONGITUD APROXIMADA** | **NUMERO APROXIMADO DE HABITANTES QUE BENEFICIA** |
| | | | **DESDE** | **HASTA** | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| **Fuente:** | | | | | | | |

**FICHA No. 35A SEGUIMIENTO PLAN VIAL DEPARTAMENTAL**
Diligenciar la información teniendo en cuenta las inversiones realizadas.

**FICHA No. 35B GRAFICAS DEL SEGUIMIENTO DEL PLAN VIAL DEPARTAMENTAL**
La presente hoja muestra gráficamente, el cumplimiento de las inversiones programadas por la Entidad Territorial.

**FICHA No. 36A SEGUIMIENTO PLAN FLUVIAL**
Diligenciar la información teniendo en cuenta las inversiones realizadas.

**FICHA No. 36B GRAFICAS DEL SEGUIMIENTO DEL PLAN FLUVIAL**
La presente hoja muestra gráficamente, el cumplimiento de las inversiones programadas por la Entidad Territorial

**FICHA No. 37A SEGUIMIENTO PLAN AEROPORTUARIO**
Diligenciar la información teniendo en cuenta las inversiones realizadas.

**FICHA No. 37B GRAFICAS DEL SEGUIMIENTO DEL PLAN AEROPORTUARIO**
La presente hoja muestra gráficamente, el cumplimiento de las inversiones programadas por la Entidad Territorial

## ANEXO No. 2
## METODOLOGÍA PLANES REGIONALES DE INFRAESTRUCTURA INTERMODAL DE TRANSPORTE

**RECOMENDACIONES GENERALES:**

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

1. La información indicada en el procedimiento para el diligenciamiento de la presente formulación hace referencia al archivo magnético que se encuentra formulado.
2. En las fichas que requiera más filas para el diligenciamiento de la información copie y pegue las filas sobre la línea negra de cada una de las hojas.
3. En cada una de las fichas indicar la fecha de elaboración de las mismas en la celda D3.
4. Las columnas grises presentes en cada una de las fichas, indican que son columnas que contienen formulas, por lo tanto, no se debe borrar la información que esta contengan, adicionalmente cuando se inserten filas adicionales es necesario copiar la formulas en las nuevas filas.
5. En las columnas que se deba normalizar la información, se debe identificar el valor más alto de la columna y dividir cada uno de los datos por el valor identificado.
6. La información solicitada en el presente documento puede ser susceptible de modificaciones previa concertación con el delegado del Ministerio de Transporte, de requerirse es necesario que quede plenamente justificado en el documento de soporte que acompaña el Plan Vial.
7. La puntuación que tiene un tramo de vía puede variar de 0 a 17, antes de ser afectada por los factores de reajuste.

FICHA No. 1 RED VIAL EN EL DEPARTAMENTO

1. Se debe incluir toda la red que se encuentra en el departamento, discriminando la competencia de la misma (Nación, Departamento o Municipio), de igual forma se debe indicar que orden tiene.
2. No borrar la información de las columnas grises ya que se encuentran formuladas y se diligencian automáticamente.
3. En la Tabla No. 1 se presenta un resumen de la competencia y el orden de las vías que están en el departamento.
4. Para la clasificación del estado de la vía tener en cuenta el Cuadro No. 1 - Estado de la vía.
5. Los tipos de pavimento a tener en cuenta en las vías pavimentadas son: rígido (concreto), flexible (asfalto) y articulado (adoquín).
6. Entre los tipos de mejoramiento que se pueden encontrar son: placa huella, tratamientos superficiales, entre otros.
7. Con el fin de facilitar el diligenciamiento de la formulación; numere de 1 al número de vías departamentales, que van a ser incluidas dentro del PVD.

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| RESPONSABLES: | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| FICHA No. 1 | RED VIAL EN EL DEPARTAMENTO |
| FECHA DE ELABORACIÓN: | |
| ESTADO DE LA RED VIAL CRITERIO TÉCNICO | |
| DISTRIBUCIÓN POR COMPETENCIA, ORDEN Y TIPOS DE SUPERFICIE | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | COMPETENCIA | ORDEN (RESOLUCIÓN 1530 de 20 | NOMBRE DE LA VÍA | PR | | MUNICIPIOS | | LONGITUD (km) | ANCHO PROMEDIO (m) | VÍAS PAVIMENTADAS (km) | | | TOTAL PAVIMENTADA (km) | VÍAS EN AFIRMADO (km) | | | TOTAL AFIRMADO (km) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | INICI | FIN | DESDE/SOLO P | HAS | | | BUE | REGUL | MAL | | BUE | REGUL | MAL | |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |

| | |
|---|---|
| RESPONSABLES: | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| FICHA No. 1 | RED VIAL EN EL DEPARTAMENTO |
| FECHA DE ELABORACIÓN: | |
| ESTADO DE LA RED VIAL CRITERIO TÉCNICO | |
| DISTRIBUCIÓN POR COMPETENCIA, ORDEN Y TIPOS DE SUPERFICIE | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | COMPETENCIA | ORDEN (RESOLUCIÓN 1530 de 20 | NOMBRE DE LA VÍA | PR | | MUNICIPIOS | | LONGITUD (km) | ANCHO PROMEDIO (m) | VÍAS EN TIERRA (km) | | | TOTAL TIERRA (km) | VÍAS CON MEJORAMIENTO km) | | | TOTAL CON MEJORAMIENTO (km) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | INICI | FIN | DESDE/SOLO P | HAS | | | BUE | REGUL | MAL | | BUE | REGUL | MALO | |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |

## FICHA No. 2 RED VIAL REGIONAL

1. En la presente ficha se debe diligenciar únicamente la información referente a las vías departamentales.
2. Las columnas grises se encuentran totalmente formuladas, por lo tanto, no se debe borrar la información.
3. Los días al año que permanece intransitable la vía, se pueden calcular tomando los meses del año intransitables, multiplicándolos por 30 días.

| | |
|---|---|
| RESPONSABLES: | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| FICHA No. 2 | RED VIAL REGIONAL |
| FECHA DE ELABORACI | Julio/217 |
| Longitud de vías conectadas a la red vial secundaria | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | MUNICIPIOS | | LONGITUD (km) | VÍAS PAVIMENTADAS (km) | | | SUMA | ESTADO GENERAL DE LAS VÍAS PAVIMENTAD | VÍAS EN AFIRMADO (km) | | | SUMA | ESTADO GENERAL DE LAS VÍAS EN AFIRMAD | VÍAS EN TIERRA (km) | | | SUMA | ESTADO GENERAL DE LAS VÍAS EN TIERR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | DESDE | HASTA | | BUENO | REGULAR | MALO | | | BUENO | REGULAR | MALO | | | BUENO | REGULAR | MALO | | |
| - | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | |
| - | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | |
| - | | | | - | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| RESPONSABLES: | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| FICHA No. 2 | RED VIAL REGIONAL |
| FECHA DE ELABORACI | Julio/217 |
| Longitud de vías conectadas a la red vial secundaria | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | MUNICIPIOS | | LONGITUD (km) | VÍAS CON MEJORAMIENTO (km) | | | SUMA | ESTADO GENERAL DE LAS VÍAS CON MEJORAMIENTO | ESTADO GENERAL DEL TRAMO | SUPERFICIE DE VÍA PREDOMINANTE | TRANSITABILIDAD | | NUMERO DE MUNICIPIOS QUE CONECTA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | DESDE | HASTA | | BUENO | REGULAR | MALO | | | | | DÍAS AL AÑO QUE ESTÁ INTRANSITAE | NORMALIZACIÓN | NUMERO | NORMALIZACIÓN |
| - | | | | - | | | | | | | | | | | |
| - | | | | - | | | | | | | | | | | |
| - | | | | - | | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 3 CONECTIVIDAD VIAL DE LA RED REGIONAL

1. Con la presente ficha se pretende determinar la conectividad de cada una de las vías departamentales con el resto de vías con las que cuenta el departamento.
2. Las columnas GRISES se diligencian automáticamente, es necesario que se copien e inserten el número de filas necesarias de acuerdo con la cantidad de vías departamentales.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

3. EL código de la vía de la columna CONECTIVIDAD (km de vías secundarias que articula), se debe diligenciar y el nombre de la misma y la longitud se diligencian automáticamente, siempre y cuando se arrastren las fórmulas
4. En la columna SUMATORIA DE VÍAS POR TRAMO se debe realizar la suma manual de la longitud total de las vías que se conectan a la vía departamental.
5. El indicador de conectividad se calcula dividiendo la sumatoria de las vías que se conectan al tramo, entre la longitud total del tramo, esta información se encuentra diligenciada automáticamente.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 3** | CONECTIVIDAD VIAL DE LA RED REGIONAL |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | jul-17 |
| **Longitud de vías conectadas a la red vial secundaria** | |

-

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | LONGITUD (km) | CONECTIVIDAD CON OTRAS VÍAS | | | SUMATORIA DE KM DE VÍAS POR TRAMO | INDICADOR DE CONECTIVIDAD | NORMALIZACIÓN DE CONECTIVIDAD |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | CÓDIGO | NOMBRE DE LA VÍA | LONGITUD (km) | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

## FICHA No. 4 CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS

1. Con el fin de tener un enfoque intermodal en la formulación de los planes viales, se requiere contar con información referente a los aeropuertos o pistas con las que cuenta el departamento y con qué vías departamentales se conecta.
2. Se recomienda para el diligenciamiento de la presente, consultar la información con la Aero civil.
3. El estado de la pista se debe diligenciar teniendo en cuenta la TABLA No. 2 - ESTADO DE LA PISTA
4. Teniendo en cuenta que solo se cuentan con cuatro indicadores para calificar el corredor férreo, la probabilidad que los aeropuertos, aeródromos, pistas o helipuertos indicados en la ficha tengan la misma calificación es alta, por lo tanto según el criterio del profesional que este desarrollando el ejercicio se deberá realizar la priorización.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 4** | CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| AERÓDROMO-AEROPUERTO-PISTA-HELIPUERTO | NOMBRE | MUNICIPIO DONDE SE UBICA | ESTADO | PROPIETARIO | DIMENSIÓN DE PISTA | | TIPO DE SUPERFICIE | ESTADO DE LA PISTA (Tabla No. 2) | VÍAS QUE CONECTAN AL AEROPUERTO | | | | CALIFICACIÓN DEL AEROPUERTO (Tabla No. 1) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | LARGO (m) | ANCHO (m) | | | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | CONECTIVIDAD | NORMALIZACIÓN DE VÍAS QUE CONECTA | TIPO DE SERVICIO | CALIFICACIÓN |
| | | | | | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | | | | | - | | |
| | | | | | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | | | | | - | | |

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 4** CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| AERÓDROMO-AEROPUERTO-PISTA-HELIPUERTO | NOMBRE | MUNICIPIO DONDE SE UBICA | ESTADO | PROPIETARIO | DIMENSIÓN DE PISTA | | TIPO DE SUPERFICIE | ESTADO DE LA PISTA (Tabla No. 2) | VÍAS NACIONALES QUE CONECTAN AL AEROPUERTO | | VÍAS DEPARTAMENTALES QUE CONECTAN AL AEROPUERTO | | VÍAS MUNICIPALES QUE CONECTAN AL AEROPUERTO | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | LARGO (m) | ANCHO (m) | | | CANTIDAD | NORMALIZACIÓN | CANTIDAD | NORMALIZACIÓN | CANTIDAD | NORMALIZACIÓN |
| | | | | | | | | | | - | | - | | - |
| | | | | | | | | | | - | | - | | - |

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 4** CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| AERÓDROMO-AEROPUERTO-PISTA-HELIPUERTO | NOMBRE | MUNICIPIO DONDE SE UBICA | ESTADO | PROPIETARIO | DIMENSIÓN DE PISTA | | TIPO DE SUPERFICIE | ESTADO DE LA PISTA (Tabla No. 2) | CARGA MOVILIZADA AL AÑO | | PASAJEROS MOVILIZADOS AL AÑO | | CALIFICACIÓN DEL AEROPUERTO | PRIORIZACIÓN, EN CASO QUE PUEDA SER INTERVENIDO POR EL DEPTO. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | LARGO (m) | ANCHO (m) | | | CARGA | NORMALIZACIÓN | PASAJEROS | NORMALIZACIÓN | | |
| | | | | | | | | | | - | | - | | |
| | | | | | | | | | | - | | - | | |

## FICHA No. 5 CARACTERÍSTICAS DE LA RED FERROVIARIA

1. Con el fin de tener un enfoque intermodal en la formulación de los planes viales, se requiere contar con información referente a la red férrea con las que cuenta el departamento y con que vías departamentales se conecta.
2. Teniendo en cuenta que solo se cuentan con tres indicadores para calificar el corredor férreo, la probabilidad que las líneas férreas indicadas en la ficha tengan la misma calificación es alta, por lo tanto, según el criterio del profesional que esté desarrollando el ejercicio se deberá realizar la priorización.

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 5** CARACTERÍSTICAS DE LA RED FERROVIARIA
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DE LA LÍNEA FÉRREA | ÁREAS QUE ARTICULA | | LONGITUD DEL CORREDOR FÉRREO (km) | MUNICIPIOS QUE CRUZA | LONGITUD APROXIMADA QUE CRUZA EN EL MUNICIPIO (km) | ESTADO | USO | CARGA ANUAL MOVILIZADA (ton) | | CUENTA CON PUNTO DE TRANSFERENCIA CON OTRO MEDIO DE TRANSPORTE | UBICACIÓN DE PUNTO DE TRANSFERENCIA | VÍAS QUE CONECTAN CON LA RED FERROVIARIA | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | DESDE | HASTA | | | | | | CARGA | NORMALIZACIÓN DE CARGA | | | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | CONECTIVIDAD | PUNTAJE | PROMEDIO |
| | | | | | | | | | - | | | | | | - | - |
| | | | | | | | | | - | | | | | | - | |
| | | | | | | | | | - | | | | | | - | - |
| | | | | | | | | | - | | | | | | - | |

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 5** CARACTERÍSTICAS DE LA RED FERROVIARIA
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DE LA LÍNEA FÉRREA | ÁREAS QUE ARTICULA | | LONGITUD DEL CORREDOR FÉRREO (km) | MUNICIPIOS QUE CRUZA | LONGITUD APROXIMADA QUE CRUZA EN EL MUNICIPIO (km) | ESTADO | USO | CALIFICACIÓN DE CONECTIVIDAD | | CALIFICACIÓN DE LA RED FÉRREA | | CALIFICACIÓN TOTAL | ORDEN DEL CORREDOR FÉRREO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | DESDE | HASTA | | | | | | NUMERO DE VÍAS CON LAS QUE SE ARTICULA | NORMALIZACIÓN DE VÍAS QUE ARTICULA | TIPO DE SERVICIO | INDICADOR | | |
| | | | | | | | | | - | | - | | |
| | | | | | | | | | - | | - | | |
| | | | | | | | | | - | | - | | |
| | | | | | | | | | - | | - | | |

## FICHA No. 6 DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL Y EMBARCADEROS

1. Con el fin de tener un enfoque intermodal en la formulación de los planes viales, se requiere contar con información referente los ríos

navegables y los muelles con los que cuenta el departamento y con qué vías departamentales se conecta.

2. La calificación del uso del rio se debe diligenciar con la TABLA No. 1 - CALIFICACIÓN USO DEL RÍO POR USO
3. La calificación del rio por uso y frecuencia se debe diligenciar con la TABLA No. 2.
4. La calificación del estado del embarcadero o muelle se diligencia con la TABLA No. 3
5. Para el cálculo de los pasajeros transportados, multiplicar la población servida por la calificación del uso del río.
6. La normalización de días que se encuentra intransitable se obtiene de la resta de 1 menos los meses que permanece intransitable el río multiplicado por 30 días.
7. La calificación global de la utilización del rio se obtiene de la sumatoria de: CALIFICACIÓN USO DEL RÍO, CALIFICACIÓN DEL RIO POR SERVICIO Y FRECUENCIA, PROMEDIO DE CALIFICACIÓN DEL ESTADO DEL EMBARCADERO O MUELLE, NORMALIZACIÓN DE DÍAS QUE ESTÁ INTRANSITABLE, NORMALIZACIÓN DE POBLACIÓN SERVIDA POR TRAMO DE RÍO.
8. La prioridad se obtiene ordenando de mayor a menor la clasificación global.

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 6** DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL Y EMBARCADEROS
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE RECORRIDO DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE TRAMO RECORRIDA DENTRO DEL MUNICIPIO | CALIFICACIÓN USO DEL RÍO (Tabla No. 1) | | CALIFICACIÓN DEL RÍO POR SERVICIO (Tabla No. 2) | | CARGA ANUAL TRANSPORTADA | | PASAJEROS TRANSPORTADOS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | UTILIZACIÓN DEL RÍO | CALIFICACIÓN | TIPO DE TRANSPORTE | CALIFICACIÓN | CARGA (ton) | NORMALIZACIÓN DE CARGA | PASAJEROS | NORMALIZACIÓN DE PASAJEROS |
| | | | | | | - | | - | | - | | - |
| | | | | | | - | | - | | - | | - |

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 6** DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL Y EMBARCADEROS
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE RECORRIDO DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE TRAMO RECORRIDA DENTRO DEL MUNICIPIO | SITIOS CRÍTICOS A LO LARGO DEL RÍO | | | | | CALIFICACIÓN DEL TRAMO DE RÍO UTILIZADO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | SITIO DE REFERENCIA | CAUSA QUE LO HACEN CRÍTICO | DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE | PROMEDIO DE DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE | NORMALIZACIÓN DE DÍAS QUE ESTÁ INTRANSITABLE | |
| | | | | | | | | | - | - |
| | | | | | | | | | - | - |

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 6** | DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL Y EMBARCADEROS |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| NOMBRE DEL RIO NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE RECORRIDO DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE TRAMO RECORRIDA DENTRO DEL MUNICIPIO | MUELLES | | | VÍAS QUE CONECTAN CON EL MUELLE | | | | CALIFICACIÓN DEL MUELLE | PRIORIDAD DE MUELLES FLUVIALES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | NOMBRE | ESTADO (Tabla No. 4) | CALIFICACIÓN | CÓDIGO | NOMBRE DE LA VÍA | CONECTIVIDAD (Tabla No. 3) | PUNTAJE | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |
| | | | | | | | - | | | | - | | |

## FICHA No. 7 DIAGNÓSTICO MARÍTIMO Y CABOTAJE

1. Con el fin de tener un enfoque intermodal en la formulación de los planes viales, se requiere contar con información referente al transporte marítimo, en los casos que aplique y los muelles con los que cuenta el departamento, así como también las vías departamentales se conecta.
   Cabotaje: Navegación o tráfico comercial hecho a lo largo de la costa de un país
2. La calificación del uso del transporte se debe diligenciar con la TABLA No. 1 - CALIFICACIÓN USO DEL RÍO POR USO
3. La calificación del transporte marítimo por uso y frecuencia se debe diligenciar con la TABLA No. 2.
4. La calificación del estado del embarcadero o muelle se diligencia con la TABLA No. 3
5. Para el cálculo de los pasajeros transportados, multiplicar la población servida por la calificación del uso del transporte marítimo.
6. La normalización de días que se encuentra intransitable se obtiene de la resta de 1 menos los meses que permanece intransitable el tramo multiplicado por 30 días.
7. La calificación global de la utilización del transporte obtiene de la sumatoria de: CALIFICACIÓN USO DEL TRANSPORTE, CALIFICACIÓN DEL TRANSPORTE POR SERVICIO Y FRECUENCIA, PROMEDIO DE CALIFICACIÓN DEL ESTADO DEL EMBARCADERO O MUELLE, NORMALIZACIÓN DE DÍAS QUE ESTÁ INTRANSITABLE, NORMALIZACIÓN DE POBLACIÓN SERVIDA POR TRAMO.
8. La prioridad se obtiene ordenando de mayor a menor la clasificación global.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 7** DIAGNÓSTICO MARÍTIMO Y CABOTAJE
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL MAR NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE COSTA DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE COSTA EN EL MUNICIPIO | CALIFICACIÓN USO DEL MAR | | CALIFICACIÓN DEL MAR POR SERVICIO (Tabla No. 2) | | CARGA ANUAL TRANSPORTADA | | PASAJEROS TRANSPORTADOS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | UTILIZACIÓN DEL RÍO | CALIFICACIÓN | TIPO DE TRANSPORTE | CALIFICACIÓN | CARGA (ton) | NORMALIZACIÓN DE CARGA | PASAJEROS | NORMALIZACIÓN DE PASAJEROS |
| | | | | | | - | | - | | - | | - |

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 7** DIAGNÓSTICO MARÍTIMO Y CABOTAJE
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL MAR NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE COSTA DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE COSTA EN EL MUNICIPIO | SITIOS CRÍTICOS A LO LARGO DEL MAR | | | | | CALIFICACIÓN DEL TRAMO DEL MAR UTILIZADO | MUELLES | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | SITIO DE REFERENCIA | CAUSA QUE LO HACEN CRÍTICO | DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE | PROMEDIO DE DÍAS AL AÑO INTRANSITABLE | NORMALIZACIÓN DE DÍAS QUE ESTÁ INTRANSITABLE | | NOMBRE | ESTADO (Tabla No. 4) | CALIFICACIÓN |
| | | | | | | | | | - | - | | | - |

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 7** DIAGNÓSTICO MARÍTIMO Y CABOTAJE
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| NOMBRE DEL MAR NAVEGABLE | TRAMO | LONGITUD DE COSTA DENTRO DEL DEPTO. (km) APROX. | MUNICIPIOS QUE ATRAVIESA | LONGITUD DE COSTA EN EL MUNICIPIO | VÍAS QUE CONECTAN CON EL MUELLE | | | | CALIFICACIÓN DEL MUELLE | PRIORIDAD DE MUELLES MARITIMOS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | CÓDIGO | NOMBRE DE LA VÍA | CONECTIVIDAD (Tabla No. 3) | PUNTAJE | | |
| | | | | | | | | - | | |

## FICHA No. 8 CARACTERÍSTICAS DE LOS CABLES AÉREOS

1. Si su departamento o región cuenta con cables aéreos diligencie la presente ficha.
2. La columna I, se diligencia a partir de la TABLA No. 7 - CALIFICACIÓN DE LAS VÍAS QUE CONECTAN LOS CABLES.

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 8** CARACTERÍSTICAS DE LOS CABLES AÉREOS
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| DESDE | HASTA | USO | PASAJEROS TRANSPORTADOS AL AÑO | CARGA TRANSPORTADA ANUAL | CONECTIVIDAD CON RED VIAL | | | | SERVICIO PRESTADO POR EL CABLE | CALIFICACIÓN DEL SERVICIO PRESTADO POR EL CABLE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | CONECTIVIDAD | PUNTAJE | | |
| | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | - | | - |
| | | | | | | | | - | | - |
| Fuente: | | TOTAL | - | - | | | | | | |

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

## FICHA No. 9 VOLÚMENES DE CARGA Y PASAJEROS MOVILIZADOS EN LA RED REGIONAL Y POR MODO DE TRANSPORTE EN EL AÑO

1. La presente ficha resume el volumen de carga y pasajeros movilizados en los diferentes medios de transporte.
2. Una vez diligenciadas las fichas 5, 6, 7, 8 y 11, se calcula automáticamente, por lo tanto, no se debe eliminar la información contenida en las diferentes celdas.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 9** | VOLÚMENES DE CARGA Y PASAJEROS MOVILIZADOS EN LA RED REGIONAL Y POR MODO DE TRANSPORTE EN EL AÑO |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | ago-17 |

| MODO DE TRANSPORTE | VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADO | | CANTIDAD DE PASAJEROS MOVILIZADOS | |
|---|---|---|---|---|
| | TON (AÑO) | % | PASAJEROS/AÑO | % |
| TERRESTRE | | | | |
| AÉREO | | | | |
| FERROVIARIO | | | | |
| FLUVIAL | | | | |
| MARÍTIMO | | | | |
| CABLE AÉREO | | | | |
| **TOTAL** | - | - | - | - |

## FICHA No. 10 PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL PROGRAMADOS O EN EJECUCIÓN EN LA REGION

1. Se diligencia la presente ficha con el fin de tener en cuenta las intervenciones actuales y proyecciones en cuanto a infraestructura vial y el estado en que estas se encuentran.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARIA DE DESARROLLO, SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 10** | PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL PROGRAMADOS O EN EJECUCIÓN EN LA REGIÓN |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | ago-17 |

| TIPO DE INTERVENCIÓN | NOMBRE DEL PROYECTO | MUNICIPIOS BENEFICIADOS | ESTADO ACTUAL | FUENTE DE FINANCIACIÓN | RESPONSABLE | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

## FICHA No. 11 TRÁFICO DE BUSES Y CARGA NOMINAL Y PASAJEROS QUE CIRCULA POR EL TRAMO DE VÍA

1. Se diligencia la presente ficha con el fin de conocer el tráfico promedio diario – TPD, por cada una de las vías departamentales y también para estimar la carga y No. de pasajeros movilizados.
2. Para la clasificación del TPD use como referencia la Tabla No. 2 - CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN COLOMBIA
3. Si no cuenta con un dato de cantidad de pasajeros por tipo de transporte use la TABLA No. 1 - PASAJEROS ESTIMADOS POR TIPO DE SERVICIO.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 11** | TRÁFICO DE BUSES Y CARGA NOMINAL Y PASAJEROS QUE CIRCULA POR EL TRAMO DE VÍA |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | TPD | | | | | | | % TRÁFICO ATRAÍDO | TASA DE CRECIMIENTO | TRÁFICO PROYECTADO A 10 AÑOS | | | | | | | | C2 | C3 - C4 | C5 | > C5 | CARGA POR TRAMO (ton) | CARGA NORMALIZADA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | AUTOS | BUSES | C2 | C3 - C4 | C5 | > C5 | TOTAL | | | AUTOS | BUSES | C2 | C3 - C4 | C5 | > C5 | TOTAL | NORMALIZACIÓN | 17 | 36 | 48 | 52 | | |
| | | | | | | | | - | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | | | | - | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | | | | | - | | | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 11** | TRÁFICO DE BUSES Y CARGA NOMINAL Y PASAJEROS QUE CIRCULA POR EL TRAMO DE VÍA |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | TPD | | | | | | | BUSES | | BUSETAS | | MICRO BUSES | | CAMPEROS | | No. PASAJEROS MOTO CARRO/OTROS (AL DÍA) | TOTAL PASAJEROS DIARIOS | NORMALIZACIÓN DE PASAJEROS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | AUTOS | BUSES | C2 | C3 - C4 | C5 | > C5 | TOTAL | FRECUENCIA (DÍA) | No. PASAJEROS | FRECUENCIA (DÍA) | No. PASAJEROS | FRECUENCIA (DÍA) | No. PASAJEROS | FRECUENCIA (DÍA) | No. PASAJEROS | | | |
| | | | | | | | | - | | | | | | | | | | - | - |
| | | | | | | | | - | | | | | | | | | | - | - |
| | | | | | | | | - | | | | | | | | | | - | - |

## FICHA No. 12 RELACIÓN COSTO DEL VIAJE Y PRECIO DE LOS PRODUCTOS QUE CIRCULAN POR CADA VÍA

1. Para estimar la relación entre el costo de la carga que se moviliza por tramo de vía se diligencia la presente ficha.
2. si no cuenta con información de costo de tonelada por kilómetro, puede realizar el cálculo en la página del Ministerio de Transporte en el aplicativo SISE TAG) (http://190.60.211.68:8080/sirtccWeb/costoOperacion.jsf), tomando como referencia la ciudad más cercana, en los espacios destinados para horas de cargue, descargue y espera indique 1.
3. Si el tramo de vía no cuenta con los 5 productos indicados en la ficha borre las celdas libres

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | TRANSPORTADORES / SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 12** | RELACIÓN COSTO DEL VIAJE Y PRECIO DE LOS PRODUCTOS QUE CIRCULAN POR CADA VÍA |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | PRODUCTO | $PRECIO PRODUCTO (ton) | COSTO TOTAL TONELADA POR km | DISTANCIA AL PUNTO DE VENTA | RELACIÓN COSTO POR TONELADA/km | PROMEDIO RELACIÓN COSTO POR TONELADA/km | NORMALIZACIÓN |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

## FICHA No. 13 DIVISIÓN POLÍTICA DE LA REGION (MUNICIPIOS)

1. Esta ficha se diligencia con el fin de caracterizar políticamente el departamento.
2. La información puede ser obtenida en la página del DANE.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 13** | DIVISIÓN POLÍTICA DE LA REGIÓN (MUNICIPIOS) |
| **FECHA DE ELABORACIÓN** | sep-17 |

| MUNICIPIO | | ÁREA | | CANTIDAD DE VEREDAS | CANTIDAD DE CORREGIMIENTOS | CANTIDAD DE CENTROS POBLADOS | CANTIDAD DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS | CANTIDAD DE INSTITUCIONES DE SALUD | CANTIDAD DE RESGUARDOS INDÍGENAS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CÓDIGO DANE | NOMBRE | km² | % | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | TOTAL | - | - | - | - | - | - | - | - |

**Fuente:**

## FICHA No. 14 ZONAS DE RIESGO A NIVEL MUNICIPAL

1. Con el fin de determinar los municipios más vulnerables, se diligencia la presente ficha.
2. Se deben adicionar filas dependiendo del número de municipios con que cuente el departamento.
3. Calcular la estimación del riesgo de acuerdo con la información presentada en la TABLA No. 1 – ESTIMACIÓN DE RIESGO.
4. Incluir la información de la estimación del riesgo por cada uno de los riesgos en las celdas verdes, las cuales cambiaran de color dependiendo de la probabilidad y la vulnerabilidad.
5. A partir de la información obtenida, elaborar un mapa temático ubicando las áreas de riesgo.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | DIRECCIÓN DE ATENCIÓN Y PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS |
| **FICHA No. 14** | ZONAS DE RIESGO A NIVEL MUNICIPAL |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| MUNICIPIO | PROBABILIDAD DE OCURRENCIA DEL RIESGO Y VULNERABILIDAD DEL MUNICIPIO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | RANGO DE RIESGO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | INUNDACIONES | AVALANCHAS | DESLIZAMIENTOS | FALLA GEOLÓGICA O GEOTÉCNICA | DRENAJE DEFICIENTE | EROSIÓN | EROSIÓN COSTERA MARÍTIMA O FLUVIAL | SEQUIAS | DESERTIFICACIÓN | VENDAVALES O TORNADOS | MAREJADA | TORMENTA ELÉCTRICA | INCENDIOS FORESTALES | COLAPSO DE ESTRUCTURA VIAL | CAÍDA DE PUENTES | ACCIDENTE FÉRREO | TRÁNSITO FLUVIAL | DERRAME DE HIDROCARBUROS | OTROS | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

**Fuente:**

## FICHA No. 15 VÍAS EN ZONAS DE RIESGO

1. A partir del mapa elaborado de las zonas de riesgo, identificar las vías que atraviesan esta zona

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | DIRECCIÓN DE ATENCIÓN Y PREVENCIÓN DE EMERGENCIAS |
| **FICHA No. 15** | VÍAS EN ZONAS DE RIESGO |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | LONGITUD (km) | PASA POR ZONA DE RIESGO | LONGITUD APROXIMADA DE LA VÍA QUE CRUZA LA ZONA DE RIESGO(km) | % DE VÍA AFECTADA POR LA ZONA RIESGO | REQUIERE FACTOR DE REAJUSTE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| | | - | | | | |
| **Fuente:** | | | | | | |

## FICHA No. 16 ÁREAS PROTEGIDAS EN LA REGION

1. Con el fin de determinar los municipios que cuentan con áreas protegidas, se diligencia la presente ficha.
2. Se deben adicionar filas dependiendo del número de municipios con que cuente el departamento.
3. A partir de la información obtenida, elaborar un mapa temático ubicando las áreas de protegidas.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARIA DE MEDIO AMBIENTE |
| **FICHA No. 16** | ÁREAS PROTEGIDAS EN LA REGIÓN |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | sep-17 |

| MUNICIPIO | NOMBRE DE LAS ÁREAS PROTEGIDAS | EXTENSIÓN (Ha) | CATEGORÍA | COMUNIDADES PROTEGIDAS | OBJETIVOS DE LA CONSERVACIÓN | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| **Fuente:** | | | | | | |

## FICHA No. 17 VÍAS EN ZONAS PROTEGIDAS

1. Con la presente ficha se quiere determinar las vías que se encuentran en áreas protegidas, con el fin de tener en cuenta los requisitos generales que conlleva hacer intervenciones de vías en zonas protegidas.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

2. Las columnas GRISES, se encuentran formuladas y se diligencian automáticamente, se deben insertar tantas celdas como vías departamentales tenga a cargo el departamento.
3. Se debe elaborar un mapa con las zonas protegidas y las vías, con el fin de facilitar la evaluación de las mismas posteriormente.
4. Como fuente de información se recomienda consultar la información de Parques Nacionales.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE DESARROLLO, SECRETARÍA DE AGRICULTURA, SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 17** | VÍAS EN ZONAS PROTEGIDAS |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | LONGITUD (km) | PASA POR ÁREA PROTEGIDA | NOMBRE DEL ÁREA PROTEGIDA QUE CRUZA | LONGITUD APROXIMADA DE LA VÍA QUE CRUZA EL ÁREA PROTEGIDA (km) | % DE VÍA AFECTADA POR LA ZONA PROTEGIDA | REQUIERE FACTOR DE REAJUSTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| | | - | | | | | |
| **Fuente:** | | | | | | | |

## FICHA No. 18 CRECIMIENTO INTERCENSAL DE LA POBLACIÓN A NIVEL REGIONAL

1. Con el fin de conocer la proyección de la población y la caracterización social, se diligencia la presente ficha.
2. Se deben adicionar filas dependiendo del número de municipios con que cuente el departamento.
3. La tasa de crecimiento anual se puede calcular con las fórmulas indicadas en la ficha o ingresar manualmente si se cuenta con el dato.
4. En la celda F15 se debe indicar el año en que se elabora el PVD
5. Se debe proyectar la población 10 años a partir del año en que se realiza el PVD.
6. La información por municipio sobre el índice de pobreza multidimensional IPM, se puede consultar en: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Social/IPM%20por%20municipio%20y%20dpto%202005%20(Incidencias%20y%20Privaciones_F).xls

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 18** | CRECIMIENTO INTERCENSAL DE LA POBLACIÓN A NIVEL REGIONAL |
| **FECHA DE ELABORACIÓ** | sep-17 |

1

0,0%

| | PROYECCIÓN DE POBLACIÓN | | | | | POBLACIÓN | | | | | | | ÍNDICE DE POBREZA MULTIDIMENSIONAL | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| MUNICIPIO | POBLACIÓN (habitantes) | | TASA ANUAL DE CRECIMIENTO (%) | POBLACIÓN PROYECTADA | | URBANA - CABECERA MUNICIPAL | | RURAL - RESTO DEL MUNICIPIO | | TOTAL | | NORMALIZACIÓN DE POBLACIÓN | IPM 2017 | NORMALIZACIÓN | POSICIÓN DEL MUNICIPIO SEGÚN IPM |
| | CENSO 1993 | CENSO 2005 | | 2017 | 2027 | HABITANTES | % | HABITANTES | % | HABITANTES | % | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | - | - | | - | - | - | - | - | - | - | - | | | | |
| Fuente: | | | | | | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 19 FUNCIONES Y ROL DE LOS CENTROS URBANOS JERARQUIZADOS DE LA REGION

1. Con el fin de conocer el rol de los centros urbanos dentro del departamento, se diligencia la presente ficha.
2. Se deben adicionar filas dependiendo del número de municipios con que cuente el departamento.
3. El rol del municipio se califica conforme a la información presentada en la TABLA No. 1 - ROL DENTRO DEL SISTEMA URBANO, REGIONAL, DEPARTAMENTAL.
4. La calificación del rol del municipio se calcula automáticamente.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE DESARROLLO, SECRETARÍA DE AGRICULTURA, SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 19** | FUNCIONES Y ROL DE LOS CENTROS URBANOS JERARQUIZADOS DE LA REGIÓN |
| **FECHA DE ELABORA** | sep-17 |

0

| MUNICIPIO | ROL DENTRO DEL SISTEMA URBANO, REGIONAL, DEPARTAMENTAL | | | | | | | | | | | | | | | CALIFICACIÓN |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PRODUCCIÓN AGRÍCOLA | PRODUCCIÓN GANADERA | PRODUCCIÓN PESQUERA | PRODUCCIÓN AVÍCOLA | SERVICIOS URBANOS RURALES | CENTRO TURÍSTICO Y/O CULTURAL | INTERCAMBIO DE BIENES Y SERVICIOS | SERVICIOS FINANCIEROS | NODO DE TRANSPORTE | SERVICIOS INSTITUCIONALES | SERVICIOS SOCIALES | SERVICIOS EDUCATIVOS | ACTIVIDADES INDUSTRIALES | PRESERVACIÓN INDÍGENA | ROLES REGIONALES | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fuente: | | | | | | | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 20 ZONAS TURÍSTICAS

1. Con el fin de tener en cuenta las áreas turísticas con las que cuenta la población y como estas están conectadas a la red departamental se diligencia la presente ficha.
2. Se deben adicionar filas dependiendo del número de vías departamentales.
3. Al indicar la importancia de centro turístico se calcula automáticamente la calificación del mismo.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARIA DE DESARROLLO PRODUCTIVO O SECRETARIA DE CULTURA O SECRETARIA DE TURISMO |
| **FICHA No. 20** | ZONAS TURÍSTICAS |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| MUNICIPIO | NOMBRE DE LOS CENTROS TURÍSTICOS | ATRACTIVO | RUTA DE ACCESO | | | | CATEGORÍA DEL CENTRO TURÍSTICO | CALIFICACIÓN DEL CENTRO TURÍSTICO | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | TERRESTRE | FLUVIAL | AÉREO | FÉRREO | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

## FICHA No. 21 VÍAS QUE CONECTAN LAS ZONAS TURÍSTICAS

1. Con el fin de determinar que vías conectan los sitios turísticos del departamento se diligencia la presente ficha, teniendo como base el mapa temático elaborado en la ficha de zonas turísticas.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE TURISMO, OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE DESARROLLO |
| **FICHA No. 21** | VÍAS QUE CONECTAN LAS ZONAS TURÍSTICAS |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | IMPORTANCIA DEL CENTRO TURÍSTICO | CALIFICACIÓN DEL CENTRO TURÍSTICO |
|---|---|---|---|
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |
| | | | - |

## FICHA No. 22 ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA Y DIFERENCIADAS POR SU NIVEL DE DINAMISMO

1. Para determinar el nivel de dinamismo del municipio, información importante que posteriormente sirve como uno de los determinantes para la priorización de las vías, se diligencia la presente ficha.
2. Se deben insertar tantas filas como municipios cuente el departamento.
3. Productos predominantes del municipio, se deben indicar los 3 más importantes, máximo 5 productos.
4. La producción potencial de la zona se puede consultar en la página agronet del Ministerio de Agricultura.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE DESARROLLO, SECRETARÍA DE AGRICULTURA, SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, CAR, SECRETARÍA DE MINAS |
| **FICHA No. 22** | ÁREAS DE ESPECIALIZACIÓN PRODUCTIVA Y DIFERENCIADAS POR SU NIVEL DE DINAMISMO |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| MUNICIPIO | SECTOR PRODUCTIVO | PRODUCTOS PREDOMINANTES DEL MUNICIPIO | PRODUCCIÓN AL AÑO | | TIPO DE MERCADO AL QUE SE DESTINAN LOS PRODUCTOS | | | ARTICULACIÓN REGIONAL | IPM | | POSTCONFLICTO | | NIVEL DE DINAMISMO | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | CANTIDAD | UNIDAD | TIPO | CALIFICACIÓN | PROMEDIO | | ÍNDICE | CALIFICACIÓN | CALIFICACIÓN | NORMALIZACIÓN | CALIFICACIÓN | NORMALIZACIÓN |
| | | | | | | | | | | | - | - | | |
| | | | | | | | | | | | - | - | | |

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

## FICHA No. 23 CALIFICACIÓN ÁREAS DE DESARROLLO

1. Con el diligenciamiento de la presente ficha se califican las áreas de desarrollo y se organizan en orden de importancia.
2. Se deben adicionar tantas filas como municipios cuente el departamento, tener en cuenta al insertar copiar todas las fórmulas, ya que la ficha se diligencia automáticamente con la información diligenciada en fichas anteriores.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 23** | CALIFICACIÓN ÁREAS DE DESARROLLO |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| MUNICIPIO | TOTAL DE POBLACIÓN 2015 | - TOTAL POBLACIÓN NORMALIZADO | TASA DE CRECIMIENTO | - TASA DE CRECIMIENTO NORMALIZADA | PROMEDIO DE CALIFICACIÓN SEGÚN NIVEL DE DINAMISMO | INDICADOR DE IMPORTANCIA DE ÁREA DE DESARROLLO | ORDEN DE IMPORTANCIA DEL ÁREA DE DESARROLLO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| | - | | | | | | |
| **Fuente:** | | | | | | | |

## FICHA No. 24 INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA, DISCRIMINANDO LAS INVERSIONES EN EL SECTOR VIAL Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO / PARTICIPACIÓN DEL SECTOR VIAL (En miles de $)

1. La presente ficha permite tener un conocimiento del histórico de las inversiones realizadas por el departamento a nivel general y en infraestructura vial.
2. Se debe incluir la información de los cuatro años anteriores a la realización del Plan Vial
3. Las columnas grises, se encuentran formuladas, por tal razón no se debe borrar la información ahí contenida.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARIA DE HACIENDA |
| **FICHA No. 24** | INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA, DISCRIMINANDO LAS INVERSIONES EN EL SECTOR VIAL Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO / PARTICIPACIÓN DEL SECTOR VIAL(En miles de $) |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO DE ELABORACIÓN DEL INVENTAR** | 2017 |

| CATEGORÍA DE GASTOS POR PERIODO | TRANSFERENCIA GOBIERNO NACIONAL | | | | | | | REGALÍAS | | | | | | | CO-FINANCIAMIENTO | | | | | | | RECURSOS PROPIOS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | INFRAESTRUCTURA VIAL | ESPACIO URBANO | GAS NATURAL | VIVIENDA | ELECTRIFICACIÓN | AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO | VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA) | INFRAESTRUCTURA VIAL | ESPECIO URBANO | GAS NATURAL | VIVIENDA | ELECTRIFICACIÓN | AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO | VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA) | INFRAESTRUCTURA VIAL | ESPECIO URBANO | GAS NATURAL | VIVIENDA | ELECTRIFICACIÓN | AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO | VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA) | INFRAESTRUCTURA VIAL | ESPECIO URBANO | GAS NATURAL | VIVIENDA | ELECTRIFICACIÓN | AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO | VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA) |
| 2013 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2015 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2016 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2017 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABLES:**

**FICHA No. 24**

**FECHA DE ELABORACIÓN:**

**AÑO DE ELABORACIÓN DEL INVENTARIO:**

| CATEGORÍA DE GASTOS POR PERIODO | OTROS | | | | | | | TOTAL | | | | | | | TOTAL DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA | INCREMENTO ANUAL | PORCENTAJE DE INTERVENCIÓN EN INFRAESTRUCTURA VIAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | INFRAESTRUCTURA VIAL | ESPECIO URBANO | GAS NATURAL | VIVIENDA | ELECTRIFICACIÓN | AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO | VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA) | INFRAESTRUCTURA VIAL | ESPECIO URBANO | GAS NATURAL | VIVIENDA | ELECTRIFICACIÓN | AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO | VARIOS (EDUCACIÓN DEPORTE, SALUD, CULTURA) | | | |
| 2013 | | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 2014 | | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 2015 | | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 2016 | | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| 2017 | | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | - | | |

**Fuente:**

## FICHA No. 25 INVERSIÓN VIAL PROYECTADA POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO DE LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS MANTENIENDO POLÍTICAS ACTUALES (En miles de $)

1. A partir de la ficha INTERVENCIONES EN INFRAESTRUCTURA, se realiza una proyección de las inversiones a 10 años, con el fin de tener un estimado de recursos disponibles.
2. La proyección se hace tendiendo como premisa que las condiciones de los cinco años anteriores se mantengan
3. La ficha se encuentra completamente formulada por lo tanto no se debe borrar la información contenida en sus celdas.

**RESPONSABLES:** OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE HACIENDA

**FICHA No. 25** INVERSIÓN VIAL PROYECTADA POR FUENTE DE FINANCIAMIENTO DE LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS MANTENIENDO POLÍTICAS ACTUALES (En miles de $)

**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| PERIODO | FUENTES DE FINANCIAMIENTO | | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | TRANSFERENCIA DEL GOBIERNO NACIONAL | REGALÍAS | CO-FINANCIAMIENTO | RECURSOS PROPIOS | OTROS | |
| 2018 | | | | | | - |
| 2019 | | | | | | - |
| 2020 | | | | | | - |
| 2021 | | | | | | - |
| 2022 | | | | | | - |
| 2023 | | | | | | - |
| 2024 | | | | | | - |
| 2025 | | | | | | - |
| 2026 | | | | | | - |
| 2027 | | | | | | - |

**Fuente:**

## FICHA No. 26 ÁREAS DE DESARROLLO EJES VIALES DE LA REGION

1. La presente ficha permite la identificación de los ejes o corredores económicos y sociales a nivel departamental, regional, nacional e internacional que afectan el territorio departamental.
2. El encargado del departamento del diligenciamiento de las fichas debe determinar los ejes, y para cada uno de los mismos, incluir la información requerida relacionada con: tramos que conforman el

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

eje, red nacional, departamental y municipal que se conecta al eje, población beneficiada, información de aeropuertos, corredores férreos o fluviales que se conectan al eje.

3. Una vez diligenciada la información del punto 2, se le da un indicador a cada eje y una prioridad.
4. Antes de iniciar la presente ficha se recomienda contar con un mapa donde se puedan apreciar los ejes viales del departamento, con el fin de facilitar su diligenciamiento.
5. Se deben incluir las filas que sean necesarias.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | OFICINA DE PLANEACIÓN, SECRETARÍA DE DESARROLLO, SECRETARÍA DE AGRICULTURA, SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, CAR, SECRETARÍA DE MINAS |
| **FICHA No. 26** | ÁREAS DE DESARROLLO - EJES VIALES DE LA REGIÓN |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| EJES VIALES DE LA REGIÓN | LONGITUD DEL EJE VÍA(km) | TRAMOS QUE CONFORMAN EL EJE | | | | RED VIAL NACIONAL QUE SE CONECTA AL EJE | | | | RED VIAL DEPARTAMENTAL QUE SE CONECTA AL EJE | | | | RED VIAL MUNICIPAL QUE SE CONECTA AL EJE | | | | CONECTIVIDAD | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | CÓDIGO | JERARQUÍA | TRAMO | LONGITUD (km) | CÓDIGO | TRAMO | LONGITUD (km) | LONGITUD TOTAL (kr | CÓDIGO | TRAMO | LONGITUD (km) | LONGITUD TOTAL (kr | CÓDIGO | TRAMO | LONGITUD (km) | LONGITUD TOTAL (kr | CALIFICACIÓN DE CONECTIVIDAD DEL E | NORMALIZACIÓN DE CALIFICACIÓN DE CONECTIVIDAD |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | |
| **FICHA No. 26** | |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| EJES VIALES DE LA REGIÓN | LONGITUD DEL EJE VÍA(km) | INFORMACIÓN DE AEROPUERTOS | | | INFORMACIÓN DE RED FLUVIAL | | | INFORMACIÓN DE RED FÉRREA | | | INFORMACIÓN TRÁFICO MARÍTIMO | | | CONSTRUCCIONES NUEVAS | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | AEROPUERTOS CERCANOS AL EJE | No. DE AEROPUERTO | NORMALIZACIÓN DE No. DE AEROPUERTO | RED FLUVIAL QUE SE CONECTA AL EJE VIA | No. DE TRAMOS QUE CONECTAN AL EJE VI | NORMALIZACIÓN DE No. DE TRAMOS FLUVIALES QUE SE CONECTAN AL EJE VI | RED FÉRREA QUE SE CONECTA AL EJE VIA | No. DE TRAMOS DE RED FÉRREA QUE CONECTAN AL EJE VIAL | NORMALIZACIÓN DE No. DE TRAMOS CONECTAN AL EJE VI | RED MARÍTIMA QUE SE CONECTA AL EJE VIA | No. DE TRAMOS DE RED MARÍTIMA QUE CONECTAN AL EJE VI | NORMALIZACIÓN DE No. DE TRAMOS CONECTAN AL EJE VI | TRAMO DE RED PROYECTADA | LONGITUD (km) | LONGITUD TOTAL PROYECTADA POR E | NORMALIZACIÓN DE RED PROYECTADA | INDICADOR DEL EJE | NORMALIZACIÓN INDICAD DEL EJE | PRIORIZACIÓN DEL EJE SEG IMPORTANCIA |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 27 VÍAS REGIONALES ESTRATÉGICAS

1. En la presente ficha se extrae de la ficha EJES ESTRATÉGICOS, las vías departamentales estratégicas dependiendo de su relación con los ejes estratégicos,

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

2. Las celdas se encuentran totalmente formuladas, siendo necesario únicamente incluir las filas necesarias dependiendo la cantidad de vías con las que cuente el departamento.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 27** | VÍAS DEPARTAMENTALES ESTRATÉGICAS |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | ORDEN DE PRIORIDAD DEL EJE | EJE AL QUE PERTENECE |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

**Fuente:**

## FICHA No. 28 DOTACIONES DE INFRAESTRUCTURA

1. Con el fin de determinar las dotaciones del departamento tal como: centros de salud, colegios, entre otros, se diligencia la presente ficha, ya que las vías que conecten con este tipo de infraestructura deberán tener un puntaje adicional dentro de la priorización de las vías.
2. Se deben incluir tantas filas como vías departamentales se tengan.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 28** | DOTACIONES DE INFRAESTRUCTURA |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |

| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | CANTIDAD DE CENTROS EDUCATIVOS | CANTIDAD DE CENTROS DE SALUD | CANTIDAD DE PLAZAS DE MERCADO O CENTROS DE ACOPIO | CANTIDAD DE OTRAS INFRAESTRUCTURAS DE DOTACIÓN | CANTIDAD TOTAL | NORMALIZACIÓN |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |
| | | | | | | - | |

**Fuente:**

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

## FICHA No. 29 PRIORIZACIÓN DE TRAMOS Y FACTORES DE AJUSTE

1. Una vez diligenciada toda la información requerida de las fichas 1 hasta la 29, en esta ficha se consolida toda la información, la cual permite determinar la prioridad de las vías a partir de los lineamientos técnicos, económicos y administrativos, incluidos por las Entidades Territoriales en el desarrollo de la formulación, acorde con los requerimientos de la demanda de transporte y con su capacidad.
2. Se deben incluir las filas que sean necesarias dependiendo del número de vías que el departamento incluya en el Plan Vial.

**RESPONSABI** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 29** PRIORIZACIÓN DE TRAMOS Y FACTORES DE AJUSTE
**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| | | | MUNICIPIO | | INDICADORES TÉCNICOS | | | | | CONECTIVIDAD INTERMODAL | | | | | | | INDICADORES ECONÓMICOS | | | | | INDICADORES SOCIALES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PRIORIDAD | CÓDIGO | TRAMO | DESDE | HASTA | CONECTIVIDAD CON MUNICIPIO | PASAJEROS TRANSPORTADOS | TRANSITABILIDAD | ÁFICO PROYECTADO | TOTAL INDICADORES TÉCNICOS | AÉREA | CARRETERA | FLUVIAL | RÍTIMO Y CABOTAJE | FÉRREA | CABLES | TOTAL CONECTIVIDAD ERMODAL | ARGA TRANSPORTAD | COSTOS DE TRANSPOR DE CARGA | CALIFICACIÓN ÁREA DESARROLLO NORMALIZADO | ARTICULACIÓN CON CENTROS TURÍSTICOS | TOTAL INDICADORES ECONÓMICOS | ÍNDICE DE POBREZA MULTIDIMENSIONAL | OBLACIÓN BENEFICIAI | DOTACIÓN | TOTAL INDICADORES SOCIALES |
| | | | | | | - | - | - | | | - | | | | | - | - | | | - | - | | | | -

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

## FICHA No. 30 PLAN CARRETERO - RECURSOS DISPONIBLES

1. En la presente ficha se organizan las vías dependiendo de la prioridad obtenida en la ficha No. 31.
2. La Entidad Territorial, en la presente ficha deberá plantear su plan de intervenciones a 10 años, acorde con: a) capacidad económica, y b) el estado actual de su red determinando las actividades de mejoramiento, rehabilitación y conservación de vías, a implementar en la red vial a su cargo. Lo anterior tiene como finalidad planear proyectos sostenibles y que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.
3. En la celda B10, indicar el año de inicio del Plan Vial.
4. Se deben insertan tantas filas como vías departamentales a cargo del departamento.
5. Para la planeación de las intervenciones se puedo tomar como referencia la información indicada en la TABLA No. 1 - GUÍA PARA PROGRAMACIÓN DE INTERVENCIONES.
6. Para la determinación de costos de intervención se recomienda actualizar la TABLA No. 2 - COSTOS DE INVERSIÓN POR TIPO DE INTERVENCIÓN (VALOR EN MILES DE PESOS), con precios actualizados de la región.
7. Visualmente en la versión impresa de la presente formulación se muestra como modelo la información solicitada para el primer año de intervenciones, del año 2 al 10 se presenta únicamente la totalización de las inversiones año a año, pero se debe diligenciar la información completa en la versión digital.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 30** | PLAN CARRETERO - RECURSOS DISPONIBLES |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓN** | 2018 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | AÑO 1 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | ORDEN DE PRIORIDAD | RANGO | ESTADO | LONGITUD TOTAL | E&D | | | MANTENIMIENTO PERIÓDICO | | | MANTENIMIENTO RUTINARIO | | | REHABILITACIÓN | | | MEJORAMIENTO | | | INVERSIÓN TOTAL |
| | | | | | | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | -

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

## FICHA No. 31 PLAN CARRETERO - RECURSOS NECESARIOS PARA MANTENER LA RED EN BUENAS CONDICIONES

La presente ficha cuenta con la misma información indicada en la Ficha No. 32, pero se deben programar las intervenciones de acuerdo con las necesidades del departamento, es decir indicar que recurso se requiere para mantener las vías en buenas condiciones

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 31** | PLAN CARRETERO - RECURSOS NECESARIOS PARA MANTENER LA RED EN BUENAS CONDICIONES |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓ** | 2018 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | AÑO 1 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | ORDEN DE PRIORIDAD | RANGO | ESTADO | LONGITUD TOTAL | E&D | | | MANTENIMIENTO PERIÓDICO | | | MANTENIMIENTO RUTINARIO | | | REHABILITACIÓN | | | MEJORAMIENTO | | | INVERSIÓN TOTAL |
| | | | | | | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 31** | PLAN CARRETERO - RECURSOS NECESARIOS PARA MANTENER LA RED EN BUENAS CONDICIONES |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓ** | 2018 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | AÑO 10 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | ORDEN DE PRIORIDAD | RANGO | ESTADO | LONGITUD TOTAL | E&D | | | MANTENIMIENTO PERIÓDICO | | | MANTENIMIENTO RUTINARIO | | | REHABILITACIÓN | | | MEJORAMIENTO | | | INVERSIÓN TOTAL |
| | | | | | | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | LONG | UBICACIÓN | VALOR | |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| | | | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | | | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 32 PLAN FLUVIAL

1. A partir de la información incluida en la ficha de DIAGNÓSTICO RED FLUVIAL Y PUERTOS, y la prioridad definida en la misma ficha, la Entidad Territorial, deberá plantear su plan de intervenciones a 10 años, acorde con: a) capacidad económica, y b) el estado actual de los muelles y corredores fluviales a su cargo. Lo anterior tiene como finalidad planear proyectos sostenibles y que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.
2. En la celda B10, indicar el año de inicio del Plan Fluvial.
3. Se deben insertan tantas filas como muelles o corredores fluviales tenga el departamos a su cargo.
4. Para la determinación de costos de intervención se recomienda actualizar la TABLA No. 1 - COSTOS DE INVERSIÓN POR TIPO DE INTERVENCIÓN (VALORES EN MILES DE PESOS), con precios actualizados de la región.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

5. En las columnas que tienen como titilo intervención, indicar que se va a intervenir.
6. Visualmente en la versión impresa de la presente formulación se muestra como modelo la información solicitada para el primer año de intervenciones, del año 2 al 10 se presenta únicamente la totalización de las inversiones año a año, pero se debe diligenciar la información completa en la versión digital.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABL** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 32** | PLAN FLUVIAL |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTI** | 2018 |

| | | | | | | | | | | **AÑO 1 2018** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NOMBRE DEL MUELLE** | **RIO** | **ORDEN DE PRIORIDAD** | **ESTADO DEL MUELLE O EMBARCADERO** | **E&D** | | **MANTENIMIENTO DE CAUSES (DRAGADO Y PROTECCIONES)** | | **ADECUACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA** | | **INVERSIÓN TOTAL** |
| | | | | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| **RESPONSABL** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 32** | PLAN FLUVIAL |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTI** | 2027 |

| | | | | | | | | | | **AÑO 10 2027** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **NOMBRE DEL MUELLE** | **RIO** | **ORDEN DE PRIORIDAD** | **ESTADO DEL MUELLE O EMBARCADERO** | **E&D** | | **MANTENIMIENTO DE CAUSES (DRAGADO Y PROTECCIONES)** | | **ADECUACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA** | | **INVERSIÓN TOTAL** |
| | | | | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| **Fuente:** | | | | | | | | | | |

## FICHA No. 33 PLAN AEROPORTUARIO

1. A partir de la información incluida en la ficha de CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS, y la prioridad definida en la misma ficha, la Entidad Territorial, deberá plantear su plan de intervenciones a 10 años en los aeropuertos, aeródromos o pistas en los cuales tenga competencia, acorde con: a) capacidad económica, y b) el estado actual. Lo anterior tiene como finalidad planear proyectos sostenibles y que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.
2. En la celda B10, indicar el año de inicio del Plan Aeroportuario.
3. Se deben insertan tantas filas como pistas, aeropistas o aeropuertos tenga el departamos a su cargo.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

4. Para la determinación de costos de intervención se recomienda actualizar la TABLA No. 1 - COSTOS DE INVERSIÓN POR TIPO DE INTERVENCIÓN (VALORES EN MILES DE PESOS), con precios actualizados de la región.
5. En las columnas que tienen como titilo intervención, indicar que se va a intervenir.
6. Visualmente en la versión impresa de la presente formulación se muestra como modelo la información solicitada para el primer año de intervenciones, del año 2 al 10 se presenta únicamente la totalización de las inversiones año a año, pero se debe diligenciar la información completa en la versión digital.

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 33** | PLAN AEROPORTUARIO |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓN** | 2018 |

| | | | | | | | | | | AÑO 1 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **AERÓDROMO-AEROPUERTO-PISTA** | **UBICACIÓN** | **ORDEN DE PRIORIDAD** | **ESTADO DE LA PISTA** | **E&D** | | **MANTENIMIENTO DE LA PISTA** | | **ADECUACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA** | | **INVERSIÓN TOTAL** |
| | | | | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |

**Fuente:**

| | |
|---|---|
| **RESPONSABLES:** | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA |
| **FICHA No. 33** | PLAN AEROPORTUARIO |
| **FECHA DE ELABORACIÓN:** | |
| **AÑO 1 DE INTERVENCIÓN** | 2027 |

| | | | | | | | | | | AÑO 10 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **AERÓDROMO-AEROPUERTO-PISTA** | **UBICACIÓN** | **ORDEN DE PRIORIDAD** | **ESTADO DE LA PISTA** | **E&D** | | **MANTENIMIENTO DE LA PISTA** | | **ADECUACIÓN Y/O CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA** | | **INVERSIÓN TOTAL** |
| | | | | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | **INTERVENCIÓN** | **VALOR** | |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |
| | | | | | - | | - | | - | - |

**Fuente:**

## FICHA No. 34 CAMINOS ANCESTRALES

El Ministerio de Transporte de acuerdo a los compromisos derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo País", en el año 2015 brindo apoyo a las comunidades indígenas a través del acompañamiento técnico realizado en las diferentes mesas regionales, para adelantar la consulta y concertación frente a los compromisos del PND 2014-2018, permitiendo así mejorar la calidad de vida de las poblaciones, razón por la cual se adelanta con las comunidades indígenas del territorio nacional, mesas de concertación para identificar, priorizar y

concertar los caminos ancestrales o vías camineras, en este sentido se identifican diferentes tramos de caminos en los Departamentos, de acuerdo a esto y con apoyo de las Organizaciones Indígenas del país, para poder realizar con las Gobernaciones convenios de transferencia de recursos por parte del Ministerio de Transporte al departamento, para la elaboración de los Estudios y Diseños de los caminos ancestrales – comunidades indígenas, que se desarrolla en el marco de las actividades y gestiones que adelanta el Ministerio.

**RESPONSABLES:** SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA
**FICHA No. 34** CAMINOS ANCESTRALES
**FECHA DE ELABORACIÓN:**
**Longitud de vías conectadas a la red vial secundaria**

| COMUNIDAD | UBICACIÓN | MUNICIPIO | CONEXIÓN | | TIPO DE SUPERFICIE | LONGITUD APROXIMADA | NUMERO APROXIMADO DE HABITANTES QUE BENEFICIA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | DESDE | HASTA | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

**Fuente:**

**FICHA No. 35A SEGUIMIENTO PLAN VIAL REGIONAL**
Diligenciar la información teniendo en cuenta las inversiones realizadas.

**FICHA No. 35B GRAFICAS DEL SEGUIMIENTO DEL PLAN VIAL REGIONAL**
La presente hoja muestra gráficamente, el cumplimiento de las inversiones programadas por la Entidad Territorial.

**FICHA No. 36A SEGUIMIENTO PLAN FLUVIAL**
Diligenciar la información teniendo en cuenta las inversiones realizadas.

**FICHA No. 36B GRAFICAS DEL SEGUIMIENTO DEL PLAN FLUVIAL**
La presente hoja muestra gráficamente, el cumplimiento de las inversiones programadas por la Entidad Territorial

**FICHA No. 37A SEGUIMIENTO PLAN AEROPORTUARIO**
Diligenciar la información teniendo en cuenta las inversiones realizadas.

**FICHA No. 37B GRAFICAS DEL SEGUIMIENTO DEL PLAN AEROPORTUARIO**
**RESPONSABLES:**
La presente hoja muestra gráficamente, el cumplimiento de las inversiones programadas por la Entidad Territorial

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

## ANEXO No. 3
## METODOLOGÍA PLANES VIALES MUNICIPALES - PDET

### FICHA DATOS

Cada municipio debe verificar que en la base de datos estén registradas todas sus veredas y si hace falta alguna, deberá ser registrada al final de la lista correspondiente.

| Argelia | Balboa | Buenos_Aires | Cajibío | Caldono |
|---|---|---|---|---|
| ALPES | ALTAMIRA | AURES | BELLA VISTA | ALTAMIRA |
| ALTAMIRA | ANDES ALTOS | BALSA BRIGIDA | BRISAS | ALTAMIRA |
| ARBOLEDA | BERMEJA ALTA | BUENOS AIRES | CAJIBIO | ANDALUCIA |
| BOTAFOGO | BRISAS DEL RÍO | CASCAJERO | CAMPOALEGRE | BATEAS |
| BUENAVISTA | BUENA VISTA | CATOTO | CASAS BAJAS | BETANIA |
| BUENOS AIRES | BUENAVISTA | CAUQUITA | CHAUX | BUENA VISTA |
| CABECERA MUNICIPAL DE ARGELIA | BUENOS AIRES | CAYADITO | DINDE | CABECERA |
| CAMPO ALEGRE | CABUYO ALTO | CENTRO | EL CARMELO | CABUYAL |
| CAMPOBELLO | CABUYO BAJO | CHAMBIMBE | EL RECUERDO | CAIMITO |
| CORAZÓN | CACHIMBO | CORCOBAO | EL ROSARIO | CAMPIÑA |
| COREEGIMIENTO LA BELLEZA | CAMPO ALEGRE | DOS RIOS | EL TUNEL | CAMPO ALEGRE |
| CORREGIMIENTO BOLIVIA | CAMPO BELLO | EL BARBUDO | EXPANSION URBANA | CARRIZAL |
| CORREGIMIENTO DEL SINAI | CAMPO BELLO BAJO | EL CAUCE | LA CAPILLA | CERRO ALTO |
| CORREGIMIENTO EL DIVISO | CAÑAVERAL | EL CERAL | LA PEDREGOSA | CHINDACO |
| CORREGIMIENTO EL PLATEADO | CAPITANES | EL GUAYABAL | LA VENTA | CIDRAL |
| CORREGIMIENTO MANGO | CASPICARACHO | EL LLANITO | LIBERIA | CORTIJO |
| CORREGIMIENTO PUERTO RICO | CERRO BLANDITO | EL PORVENIR | ORTEGA | DARIEN |

### FICHA GENERAL

En esta ficha se debe:

- Identificar el departamento y el municipio correspondiente.
- Ajustar el código del municipio buscando en la lista desplegable de la celda E9 el código que registre la celda F10 una vez se selecciones el municipio.
- Ajustar los datos correspondientes a la población, para lo cual se recomienda utilizar las bases de datos del SISIBEN con las que cuenta cada municipio, que están más actualizadas que las del DANE.
- Ajustar también los datos de la población diferencial del municipio.
- Diligenciar la información de la persona que acompaña al municipio desde el Ministerio de Transporte en el desarrollo del Plan Vial y la información de las personas del área encargada de este proceso por parte del municipio.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | | |
|---|---|---|
| DEPARTAMENTO | | |
| MUNICIPIO | | |
| CÓDIGO MUNICIPIO | | *en la lista desplegable buscar el numero que se indica en la celda F10 |
| POBLACIÓN CABECERA | | |
| POBLACIÓN RESTO | | * si es necesario ajustar, camibie la informcion |
| POBLACION TOTAL | | * si es necesario ajustar, camibie la informcion |
| INDICE DE CONCENTRACIÓN DE VICTIMAS | | |
| POBLACION DIFERENCIAL | | |
| Indígena | | Se debe incluir la informacion correspondiente a poblacion diferencial (indigenas, ROM, Raizal, Negros), la informacion puede ser consultada |
| ROM | | http://sysdema59.dane.gov.co/bincol/RpWebEngine.exe/Portal?NAME=BASECG2005BAS&lang=esp |
| Raizal de San Andrés y Providencia | | ingresan a: POBLACIÓN Y VIVIENDA, FRECUENCIAS BÁSICAS, VARIABLE PERSONAS |
| Negro (a), mulato, afrocolombiano | | Se toman como base los datos del CENSO 205 |

GRUPO APOYO A LAS REGIONES

| | |
|---|---|
| APOYO: | GRUPO APOYO A LAS REGIONES |
| | PLAN VIAL REGIONAL |
| | Nombre apoyo |

MUNICIPIO:

| | |
|---|---|
| APOYO: | AREA ENCARGADA |
| | Nombre apoyo |
| | Nombre apoyo |

## FICHA 1. RED VIAL

En esta ficha se influye la información de las vías:

- Es importante incluir todas las vías que son competencia del municipio.
- Si en el tramo vial en análisis existe una YEE (un ramal), ésta se debe incluir de manera independiente y en la ficha de Aspectos Técnicos de conectividad, entonces se toma el eje principal y la YEE es la conectividad con la vía terciaria y viceversa.
- Se recomienda que la vía se identifique con el código DANE + el consecutivo de la vía (esta formulado por lo tanto no es necesario incluir el código de forma manual a menos que el municipio tenga codificadas sus vías), si el municipio cuenta con codificación de sus vias o inventario vial ya aprobado por el Ministerio de Transporte se debe ajustar los códigos con dicha información.
- Se debe indicar la vereda donde inicia y la vereda donde finaliza cada vía. Si la vía solo está en una vereda, solo se diligencia la columna de la vereda de inicio.
- Estado de cada una de las vías, para lo cual se presentan cuatro opciones de superficie de rodadura: pavimentada, en afirmado, en tierra, con mejoramiento (Placa Huella). Se debe indicar tramo por tramo el estado y su longitud en kilómetros, indicando si su estado es Bueno, Regular o Malo.
- Definir si la vía cuenta o no con estudios y diseños.
- Definir si la vía cuenta o no con proyectos estructurados.
- Definir si la vía cuenta o no con proyectos aprobados.
- En observaciones se debe incluir la descripción en texto de la vía, por ejemplo, indicar de que PR a PR va cada tramo.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

RESPONSABLES:
FICHA No. 1 RED VIAL EN EL MUNICIPIO
FECHA DE ELABORACIÓN:
ESTADO DE LA RED VIAL CRITERIO TÉCNICO

| 1 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | COMPETENCIA | ORDEN | VEREDA | | LONGITUD (km) | ANCHO PROMEDIO ( | VÍAS PAVIMENTADAS (km) | | | TOTAL PAVIMENTADA (kr | VÍAS EN AFIRMADO (km) | | | TOTAL AFIRMADO (km) |
| | | | | | DESDE/SOLO POR | HASTA | | | BUENO | REGULAR | MALO | | BUENO | REGULAR | MALO | |
| | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | | - | | | | | - | | | | - |

| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VÍAS EN TIERRA (km) | | | TOTAL TIERRA (km) | VÍAS CON MEJORAMIENTO km) | | | TOTAL CON MEJORAMIENTO (k | CUENTA CON ESTUDIOS Y DISEÑOS | CUENTA CON PROYECTO ESTRUCTURADO | CUENTA CON PROYECTO APROBADO | OBSERVACIONES |
| BUENO | REGULAR | MALO | | BUENO | REGULAR | MALO | | | | | |
| | | | - | | | | - | | | | |
| | | | - | | | | - | | | | |
| | | | - | | | | - | | | | |
| | | | - | | | | - | | | | |
| | | | - | | | | - | | | | |

## FICHA 2. TÉCNICOS

En los aspectos técnicos se define para cada una de las vías:

- Conectividad Modal se debe indicar la vía en estudio como se conecta con otra infraestructura de transporte: vías terrestres, vías fluviales o vías aéreas (se debe incluir el nombre de cada uno de los modos de transporte con el cual conecta. Ej. Nombre de la vía inicio-fin y/o nombre del aeropuerto y/o nombre del rio).
- En la columna CONECTIVIDAD MODAL seleccionar de la lista desplegable la opción que se acomoda a la información antes incluida.
- Conectividad Regional: definir si comunica con otros departamentos, con una subregión PDET y/o ZOMAC, o si comunica con una cabecera municipal (indicar el nombre de cada una de las conexiones regionales).
- En la columna CONECTIVIDAD REGIONAL seleccionar de la lista desplegable la opción que se acomoda a la información antes incluida.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

RESPONSABLES:
FICHA No. 2 CONECTIVIDAD
FECHA DE ELABORACIÓN:
Criterios técnicos

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | MODOS DE TRANSPORTE | | | | | CONECTIVIDAD MODAL | CONECTIVIDAD REGIONAL | | | CONECTIVIDAD REGIONAL |
| | | | Con vía primaria | Con vía secundaria | Con vía terciaria | Con vía fluvial | Con vía aérea | | Comunica con otro(s) departamento(s) | Comunica con subregión PDET y/o ZOMAC | Comunica con cabecera (s) municipal (es) | |
| 1 | | | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | | | |

## FICHA 3. POBLACIÓN BENEFICIADA

En los criterios de población se define para cada una de las vías:

- Se recomienda hacer un mapa el cual incluya la división política del municipio y la localización de las vías con el fin de que se visualice mejor este ejercicio.
- Se debe incluir cada una de las veredas por donde cruce la vía.
- Cada vez que en la hoja de cálculo se incluye una vereda, de manera automática aparece la cantidad de población, sin embargo si cuentan con información actualizada de población se deberá ajustar manualmente.
- Si fueron incluidas veredas nuevas en la hoja de DATOS, la población se debe ingresar manualmente.
- La hoja de cálculo cuenta con columnas para ingresar información de hasta 10 veredas, en caso de que la vía pasa por más de 10 veredas, se pude ingresar la información, copiando el último bloque, el de la vereda 10 e insertándolo antes de la línea negra, para así garantizar la sumatoria total de la población de las veredas por las que pasa la vía. (cuando se incluyan nuevas veredas es muy importante que sea informado al profesional que está realizando la revisión, para poder ajustar la ficha No. 8 ya que el llamado de la información debe modificarse en esta ficha).
- La hoja calcula de manera automática: el Indicador de Población Beneficiada, el Índice de Concentración de Víctimas (ICV).
- Se debe identificar la Población Étnica que beneficia cada una de las vías y diligenciarla manualmente con el fin de que la hoja de cálculo establezca el porcentaje de Población Diferencial Beneficiada por vía.
- Indicar si promueve o NO promueve la sustitución de cultivos.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

RESPONSABLES:
FICHA No. 3 Población beneficiada
FECHA DE ELABORACIÓN:
Municipio

| | 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | VEREDA 1 | | | VEREDA 2 | | | VEREDA 3 | | | VEREDA 4 | | | VEREDA 5 | | |
| | | | VEREDA | temporal | POBLACIÓN | VEREDA | temporal | POBLACIÓN | VEREDA | temporal | POBLACIÓN | VEREDA | CÓDIGO | POBLACIÓN | VEREDA | CÓDIGO | POBLACIÓN |
| 1 | | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | |
| 2 | | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | |
| 3 | | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | |

RESPONSABLES:
FICHA No. 3
FECHA DE ELABORACIÓN:
Municipio

| | 1 | 2 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | | 44 | 45 | 46 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | POBLACIÓN TOTAL VEREDAS | % POBLACIÓN BENEFICIADA | IndicadorPoblación Beneficiada | ICV | Índice de concentración de víctimas ICV | PERTENENCIA ETNICA | | | | | % Población diferencial beneficiada | Indicador Población diferencial | Sustitución de cultivos |
| | | | | | | | | Indígena | ROM | Raizal de San Andrés y Providenc | Negro (a), mulato, afrocolombiano | TOTAL | | | |
| 1 | | | - | 0% | Menor al 10% de la población rural de cada municipio | 20,61% | Menor al 40,00% | | | | | - | 0% | Menor al 40,00% | |
| 2 | | | - | 0% | Menor al 10% de la población rural de cada municipio | 20,61% | Menor al 40,00% | | | | | | 0% | Menor al 40,00% | |
| 3 | | | - | 0% | Menor al 10% de la población rural de cada municipio | 20,61% | Menor al 40,00% | | | | | | 0% | Menor al 40,00% | |

## FICHA 4. CENTROS SOCIALES

- Se deben identificar los centros sociales para cada una de las vías, los cuales pueden estar sobre la vía o en su área de influencia: centros de salud, escuelas, centros comunitarios o similares, zonas turísticas, escenarios deportivos. Se debe registrar el nombre y la vereda en donde está ubicado el centro social.
- En la columna Puntaje Centros Sociales los valores van a ir aumentando en la medida en que se ingrese la información de los centros sociales existentes en la vía y en su área de influencia. El máximo puntaje es 10.

RESPONSABLES:
FICHA No. 3 Centros sociales
FECHA DE ELABORACIÓN:

| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | CENTROS SOCIALES | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Centros de salud | Escuelas | Centros comunitarios o similar | Turismo | Escenario deportivo | PUNTAJE CENTROS SOCIALES |
| 1 | | | | | | | | 0 |
| 2 | | | | | | | | 0 |
| 3 | | | | | | | | 0 |

## FICHA 5. CRITERIOS AMBIENTALES

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se comprometió con el Ministerio de Transporte y con los PDET a realizar la evaluación de los

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

Criterios Ambientales. Para que ellos puedan realizar esta actividad es necesario que los municipios le suministren la siguiente información:

- La información de la Ficha 3. Población Beneficiada.
- Los archivos shape de los ejes de las vías, si se cuenta con ellos, con lo cual la revisión por parte del MinAmbiente va a ser más fácil y expedita.
- Si no se cuenta con los archivos shape la otra opción es dibujar las vías en Google Earth, lo cual tiene las siguientes ventajas además de la revisión por parte de profesionales del Ministerio de Medio Ambiente:
    a. Permitir a las entidades territoriales de manera más clara revisar la conectividad para cada una de las vías con los otros medios de transporte, haciendo más fácil el diligenciamiento de las primeras fichas, ya que se cuenta con una herramienta visual.
    b. Al realizar la identificación de las vías en Google Earth, incluyendo la información y delimitación de cada una de las veredas que benefician cada una de las vías, le permite al MinAmbiente hacer de una manera más ágil y precisa la revisión de los Criterios Ambientales.

Con el fin de que los municipios conozcan cómo realizar el procedimiento mencionado anteriormente, en el siguiente vinculo existe un video explicativo de como dibujar las vías y como descargar el archivo KML. Este archivo es el que se debe enviar para la revisión de MinAmbiente. Se recomienda que el nombre que indiquen a cada ruta sea el código que incluyeron para la vía con el fin de poder revisar la información de una forma fácil y ágil. https://youtu.be/UVQWWS9AWRU.

Una vez realizada la evaluación el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible entregará un documento indicando si la vía tiene o NO superposición; y las recomendaciones ambientales para cada una de las vías. Estos aspectos se deben tener muy en cuenta en el momento en que el municipio pretenda realizar intervenciones ya sea de mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación o construcción.

**Nota:** La ficha 5. Criterios Ambientales se diligenciará sin superposición hasta el momento en que el Ministerio de Ambiente entregue la evaluación. Una vez se conozca el reporte emitido por MinAmbiente se ajustará la ficha.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABLES:**
**FICHA No. 5**
**FECHA DE ELABORACIÓN:**
**Criterios ambientales**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | CRITERIOS AMBIENTALES | | | | | |
| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | Parques Nacionales Naturales y/o Parques Naturales Regionales | Superposición con áreas de especial interés ambiental | Superposición con coberturas de bosques o áreas seminaturales | Superposición con coberturas de áreas húmedas o superficies de agua | Superposición con corredores de conectividad ecológica | Superposición con áreas de distribución de fauna endémica, migratoria y/o en condición de amenaza o vulnerabilidad |
| 1 | | | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición |
| 2 | | | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición |
| 3 | | | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición |

## FICHA 6. ECONÓMICO

En los criterios económicos para cada una de las vías:

- Se debe identificar el Tráfico Promedio Diario (TPD), estableciendo en cuál de los tres rangos se encuentran: menor a 5 vehículos/día, entre 5 y 15 vehículos/día, o mayor a 15 vehículos/día.
- Identificar los proyectos de desarrollo rural contenidos en los Planes de Desarrollo Municipales, Departamentales y/o definidos por la Agencia de Desarrollo Rural (ADR).
- Identificar si conecta con al menos un punto de intercambio modal: no solamente es entre diferentes modos de transporte; también aplica para el mismo modo de transporte cuando por ejemplo se recogen en camperos los productos de ciertas vías terciarias y se llevan hasta un punto donde se distribuyen estos productos a otro departamento o a otros municipios.
- Se genera de manera automática el Indicador de Comercialización.
-

**RESPONSABLES:**
**FICHA No. 6** Indicadores económicos
**FECHA DE ELABORACIÓN:**
**Longitud de vías conectadas a la red vial secundaria**

| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | TRAFICO PROMEDIO DIARIO | Proyectos de desarrollo rural contenidos en los planes de desarrollo municipales, departamentales y/o definidos por la ADR | Conecta con al menos un punto de intercambio modal | INDICADOR DE COMERCIALIZACIÓN |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | | Ninguno |
| 2 | | | | | | Ninguno |
| 3 | | | | | | Ninguno |

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

## FICHA 7. PRODUCTIVIDAD

- Indicar cuál es producto principal que se desarrolla en la zona beneficiada de la vía, para lo cual en la columna Producto Principal se cuenta con un listado de productos que el DNP identificó a partir del censo agrícola realizado por el Ministerio de Agricultura, el cual se tomó con base a la vocación de cada uno de los Municipios y las toneladas por hectárea cosechada.
- Si el producto principal de la vía no está en la lista predefinida, existe la opción de escoger Otro permanente, para lo cual se debe realizar su descripción en la columna Cual otro permanente.
- Si el municipio cuenta con varios productos principales identificar cual es el de mayor relevancia y los demás productos incluirlos en la columna Cual otro permanente.

**RESPONSABLES:**

**FICHA No. 7** Productividad

**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| | 1 | 2 | 3 | 10 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **CÓDIGO DE LA VÍA** | **NOMBRE DE LA VÍA** | **PRODUCTO PRINCIPAL** | **Rendimiento (Toneladas/Hectárea cosechada)** | **CUAL OTRO PERMANENTE** |
| 1 | | | | NINGUNO | |
| 2 | | | | NINGUNO | |
| 3 | | | | NINGUNO | |

## FICHA 8. FORMATO DE PRIORIZACIÓN PNVIR

- Esta ficha recolecta toda la información diligenciada y hace la suma de los puntajes en la columna final, en la cual también establece el orden de prioridad para cada vía.
- Si al final de la ficha, la misma no arroja el puntaje se debe verificar en cada una de las hojas que toda la información este diligenciada.
- Si se presenta el caso de vías que tengan el mismo puntaje y por lo tanto el mismo orden de prioridad, se tienen dos opciones: dejarlas con el mismo orden de prioridad y en el momento en que se cuente con recursos para hacer la intervención, se escogerá a cuál de ellas se le realiza primero la inversión; la otra opción es que, desde un principio y con base a la experiencia y conocimiento que se tenga de las vías, se ajuste manualmente el orden de prioridad para las vías que tienen el mismo puntaje.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | | | | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | TECNICOS - 15 | | | | SOCIAL - 35 | | | | | | | | | |
| N° | PRIORIDAD | CÓDIGO | CORREDOR | LONGITUD (km) | Conectividad a infraestructura de transporte | | Conectividad regional | | Población beneficiada | | Índice de concentración de víctimas del conflicto | | Población diferencial (Grupos étnicos, afrocolombianos o ROM) | | Centros sociales | | Sustitución de cultivos | |
| 1 | | | | | 0 | | 0 | | Menor al 10% de la población rural de cada municipio | 10 | Menor al 40,00% | 0 | Menor al 40,00% | 0 | | 0 | 0% | |
| 2 | | | | | 0 | | 0 | | Menor al 10% de la población rural de cada municipio | 10 | Menor al 40,00% | 0 | Menor al 40,00% | 0 | | 0 | 0% | |

| | | | | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | AMBIENTAL - 15 | | | | | | | | | | | PUNTAJE / PRIORIDAD | |
| N° | PRIORIDAD | CÓDIGO | CORREDOR | Parques Nacionales Naturales y/o Parques Naturales Regionales | Superposición con áreas de especial interés ambiental | | Superposición con coberturas de bosques o áreas seminaturales | | Superposición con coberturas de áreas húmedas o superficies de agua | | Superposición con corredores de conectividad ecológica | | Superposición con áreas de distribución de fauna endémica, migratoria y/o en condición de amenaza o vulnerabilidad | | | |
| 1 | | | | Sin superposición | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | | |
| 2 | | | | Sin superposición | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | | |

## FICHA 9. INT. NECESA – REC. DISPO AJU

- Se busca tener una idea del costo estimado de la intervención que requiere cada vía, para lo cual se debe describir la necesidad de lo que se requiere, por ejemplo: estudios y diseños con su respectiva longitud; mejoramiento con su respectiva longitud; y mantenimiento.
- Al final de esta hoja de cálculo se incluye un presupuesto estimado, el cual es importante que cada municipio lo ajuste de acuerdo a su experiencia en costos de estudios y diseños, mantenimiento y mejoramiento; esto con el fin de obtener un valor que se ajuste a las condiciones del municipio.
- Lo que se busca es garantizar que las vías sean transitables, que la conectividad sea permanente en cualquier época del año, mediante la atención de los puntos críticos. Si existen tramos donde vale la pena construir una placa huella porque presentan una pendiente alta o curvas pronunciadas.
- Se busca que las obras que se construyan sean duraderas, no usar afirmados, por lo cual desde el INVIAS y el Ministerio de Transporte están impulsando el uso de tecnologías alternativas: estabilizaciones con productos químicos, estabilizaciones con sales, nanotecnología, entre otras, las cuales son muy buena alternativa para vías de bajo tráfico y disminuyen mucho los costos. Es de resaltar que este tipo de tecnologías requieren un mantenimiento estricto. Aunque estás tecnologías aún están en pruebas, hay muchas que han funcionado muy bien en varias zonas

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

del país y en el exterior muchas de éstas ya han tenido un gran desarrollo. Se recomienda a los municipios evaluar esta posibilidad para en un futuro implementar estas alternativas.

RESPONSABLE: MELBA ROCIO CRUZ SOLARTE - CARLOS OLMES MAHECHA LOSADA - ALFREDY AGREDO DAMIAN
FICHA No. 9
FECHA DE ELABORACIÓN: 8 de julio de 2021

| | | | | | | | | | ESTUDIOS Y DISEÑOS (km) | | MEJORAMIENTO (km) | | MANTENIMIENTO (km) | | AÑO 1 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| No | PRIORIDAD | CÓDIGO DE LA VÍA | CORREDOR | LONGITUD | CUENTA CON ESTUDIOS Y DISEÑOS | CUENTA CON PROYECTO ESTRUCTURADO | CUENTA CON PROYECTO APROBADO | DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | INVERSION TOTAL (millones) |
| 1 | 0 | | | | | | | | | - | | - | | - | - |
| 2 | 0 | | | | | | | | | - | | - | | - | - |
| 3 | 0 | | | | | | | | | - | | - | | - | - |

RESPONSABLE: MELBA ROCIO CRUZ SOLARTE - CARLOS OLMES MAHECHA LOSADA - ALFREDY AGREDO DAMIAN
FICHA No. 9
FECHA DE ELABORACIÓN: 8 de julio de 2021

| | | | | | | | | | AÑO 9 2030 | | | | | | AÑO 10 2031 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | ESTUDIOS Y DISEÑOS (km) | | MEJORAMIENTO (km) | | MANTENIMIENTO (km) | | ESTUDIOS Y DISEÑOS (km) | | MEJORAMIENTO (km) | | MANTENIMIENTO (km) | | |
| No | PRIORIDAD | CÓDIGO DE LA VÍA | CORREDOR | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | INVERSION TOTAL (millones) | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | INVERSION TOTAL (millones) | INVERSION TOTAL (millones) |
| 1 | 0 | | | - | - | | - | | - | - | | - | | - | | - | - | - |
| 2 | 0 | | | - | - | | - | | - | - | | - | | - | | - | - | - |
| 3 | 0 | | | - | - | | - | | - | - | | - | | - | | - | - | - |

NOTAS:

1. Es indispensable diligenciar toda la información solicitada en la matriz porque al final cuando se hace la sumatoria de todos los puntajes, si faltó información por diligenciar, no va a funcionar bien la metodología.
2. Teniendo en cuenta que el ejercicio de diligenciamiento de la matriz arroja solo cifras, indicadores e índices, se hace necesario soportar dicha matriz con un documento muy sencillo en Word, contando básicamente en palabras lo que se diligenció en la formulación. Este documento permitirá que las personas que no conocen el municipio tengan una visión más amplia sobre él. Se recomienda que este documento contenga entre otros, la siguiente información:
   - Presentación, antecedente, objetivos, alcance.
   - Características y contexto de desarrollo del municipio tales como: Geología y Geomorfología, Hidrología, Clima, Biodiversidad, descripción de la población, sustitución de cultivos en el municipio, características económicas, entre otras.
   - En los sitios donde se realice Sustitución de Cultivos se recomienda describir en el documento: donde, qué tipo de cultivos, como se están reemplazando, que beneficios a traído para el municipio.
   - Desarrollo de la priorización de las vías terciarias: infraestructura de transporte, su estado y principales

necesidades; una descripción general de la conectividad de las vías terciarias con los diferentes modos de transporte y la conectividad regional; descripción de los centros sociales que conectan cada una de las vías; descripción para la determinación de los criterios ambientales, incluyendo el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; criterios económicos; mencionar en términos generales la productividad del municipio.

- Resultados de la priorización: incluyendo una percepción y descripción general de los resultados obtenidos una vez evaluados los criterios establecidos en el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR) para cada una de las vías.
- Planificación: necesidades de cada una de las vías y los costos aproximados para su intervención; incluir fuentes de financiación, metas en intervenciones, recursos disponibles, entre otros.
- Anexar plano con las vías municipales identificando la prioridad de cada una de las vías.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

## ANEXO No. 4
## METODOLOGÍA PLANES VIALES MUNICIPALES - NO PDET

### FICHA DATOS

Cada municipio debe verificar que en la base de datos estén registradas todas sus veredas y si hace falta alguna, deberá ser registrada al final de la lista correspondiente. Por ejemplo:

| | |
|---|---|
| VEREDAS DEL MUNICIPIO | Argelia |
| **VEREDA** | **POBLACIÓN** |
| ALTO DE SAMANA | 2 |
| ARENILLAL | 36 |
| BUENAVISTA | 18 |
| BUENOS AIRES | 77 |
| CABECERA MUNICIPAL | 252 |
| CLARAS | 0 |
| EL BOSQUE | 112 |
| EL BUJIO | 13 |
| EL CABUYO | 110 |

### FICHA GENERAL

En esta ficha se debe:

- Identificar el departamento y el municipio correspondiente.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

- Ajustar el código del municipio buscando en la lista desplegable de la celda E9 el código que registre la celda F10 una vez se selecciones el municipio.
- Ajustar los datos correspondientes a la población, para lo cual se recomienda utilizar las bases de datos del SISIBEN con las que cuenta cada municipio, que están más actualizadas que las del DANE.
- Ajustar también los datos de la población diferencial del municipio.
- Diligenciar la información de la persona que acompaña al municipio desde el Ministerio de Transporte en el desarrollo del Plan Vial y la información de las personas del área encargada de este proceso por parte del municipio.

| | | |
|---|---|---|
| DEPARTAMENTO: | | |
| MUNICIPIO | | |
| CÓDIGO MUNICIPIO | | |
| POBLACIÓN CABECERA | | |
| POBLACIÓN RESTO | | |
| POBLACION TOTAL | - | |
| INDICE DE CONCENTRACIÓN DE VICTIMAS | | * Buscar en el archivo de Excel llamado " Indice de concentración de víctimas 2016", el ICV para su municipio |
| POBLACION DIFERENCIAL | - | |
| Indígena | | Se debe incluir la informacion correspondiente a poblacion diferencial (indigenas, ROM, Raizal, Negros), la informacion puede ser consultada |
| ROM | | http://systema59.dane.gov.co/bincol/RpWebEngine.exe/Portal?BASE=BASECG2005BAS&lang=esp |
| Raizal de San Andrés y Providencia | | ingresan a: POBLACIÓN Y VIVIENDA, FRECUENCIAS BÁSICAS, VARIABLE PERSONAS |
| Negro (a), mulato, afrocolombiano | | Se toman como base los datos del CENSO 205 |
| | | **Antes de continuar con el diligenciamiento en la ficha DATOS incluir las veredas del municipio, incluyendo la población de cada una de ellas** |
| **MINISTERIO DE TRANSPORTE** | | |
| APOYO: | GRUPO APOYO A LAS REGIONES | |
| | PLAN VIAL REGIONAL | |
| **MUNICIPIO DE** | | |
| APOYO: | SECRETARÍA DE PLANEACIÓN E INFRAESTRUCTURA | |
| | Nombre a cargo | contacto |

## FICHA 1. RED VIAL

En esta ficha se influye la información de las vías:

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

- Es importante incluir todas las vías que son competencia del municipio.
- Si en el tramo vial en análisis existe una YEE (un ramal), ésta se debe incluir de manera independiente y en la ficha de Aspectos Técnicos de conectividad, entonces se toma el eje principal y la YEE es la conectividad con la vía terciaria y viceversa.
- Se recomienda que la vía se identifique con el código DANE + el consecutivo de la vía (esta formulado por lo tanto no es necesario incluir el código de forma manual a menos que el municipio tenga codificadas sus vías), si el municipio cuenta con codificación de sus vias o inventario vial ya aprobado por el Ministerio de Transporte se debe ajustar los códigos con dicha información.
- Se debe indicar la vereda donde inicia y la vereda donde finaliza cada vía. Si la vía solo está en una vereda, solo se diligencia la columna de la vereda de inicio.
- Estado de cada una de las vías, para lo cual se presentan cuatro opciones de superficie de rodadura: pavimentada, en afirmado, en tierra, con mejoramiento (Placa Huella). Se debe indicar tramo por tramo el estado y su longitud en kilómetros, indicando si su estado es Bueno, Regular o Malo.
- Definir si la vía cuenta o no con estudios y diseños.
- Definir si la vía cuenta o no con proyectos estructurados.
- Definir si la vía cuenta o no con proyectos aprobados.
- En observaciones se debe incluir la descripción en texto de la vía, por ejemplo, indicar de que PR a PR va cada tramo.
- 

RESPONSABLES:
FICHA No. 1 RED VIAL EN EL MUNICIPIO
FECHA DE ELABORACIÓN:
ESTADO DE LA RED VIAL CRITERIO TÉCNICO

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | COMPETENCIA | ORDEN | VEREDA | | LONGITUD (km) | ANCHO PROMEDIO ( | VÍAS PAVIMENTADAS (km) | | | TOTAL PAVIMENTADA (kr | VÍAS EN AFIRMADO (km) | | | TOTAL AFIRMADO (km) |
| | | | | DESDE/SOLO POR | HAST | | | BUENO | REGULAR | MALO | | BUENO | REGULAR | MALO | |
| | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | - | | | | | - | | | | - |
| | | | | | | - | | | | | - | | | | - |

| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| VÍAS EN TIERRA (km) | | | TOTAL TIERRA (km) | VÍAS CON MEJORAMIENTO km) | | | TOTAL CON MEJORAMIENTO (k | CUENTA CON ESTUDIOS Y DISEÑOS | CUENTA CON PROYECTO ESTRUCTURADO | CUENTA CON PROYECTO APROBADO | OBSERVACIONES |
| BUENO | REGULAR | MALO | | BUENO | REGULAR | MALO | | | | | |
| | | | - | | | | - | | | | |
| | | | - | | | | - | | | | |
| | | | - | | | | - | | | | |
| | | | - | | | | - | | | | |
| | | | - | | | | - | | | | |

## FICHA 2. TÉCNICOS

En los aspectos técnicos se define para cada una de las vías:

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

- Conectividad Modal se debe indicar la vía en estudio como se conecta con otra infraestructura de transporte: vías terrestres, vías fluviales o vías aéreas (se debe incluir el nombre de cada uno de los modos de transporte con el cual conecta. Ej. Nombre de la vía inicio-fin y/o nombre del aeropuerto y/o nombre del rio).
- En la columna CONECTIVIDAD MODAL seleccionar de la lista desplegable la opción que se acomoda a la información antes incluida.
- Conectividad Regional: definir si comunica con otros departamentos, con una subregión PDET y/o ZOMAC, o si comunica con una cabecera municipal (indicar el nombre de cada una de las conexiones regionales).
- En la columna CONECTIVIDAD REGIONAL seleccionar de la lista desplegable la opción que se acomoda a la información antes incluida.

RESPONSABLES:
FICHA No. 2 CONECTIVIDAD
FECHA DE ELABORACIÓN:
Criterios técnicos

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | MODOS DE TRANSPORTE | | | | | CONECTIVIDAD MODAL | CONECTIVIDAD REGIONAL | | | CONECTIVIDAD REGIONAL |
| | | | Con vía primaria | Con vía secundaria | Con vía terciaria | Con vía fluvial | Con vía aérea | | Comunica con otro(s) departamento(s) | Comunica con subregión PDET y/o ZOMAC | Comunica con cabecera (s) municipal (es) | |
| 1 | | | | | | | | | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | | | |
| 3 | | | | | | | | | | | | |

## FICHA 3. POBLACIÓN BENEFICIADA

En los criterios de población se define para cada una de las vías:

- Se recomienda hacer un mapa el cual incluya la división política del municipio y la localización de las vías con el fin de que se visualice mejor este ejercicio.
- Se debe incluir cada una de las veredas por donde cruce la vía.
- Cada vez que en la hoja de cálculo se incluye una vereda, de manera automática aparece la cantidad de población, sin embargo si cuentan con información actualizada de población se deberá ajustar manualmente.
- Si fueron incluidas veredas nuevas en la hoja de DATOS, la población se debe ingresar manualmente.
- La hoja de cálculo cuenta con columnas para ingresar información de hasta 10 veredas, en caso de que la vía pasa por más de 10 veredas, se pude ingresar la información, copiando el último bloque, el de la vereda 10 e insertándolo antes de la línea negra, para así garantizar la sumatoria total de la población de las veredas

por las que pasa la vía. (cuando se incluyan nuevas veredas es muy importante que sea informado al profesional que está realizando la revisión, para poder ajustar la ficha No. 8 ya que el llamado de la información debe modificarse en esta ficha).

- La hoja calcula de manera automática: el Indicador de Población Beneficiada, el Índice de Concentración de Víctimas (ICV).
- Se debe identificar la Población Étnica que beneficia cada una de las vías y diligenciarla manualmente con el fin de que la hoja de cálculo establezca el porcentaje de Población Diferencial Beneficiada por vía.
- Indicar si promueve o NO promueve la sustitución de cultivos.

RESPONSABLES:
FICHA No. 3 Población beneficiada
FECHA DE ELABORACIÓN:
Municipio

| | 1 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | VEREDA 1 | | | VEREDA 2 | | | VEREDA 3 | | | VEREDA 4 | | | VEREDA 5 | | |
| | | | VEREDA | temporal | POBLACIÓN | VEREDA | temporal | POBLACIÓN | VEREDA | temporal | POBLACIÓN | VEREDA | CÓDIGO | POBLACIÓN | VEREDA | CÓDIGO | POBLACIÓN |
| 1 | | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | |
| 2 | | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | |
| 3 | | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | | | CAUCABuenos_Aires | |

RESPONSABLES:
FICHA No. 3
FECHA DE ELABORACIÓN:
Municipio

| | 1 | 2 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 | 43 | | 44 | 45 | 46 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | POBLACIÓN TOTAL VEREDAS | % POBLACIÓN BENEFICIADA | IndicadorPoblación Beneficiada | ICV | Índice de concentración de víctimas ICV | PERTENENCIA ETNICA | | | | | % Población diferencial beneficiada | Indicador Población diferencial | Sustitución de cultivos |
| | | | | | | | | Indígena | ROM | Raizal de San Andrés y Providenc | Negro (a), mulato, afrocolombiano | TOTAL | | | |
| 1 | | | - | 0% | Menor al 10% de la población rural de cada municipio | 20,61% | Menor al 40,00% | | | | | - | 0% | Menor al 40,00% | |
| 2 | | | - | 0% | Menor al 10% de la población rural de cada municipio | 20,61% | Menor al 40,00% | | | | | | 0% | Menor al 40,00% | |
| 3 | | | - | 0% | Menor al 10% de la población rural de cada municipio | 20,61% | Menor al 40,00% | | | | | | 0% | Menor al 40,00% | |

## FICHA 4. CENTROS SOCIALES

- Se deben identificar los centros sociales para cada una de las vías, los cuales pueden estar sobre la vía o en su área de influencia: centros de salud, escuelas, centros comunitarios o similares, zonas turísticas, escenarios deportivos. Se debe registrar el nombre y la vereda en donde está ubicado el centro social.
- En la columna Puntaje Centros Sociales los valores van a ir aumentando en la medida en que se ingrese la información de los centros sociales existentes en la vía y en su área de influencia. El máximo puntaje es 10.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

RESPONSABLES:
FICHA No. 3 Centros sociales
FECHA DE ELABORACIÓN:

| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | CENTROS SOCIALES | | | | | PUNTAJE CENTROS SOCIALES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Centros de salud | Escuelas | Centros comunitarios o similar | Turismo | Escenario deportivo | |
| 1 | | | | | | | | 0 |
| 2 | | | | | | | | 0 |
| 3 | | | | | | | | 0 |

## FICHA 5. CRITERIOS AMBIENTALES

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se comprometió con el Ministerio de Transporte y con los PDET a realizar la evaluación de los Criterios Ambientales. Para que ellos puedan realizar esta actividad es necesario que los municipios le suministren la siguiente información:

- La información de la Ficha 3. Población Beneficiada.
- Los archivos shape de los ejes de las vías, si se cuenta con ellos, con lo cual la revisión por parte del MinAmbiente va a ser más fácil y expedita.
- Si no se cuenta con los archivos shape la otra opción es dibujar las vías en Google Earth, lo cual tiene las siguientes ventajas además de la revisión por parte de profesionales del Ministerio de Medio Ambiente:
    c. Permitir a las entidades territoriales de manera más clara revisar la conectividad para cada una de las vías con los otros medios de transporte, haciendo más fácil el diligenciamiento de las primeras fichas, ya que se cuenta con una herramienta visual.
    d. Al realizar la identificación de las vías en Google Earth, incluyendo la información y delimitación de cada una de las veredas que benefician cada una de las vías, le permite al MinAmbiente hacer de una manera más ágil y precisa la revisión de los Criterios Ambientales.

Con el fin de que los municipios conozcan cómo realizar el procedimiento mencionado anteriormente, en el siguiente vinculo existe un video explicativo de como dibujar las vías y como descargar el archivo KML. Este archivo es el que se debe enviar para la revisión de MinAmbiente. Se recomienda que el nombre que indiquen a cada ruta sea el código que incluyeron para la vía con el fin de poder revisar la información de una forma fácil y ágil. https://youtu.be/UVQWWS9AWRU.

Una vez realizada la evaluación el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible entregará un documento indicando si la vía tiene o NO superposición; y las recomendaciones ambientales para cada una de las vías. Estos aspectos se deben tener muy en cuenta en el momento en

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

que el municipio pretenda realizar intervenciones ya sea de mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación o construcción.

**Nota:** La ficha 5. Criterios Ambientales se diligenciará sin superposición hasta el momento en que el Ministerio de Ambiente entregue la evaluación. Una vez se conozca el reporte emitido por MinAmbiente se ajustará la ficha.

**RESPONSABLES:**
**FICHA No. 5**
**FECHA DE ELABORACIÓN:**
**Criterios ambientales**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | CRITERIOS AMBIENTALES | | | | | |
| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | Parques Nacionales Naturales y/o Parques Naturales Regionales | Superposición con áreas de especial interés ambiental | Superposición con coberturas de bosques o áreas seminaturales | Superposición con coberturas de áreas húmedas o superficies de agua | Superposición con corredores de conectividad ecológica | Superposición con áreas de distribución de fauna endémica, migratoria y/o en condición de amenaza o vulnerabilidad |
| 1 | | | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición |
| 2 | | | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición |
| 3 | | | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición | Sin superposición |

## FICHA 6. ECONÓMICO

En los criterios económicos para cada una de las vías:

- Se debe identificar el Tráfico Promedio Diario (TPD), estableciendo en cuál de los tres rangos se encuentran: menor a 5 vehículos/día, entre 5 y 15 vehículos/día, o mayor a 15 vehículos/día.
- Identificar los proyectos de desarrollo rural contenidos en los Planes de Desarrollo Municipales, Departamentales y/o definidos por la Agencia de Desarrollo Rural (ADR).
- Identificar si conecta con al menos un punto de intercambio modal: no solamente es entre diferentes modos de transporte; también aplica para el mismo modo de transporte cuando por ejemplo se recogen en camperos los productos de ciertas vías terciarias y se llevan hasta un punto donde se distribuyen estos productos a otro departamento o a otros municipios.
- Se genera de manera automática el Indicador de Comercialización.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABLES:**
**FICHA No. 6** Indicadores económicos
**FECHA DE ELABORACIÓN:**
**Longitud de vías conectadas a la red vial secundaria**

| | CÓDIGO DE LA VÍA | NOMBRE DE LA VÍA | TRAFICO PROMEDIO DIARIO | Proyectos de desarrollo rural contenidos en los planes de desarrollo municipales, departamentales y/o definidos por la ADR | Conecta con al menos un punto de intercambio modal | INDICADOR DE COMERCIALIZACIÓN |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | | Ninguno |
| 2 | | | | | | Ninguno |
| 3 | | | | | | Ninguno |

## FICHA 7. PRODUCTIVIDAD

- Indicar cuál es producto principal que se desarrolla en la zona beneficiada de la vía, para lo cual en la columna Producto Principal se cuenta con un listado de productos que el DNP identificó a partir del censo agrícola realizado por el Ministerio de Agricultura, el cual se tomó con base a la vocación de cada uno de los Municipios y las toneladas por hectárea cosechada.
- Si el producto principal de la vía no está en la lista predefinida, existe la opción de escoger Otro permanente, para lo cual se debe realizar su descripción en la columna Cual otro permanente.
- Si el municipio cuenta con varios productos principales identificar cual es el de mayor relevancia y los demás productos incluirlos en la columna Cual otro permanente.

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

**RESPONSABLES:**

**FICHA No. 7** Productividad

**FECHA DE ELABORACIÓN:**

| | 1 | 2 | 3 | 10 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **CÓDIGO DE LA VÍA** | **NOMBRE DE LA VÍA** | **PRODUCTO PRINCIPAL** | **Rendimiento (Toneladas/Hectárea cosechada)** | **CUAL OTRO PERMANENTE** |
| 1 | | | | NINGUNO | |
| 2 | | | | NINGUNO | |
| 3 | | | | NINGUNO | |

## FICHA 8. FORMATO DE PRIORIZACIÓN PNVIR

- Esta ficha recolecta toda la información diligenciada y hace la suma de los puntajes en la columna final, en la cual también establece el orden de prioridad para cada vía.
- Si al final de la ficha, la misma no arroja el puntaje se debe verificar en cada una de las hojas que toda la información este diligenciada.
- Si se presenta el caso de vías que tengan el mismo puntaje y por lo tanto el mismo orden de prioridad, se tienen dos opciones: dejarlas con el mismo orden de prioridad y en el momento en que se cuente con recursos para hacer la intervención, se escogerá a cuál de ellas se le realiza primero la inversión; la otra opción es que, desde un principio y con base a la experiencia y conocimiento que se tenga de las vías, se ajuste manualmente el orden de prioridad para las vías que tienen el mismo puntaje.

| | | | | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | TECNICOS - 15 | | | | SOCIAL - 35 | | | | | | | | | |
| N° | PRIORIDAD | CÓDIGO | CORREDOR (VARIABLES) | LONGITUD (km) | Conectividad a infraestructura de transporte | | Conectividad regional | | Población beneficiada | | Índice de concentración de víctimas del conflicto | | Población diferencial (Grupos étnicos, afrocolombianos o ROM) | | Centros sociales | | Sustitución de cultivos | |
| 1 | | | | | 0 | | 0 | | Menor al 10% de la población rural de cada municipio | 10 | Menor al 40,00% | 0 | Menor al 40,00% | 0 | | 0 | 0% | |
| 2 | | | | | 0 | | 0 | | Menor al 10% de la población rural de cada municipio | 10 | Menor al 40,00% | 0 | Menor al 40,00% | 0 | | 0 | 0% | |

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

| | | | | 25 | | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | 36 | 37 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | VARIABLES | AMBIENTAL - 15 | | | | | | | | | | | | | |
| N° | PRIORIDAD | CÓDIGO | CORREDOR | Parques Nacionales Naturales y/o Parques Naturales Regionales | Superposición con áreas de especial interés ambiental | | Superposición con coberturas de bosques o áreas seminaturales | | Superposición con coberturas de áreas húmedas o superficies de agua | | Superposición con corredores de conectividad ecológica | | Superposición con áreas de distribución de fauna endémica, migratoria y/o en condición de amenaza o vulnerabilidad | | PUNTAJE / PRIORIDAD | |
| 1 | | | | Sin superposición | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | | |
| 2 | | | | Sin superposición | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | Sin superposición | 3 | | |

## FICHA 9. INT. NECESA – REC. DISPO AJU

- Se busca tener una idea del costo estimado de la intervención que requiere cada vía, para lo cual se debe describir la necesidad de lo que se requiere, por ejemplo: estudios y diseños con su respectiva longitud; mejoramiento con su respectiva longitud; y mantenimiento.
- Al final de esta hoja de cálculo se incluye un presupuesto estimado, el cual es importante que cada municipio lo ajuste de acuerdo a su experiencia en costos de estudios y diseños, mantenimiento y mejoramiento; esto con el fin de obtener un valor que se ajuste a las condiciones del municipio.
- Lo que se busca es garantizar que las vías sean transitables, que la conectividad sea permanente en cualquier época del año, mediante la atención de los puntos críticos. Si existen tramos donde vale la pena construir una placa huella porque presentan una pendiente alta o curvas pronunciadas.
- Se busca que las obras que se construyan sean duraderas, no usar afirmados, por lo cual desde el INVIAS y el Ministerio de Transporte están impulsando el uso de tecnologías alternativas: estabilizaciones con productos químicos, estabilizaciones con sales, nanotecnología, entre otras, las cuales son muy buena alternativa para vías de bajo tráfico y disminuyen mucho los costos. Es de resaltar que este tipo de tecnologías requieren un mantenimiento estricto. Aunque estás tecnologías aún están en pruebas, hay muchas que han funcionado muy bien en varias zonas del país y en el exterior muchas de éstas ya han tenido un gran desarrollo. Se recomienda a los municipios evaluar esta posibilidad para en un futuro implementar estas alternativas.

RESPONSABLE: MELBA ROCIO CRUZ SOLARTE - CARLOS OLMES MAHE LOSADA - ALFREDY AGREDO DAMIAN
FICHA No. 9
FECHA DE ELA 8 de julio de 2021

| | | | | | | | | | ESTUDIOS Y DISEÑOS (km) | | MEJORAMIENTO (km) | | MANTENIMIENTO (km) | | AÑO 1 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| No | PRIORIDAD | CÓDIGO DE LA VÍA | CORREDOR | LONGITUD | CUENTA CON ESTUDIOS Y DISEÑOS | CUENTA CON PROYECTO ESTRUCTURADO | CUENTA CON PROYECTO APROBADO | DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | INVERSION TOTAL (millones) |
| 1 | 0 | | | | | | | | | - | | - | | - | - |
| 2 | 0 | | | | | | | | | - | | - | | - | - |
| 3 | 0 | | | | | | | | | - | | - | | - | - |

*"Por la cual se adoptan los Planes Viales y sus metodologías, como Herramienta de Planificación para la priorización de la Infraestructura de Transporte a intervenir a cargo de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones".*

RESPONSABLE: MELBA ROCIO CRUZ SOLARTE - CARLOS OLMES MAHE LOSADA - ALFREDY AGREDO DAMIAN
FICHA No. 9
FECHA DE ELA 8 de julio de 2021

| | | | | AÑO 9 | | | | | | | AÑO 10 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 2030 | | | | | | | 2031 | | | | | | | |
| | | | | ESTUDIOS Y DISEÑOS (km) | | MEJORAMIENTO (km) | | MANTENIMIENTO (km) | | INVERSION TOTAL (millones) | ESTUDIOS Y DISEÑOS (km) | | MEJORAMIENTO (km) | | MANTENIMIENTO (km) | | INVERSION TOTAL (millones) | INVERSION TOTAL (millones) |
| No | PRIORIDAD | CÓDIGO DE LA VÍA | CORREDOR | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | LONGITUD | VALOR | | |
| 1 | 0 | | | - | - | | - | | - | - | | - | | - | | - | - | - |
| 2 | 0 | | | - | - | | - | | - | - | | - | | - | | - | - | - |
| 3 | 0 | | | - | - | | - | | - | - | | - | | - | | - | - | - |

NOTAS:

3. Es indispensable diligenciar toda la información solicitada en la matriz porque al final cuando se hace la sumatoria de todos los puntajes, si faltó información por diligenciar, no va a funcionar bien la metodología.
4. Teniendo en cuenta que el ejercicio de diligenciamiento de la matriz arroja solo cifras, indicadores e índices, se hace necesario soportar dicha matriz con un documento muy sencillo en Word, contando básicamente en palabras lo que se diligenció en la formulación. Este documento permitirá que las personas que no conocen el municipio tengan una visión más amplia sobre él. Se recomienda que este documento contenga entre otros, la siguiente información:
    - Presentación, antecedente, objetivos, alcance.
    - Características y contexto de desarrollo del municipio tales como: Geología y Geomorfología, Hidrología, Clima, Biodiversidad, descripción de la población, sustitución de cultivos en el municipio, características económicas, entre otras.
    - En los sitios donde se realice Sustitución de Cultivos se recomienda describir en el documento: donde, qué tipo de cultivos, como se están reemplazando, que beneficios a traído para el municipio.
    - Desarrollo de la priorización de las vías terciarias: infraestructura de transporte, su estado y principales necesidades; una descripción general de la conectividad de las vías terciarias con los diferentes modos de transporte y la conectividad regional; descripción de los centros sociales que conectan cada una de las vías; descripción para la determinación de los criterios ambientales, incluyendo el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; criterios económicos; mencionar en términos generales la productividad del municipio.
    - Resultados de la priorización: incluyendo una percepción y descripción general de los resultados obtenidos una vez evaluados los criterios establecidos en el Plan Nacional de

Vías para la Integración Regional (PNVIR) para cada una de las vías.

- Planificación: necesidades de cada una de las vías y los costos aproximados para su intervención; incluir fuentes de financiación, metas en intervenciones, recursos disponibles, entre otros.
- Anexar plano con las vías municipales identificando la prioridad de cada una de las vías.