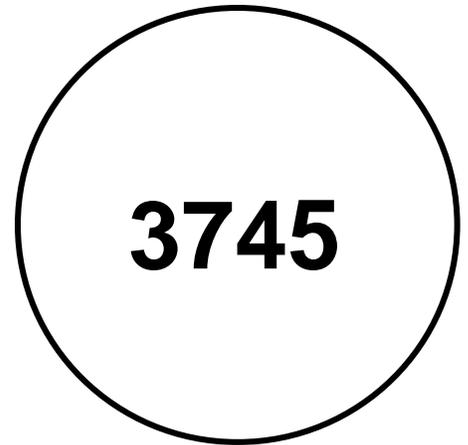


# Documento

# Conpes

---

Consejo Nacional de Política Económica y Social  
República de Colombia  
Departamento Nacional de Planeación



**IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO**  
**“PROGRAMA ESTRATÉGICO DE CONECTIVIDAD VIAL PARA BOYACÁ, ENMARCADO**  
**EN EL CONTRATO PLAN BOYACÁ CAMINO A LA PROSPERIDAD”**

**Ministerio de Transporte - INVIAS**

**Ministerio de Hacienda y Crédito Público**

**DNP: DIFP - DIES**

**Versión aprobada**

**Bogotá D.C, 20 de Mayo de 2013**

## TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN .....	4
2. ANTECEDENTES.....	4
3. JUSTIFICACIÓN .....	6
4. PROGRAMA ESTRATÉGICO DE CONECTIVIDAD VIAL DEL CONTRATO PLAN “BOYACÁ CAMINO A LA PROSPERIDAD” .....	9
<b>4.1. SUBPROYECTO 1. VÍA MONQUIRÁ - SANTA SOFÍA - VILLA DE LEYVA .....</b>	<b>14</b>
4.1.1. Localización, descripción y alcance del proyecto.....	14
4.1.2. Beneficios potenciales.....	15
4.1.3. Estructura y valor del subproyecto.....	16
<b>4.2. SUBPROYECTO 2. TIPACOQUE - EL ESPINO.....</b>	<b>16</b>
4.2.1. Localización, área geográfica de intervención.....	16
4.2.2. Beneficios potenciales.....	17
4.2.3. Estructura y valor del subproyecto.....	17
<b>4.3. SUBPROYECTO 3. PUENTE CAMACHO – JENESANO – TIBANÁ – CHINAVITA – GARAGOA – LAS JUNTAS .....</b>	<b>18</b>
4.3.1. Localización, área geográfica de intervención.....	18
4.3.2. Beneficios potenciales.....	19
4.3.3. Estructura y valor del subproyecto.....	19
<b>4.4. SUBPROYECTO 4. SOGAMOSO - TASCO.....</b>	<b>20</b>
4.4.1. Localización, área geográfica de intervención.....	20
4.4.2. Beneficios potenciales.....	21
4.4.3. Estructura y valor de subproyecto vial.....	21
<b>4.5. SUBPROYECTO 5. DESARROLLO VIAL DEL LAGO DE TOTA.....</b>	<b>22</b>
4.5.1. Localización, área geográfica de intervención.....	22
4.5.2. Beneficios potenciales.....	23
4.5.3. Estructura y valor del subproyecto.....	24
<b>4.6. SUBPROYECTO 6. BUENAVISTA – LA VICTORIA .....</b>	<b>24</b>
4.6.1. Localización, área geográfica de intervención.....	24
4.6.2. Beneficios potenciales.....	26
4.6.3. Estructura y valor del subproyecto.....	27

<b>4.7. SUBPROYECTO 7. CORREDOR VIAL DUITAMA – LÍMITE CON SANTANDER (CHARALÁ-SAN GIL)</b> .....	27
4.7.1. Localización, área geográfica de intervención.....	27
4.7.2. Beneficios potenciales.....	28
4.7.3. Estructura y valor del subproyecto.....	28
<b>4.8. SUBPROYECTO 8. MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE SOGAMOSO</b> .....	29
4.8.1. Localización, área geográfica de intervención.....	29
4.8.1. Beneficios potenciales.....	29
4.8.2. Estructura y valor del subproyecto.....	30
<b>4.9. SUBPROYECTO 9. MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE DUITAMA</b> .....	30
4.9.1. Localización, área geográfica de intervención.....	30
4.9.2. Beneficios potenciales.....	31
4.9.3. Estructura y valor del subproyecto.....	32
5. FINANCIACIÓN.....	32
6. RECOMENDACIONES.....	34

## 1. INTRODUCCIÓN

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES, la declaratoria de importancia estratégica del Programa Estratégico de Conectividad Vial para Boyacá, enmarcado en el Contrato Plan “Boyacá Camino a la Prosperidad”, para la consolidación de la red de transporte del departamento y del país, de conformidad con la Ley 819 de 2003<sup>1</sup> y el Decreto 4730 de 2005<sup>2</sup> en relación con los proyectos cuya ejecución supera el periodo de gobierno y, a la vez, considerando la convergencia de los intereses sectoriales definidos en el Plan Nacional de Desarrollo y otros documentos de planificación nacional con los intereses regionales del Departamento de Boyacá que se establecen en su Plan de Desarrollo Departamental, como se describe a continuación.

## 2. ANTECEDENTES

En el documento de política de largo plazo denominado Visión Colombia II Centenario – 2019, con el cual se presenta un panorama general de cómo debe ser el país cuando se conmemoren dos siglos de vida política independiente, se resalta el papel fundamental del sector transporte en la integración nacional e internacional del territorio, al vincular actividades económicas, productivas, comerciales y sociales.

De otra parte, el Plan Nacional de Desarrollo –PND- 2010-2014 “Prosperidad para

---

<sup>1</sup> El Art.10º. de la Ley 819/03 establece: “El Confis podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que: a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1o de esta ley; b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas; c) Cuando se trate de proyectos de inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio del ramo. La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica... **La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica**” (resaltado fuera de texto).

Por su parte el Art.11º. de la Ley 819/03 establece: “El Consejo Superior de Política Fiscal, Confis, en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1o de esta ley”.

<sup>2</sup> El Decreto 4730 de 2005, establece: Artículo 21. Validación del Impacto Fiscal de la Declaratoria de Importancia Estratégica. La declaratoria de importancia estratégica por parte del Conpes a que se refiere el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, requerirá del concepto previo y favorable del Confis, donde se valide la consistencia con el Marco de Gasto de Mediano Plazo y el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A su vez, el artículo 23 indica: Los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo período de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del CONFIS, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES.”

Todos”<sup>3</sup>, reconoce la infraestructura de transporte como una locomotora estratégica de crecimiento, la cual genera empleo, dinamiza la economía, aumenta la productividad, a través de sus encadenamientos con actividades conexas, fortalece la competitividad en los mercados internacionales, mejora la disponibilidad, calidad y precio de los bienes y servicios, disminuye los costos de transporte, generando un impacto social y regional. Adicionalmente, el PND enfatiza la importancia, que tiene la red terciaria y secundaria, a nivel de conectividad al unir los espacios rurales con los urbanos.

En el mismo sentido, el PND brinda un lineamiento de política de transporte enmarcada en procesos integrales de planificación, en el desarrollo de programas que respondan y complementen las apuestas productivas y sectoriales y en la integración y desarrollo regional, entre otros. Con este objeto, el PND señala varios mecanismos con los que se busca la convergencia de las políticas y estrategias de diferentes niveles administrativos del Gobierno con el fin de articular estos esfuerzos, logrando mejores resultados e impactos positivos en cuanto integración regional, dentro de las cuales se encuentra la figura del Contrato – Plan, la cual se deriva de los Planes de Desarrollo Nacional, Departamental y Municipal<sup>4</sup>.

En este contexto, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, ha adelantado la estructuración e implementación de proyectos estratégicos orientados a integrar las regiones, fortalecer los corredores de comercio exterior y a la consolidación de una red de transporte articulada y eficiente en el Departamento de Boyacá, dentro de los cuales encuentran los tramos de la vía transversal de Boyacá, el proyecto de concesión Ruta del Sol sector II, la concesión Briceño-Tunja-Sogamoso, la Transversal del Sisga (Guateque-El Secreto-Aguaclara), la Transversal del Cusiana (Sogamoso-Aguazul) y la conexión con Norte de Santander y Santander (Duitama-La Palmera-Presidente-Pamplona), proyectos que se señalan en los documentos CONPES 2691 de 1994, 3413 de 2006, 3536 de 2008, 3571 de 2009, 3644 de 2010 y 3706 de 2011.

Como complemento a lo anterior, es necesario iniciar acciones orientadas a mejorar la

---

<sup>3</sup> Expedido mediante la ley 1450 de 2011

<sup>4</sup> Consideraciones Contrato Plan Boyacá, 10 de Noviembre de 2012.

conectividad regional, a través de las cuales se garantice el acceso a los centros de producción y de comercialización de productos de la región, se mejoren las condiciones de acceso a servicios sociales y públicos, se garanticen mejores condiciones para incrementar flujos de bienes y servicios, que se traduzcan en incremento de comercio, de ingresos y de bienestar de la población en general.

### 3. JUSTIFICACIÓN

La inserción de Colombia en las tendencias de ampliación de mercados que caracterizan el nuevo orden económico mundial, a través de los acuerdos comerciales suscritos y los que espera concretar, le abren al país un horizonte de oportunidades para mejorar su competitividad y por esta vía, acelerar el crecimiento económico y aumentar el bienestar de la población<sup>5</sup>.

Sin embargo, para poder aprovechar esta oportunidad se requiere que el país ofrezca mayor competitividad a través de una infraestructura de transporte eficiente que implique costos menores; sobre la importancia de este aspecto, la CEPAL ha considerado: *“La “globalización”, trae como consecuencia un mayor enfoque en la eficiencia y los costos de los servicios de transporte, de los cuales, en gran medida, depende la competitividad. Los países con transportes ineficientes y caros pierden actividad económica, y por ende ingresos, a favor de los que cuentan con servicios de transporte más adecuados. Esta situación cobra especial importancia en Latinoamérica, que es una región cuyas exportaciones consisten principalmente en envíos masivos de productos de relaciones valor/cantidad comparativamente bajas, en cuyos precios necesariamente figuran de manera significativa los costos de transporte”*<sup>6</sup>. En el mismo sentido, en el documento CONPES 3612 de 2009, “Programa Estratégico de Autopistas Fase I”, se indica que *“los tratados comerciales y la globalización demandan infraestructuras de transporte con óptimas especificaciones técnicas, de tal manera que provean corredores seguros y confiables que reduzcan los costos de operación y por ende el precio final de los productos, estimulan la inversión y aumentan la competitividad del país”*<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> Departamento Nacional de Planeación 2008. Documento sectorial Infraestructura de la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad.

<sup>6</sup> Boletín Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe. CEPAL, Edición No. 219, noviembre de 2004.

<sup>7</sup> Documento Conpes 3612 de 2009.

Adicionalmente, el Banco Mundial señala para el caso colombiano que *“Las actividades económicas están concentradas en la región andina, relativamente alejadas de los puertos. El 75% del valor agregado (todos los sectores excluyendo minería) es generado en la región andina del eje Bogotá-Medellín-Cali; mientras que la región de la costa Atlántica produce un 15% y el restante 10% se genera en el resto del territorio”*<sup>8</sup>. Lo anterior, en concordancia con el CONPES 3612 de 2009 “Programa Estratégico de Autopistas Fase I” que señala: *“La estructura espacial de la producción, el consumo y los puertos de comercio exterior en Colombia, hacen que el transporte interno tenga una importancia significativa en la distribución física de bienes”*<sup>9</sup>.

Teniendo en cuenta lo anterior, a través del PND “Prosperidad para Todos” se ha dispuesto la coherencia y correspondencia del proceso de planificación nacional y territorial de la gestión pública, desde la concepción de la herramienta denominada “Contratos Plan”, *“...cuyo objeto es la planificación, ejecución, y financiación mancomunada de políticas, programas y proyectos, para el desarrollo integral del territorio con visión de largo plazo (Ley del Plan de Desarrollo y Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial)*<sup>10</sup>. Así, se suscribió el Contrato Plan “Boyacá Camino a la Prosperidad”, una estrategia integral de desarrollo que contempla cinco ejes: planificación y ordenamiento territorial, conectividad vial, hábitat y formalización predial, desarrollo turístico, ciencia, tecnología e innovación. El costo total del Contrato Plan para Boyacá es de \$739.000 millones corrientes, de los cuales el 67% será cofinanciado por la Nación.

De otra parte, el Plan de Desarrollo Departamental de Boyacá 2012-2015: “Boyacá se Atreve”<sup>11</sup> contempla como uno de sus ejes transversales, garantizar una infraestructura vial adecuada que permita la integración regional y el desarrollo de los potenciales económicos, en particular el componente de Infraestructura para la productividad, considerando que el desarrollo del territorio está altamente condicionado a la construcción de las vías para ser competitivos, resaltando que la conexión de los centros de consumo, con las áreas productivas ayudará a

---

<sup>8</sup> Infraestructura Logística y de Calidad para la Competitividad de Colombia. Banco Mundial, 2006.

<sup>9</sup> Documento Conpes 3612 de 2009.

<sup>10</sup> Ver Contrato Plan “Boyacá Camino a la Prosperidad”, Acuerdo Estratégico para el Desarrollo del Territorio, suscrito el 10 de Noviembre de 2012. Ver además, Artículo 8° de la Ley 1450 de 2011 y Arts. 13,15, 18, 20 de la Ley 1454 de 2011.

<sup>11</sup> Ver Ordenanza Departamental 004 del 30 de mayo de 2012

disminuir los costos de producción y a mejorar la logística de comercialización<sup>12</sup>.

El Plan de Desarrollo Departamental identifica así mismo, la debilidad de la infraestructura vial, como uno de los principales obstáculos y desventajas para el departamento; a causa del deterioro de la misma y las condiciones deficientes de transitabilidad para la mayoría de corredores, generado por la falta de articulación entre municipios para la generación de proyectos viales de impacto subregional e interdepartamental, que posibiliten el desarrollo económico y social<sup>13</sup>.

En este sentido, como resultado de la formulación del Plan de Desarrollo Departamental, se diseñó la estrategia de desarrollo territorial subregional denominada “las 7 Maravillas de Boyacá para el mundo” con el propósito de mejorar las condiciones productivas, turísticas y competitivas, para generación de ingresos y mejoramiento de condiciones de vida de la población del Departamento, resaltándose la importancia de un Programa Estratégico de Conectividad Vial para tal propósito, lo cual representa una prioridad dentro del clausulado del contrato plan, en lo que se refiere al inicio de ejecución de este componente junto con el de turismo.

En este marco, para ejecutar el eje de conectividad vial del Contrato Plan, el Gobierno Nacional y Departamental diseñaron el Programa Estratégico de Conectividad Vial que pretende contribuir con la ampliación y desarrollo de la infraestructura de transporte, mediante la priorización de nuevas conexiones viales articuladoras de la malla vial secundaria con la red vial principal, bajo esquemas de inversión pública o asociaciones público privadas, para que los flujos de viajeros y mercancías, se dispongan en estos corredores de comercio, mejorando la conectividad de varias subregiones del departamento de Boyacá con la red vial principal del país. Así, se esperaría que, el Programa Estratégico de Conectividad Vial, en estrecha relación con los ejes turístico y de ordenamiento territorial<sup>14</sup> contribuya a fortalecer las políticas de productividad y competitividad de largo plazo, con miras a la integración subregional, regional y nacional del Departamento.

---

<sup>12</sup> Plan Departamental de Desarrollo “Boyacá se atreve”. Pág.31

<sup>13</sup> Plan Departamental de Desarrollo “Boyacá se atreve”. Pág.163

<sup>14</sup> El eje de Desarrollo Turístico, contempla el desarrollo y consolidación de 7 destinos turísticos, en tanto que el eje de Planificación y ordenamiento territorial contempla la relevancia de potenciar el desarrollo endógeno del departamento.

Con el desarrollo del Programa Estratégico de Conectividad Vial para Boyacá, que se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social, se espera obtener reducciones en los tiempos de recorrido de pasajeros, productos y mercancías, reducción en los costos de operación de los vehículos de carga y de pasajeros y mejoramiento en la accesibilidad a zonas productivas y turísticas de las diferentes subregiones del departamento.

#### **4. PROGRAMA ESTRATÉGICO DE CONECTIVIDAD VIAL DEL CONTRATO PLAN “BOYACÁ CAMINO A LA PROSPERIDAD”**

El Departamento de Boyacá cuenta con una red vial de 19.775 Km, distribuida de la siguiente manera:

**Tabla 1. Red vial departamento de Boyacá**

<b>Entidad</b>	<b>Red a cargo</b>	<b>Longitud (Km)</b>
Agencia Nacional de Infraestructura	Primaria	322
Instituto Nacional de Vías	Primaria	726
Gobernación de Boyacá	Secundaria	4,209
Gobernación de Boyacá y Municipios	Terciaria	11,906
Instituto Nacional de Vías	Terciaria	2,612
<b>Total red vial departamental</b>		<b>19,775</b>

Fuente: Ministerio de Transporte (Anuario Estadístico 2012, Oficina Plan Vial Regional, INVÍAS)

La conectividad vial para el departamento está considerada como estrategia transversal del Plan de Desarrollo departamental, con el propósito de lograr conectividad física de todas las sub regiones con los mercados internos y externos, y promover el desarrollo articulado del sector agroindustrial, minero y turístico principalmente, además de garantizar el acceso a los servicios sociales y al mejoramiento de la calidad de vida.

Con base en lo registrado en el Plan Vial Departamental 2009, que es el documento guía para la gestión vial del departamento, articulado con el proyecto Plan Vial Regional del Ministerio de Transporte, se considera que el deterioro de la malla vial responde a la incapacidad estructural de las vías para asumir cambios de servicio derivados del desarrollo económico de la región, al aumento del tránsito vehicular y superación de las cargas de

transporte para las cuales fueron originalmente diseñadas y proyectadas y a los daños ocasionados por la Ola Invernal 2010-2011.

De acuerdo al diagnóstico anterior, el Programa Estratégico de Conectividad Vial tiene como objetivos específicos:

- Consolidar una red articulada y eficiente de transporte que, con adecuados niveles de servicio y de capacidad, facilite la movilidad de pasajeros y la conexión entre los centros de producción, de consumo y turísticos del departamento y de éstos con los corredores de competitividad y de comercio exterior para promover la productividad de la región.
- Mejorar los niveles de servicio y capacidad de la red vial de carreteras en Boyacá, disminuyendo los costos de operación de los automotores y tiempos de viaje.
- Contribuir al mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física de transporte, a través de una infraestructura vial moderna, de alta calidad y con capacidad para estimular el crecimiento económico sostenido de varios sectores como agricultura, minería y turismo, además de la equidad social en las distintas subregiones del departamento.

Para el Programa Estratégico de Conectividad Vial, el Ministerio de Transporte y la Gobernación de Boyacá han identificado y priorizado nueve (9) subproyectos viales con una longitud total de 367,1 Km, que constituyen la estrategia prioritaria para ser ejecutada en el marco del Contrato Plan “Boyacá Camino a la Prosperidad”, definidos en la Tabla 2.

**Tabla 2. Subproyectos priorizados en el Acuerdo Estratégico del Contrato Plan con Boyacá**

N°	SUBPROYECTO	LONGITUD A INTERVENIR (Km) <sup>15</sup>
1	MONIQUIRÁ - STA. SOFÍA - VILLA DE LEYVA	38,2
2	TIPACOQUE - EL ESPINO	31,0
3	PUENTE CAMACHO - GARAGOA - LAS JUNTAS	62,7
4	SOGAMOSO - TASCO	33,0
5	DESARROLLO VIAL LAGO DE TOTA	60,0
6	BUENAVISTA - LA VICTORIA	80,7

<sup>15</sup> El alcance físico en la longitud aproximada de intervención en Kilómetros, estará sujeto a los resultados de los estudios y diseños definitivos.

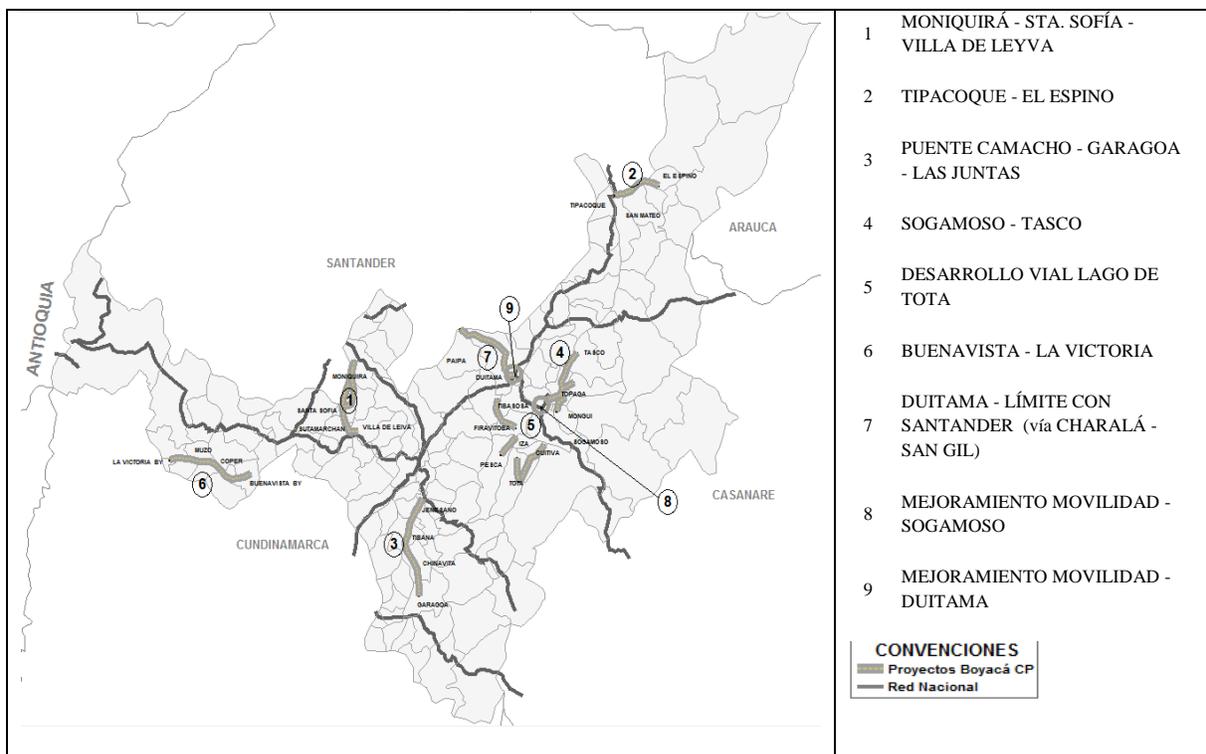
N°	SUBPROYECTO	LONGITUD A INTERVENIR (Km) <sup>15</sup>
7	DUITAMA - LÍMITE CON SANTANDER (vía CHARALÁ - SAN GIL)	54,0
8	MEJORAMIENTO MOVILIDAD - SOGAMOSO	6,0
9	MEJORAMIENTO MOVILIDAD - DUITAMA	1,5
<b>Total Conectividad Vial</b>		<b>367,1</b>

Fuente: Contrato Plan departamento de Boyacá. Elaboración: DNP

En general, el alcance de estos subproyectos incluye actualización de estudios y diseños (que se encuentran en ejecución), pavimentación y rehabilitación.

La ubicación geográfica de los subproyectos al interior del departamento se puede observar en el Mapa 1:

**Mapa 1. Ubicación geográfica subproyectos del Programa de Conectividad Vial**



Elaboración: DNP Fuente: Gobernación de Boyacá.

El programa responde entonces a la necesidad de fortalecer la conectividad interna y regional del departamento de Boyacá y del centro del país para facilitar el acceso a sus zonas productoras y mineras estratégicas, zonas turísticas y el transporte y comercio de productos a

través de los principales ejes viales del país.

Por otra parte, aumentar el número de kilómetros de carreteras en buenas condiciones está asociado a aumentos de PIB según varios análisis realizados en años recientes<sup>16</sup>. De acuerdo con una estimación preliminar sobre cómo las inversiones proyectadas en el presente CONPES impactarán el PIB de los municipios del área de influencia de los subproyectos, se puede considerar que, en promedio, el PIB de estos municipios crecerá en 4,8% entre 2014 y 2017, así mismo, el PIB del departamento de Boyacá crecerá en promedio en 1,4% entre 2014 y 2017<sup>17</sup>.

Adicionalmente, al promover la integración de la región, el programa contribuiría a mejorar el desarrollo de apuestas productivas destinadas a fomentar los sistemas agrícolas, pecuarios y forestales con potencial competitivo. En la Tabla 3 se puede observar la relación de estas áreas correspondientes a los municipios directamente impactados por los subproyectos mencionados anteriormente<sup>18</sup>.

**Tabla 3. Área para productividad agrícola y forestal (Has)**

<b>Agrícola y Forestal</b>	
Vocación <sup>19</sup>	136.217
Uso Actual <sup>20</sup>	26.104
<b>TOTAL</b>	<b>162.320</b>

Fuente: Cálculos suministrados por la Dirección de Desarrollo Rural del DNP

En cuanto a la población beneficiada, se ha utilizado una aproximación basada en la proyección del DANE para el área total municipal en el período 2005-2020, encontrando que se beneficiaría a cerca de 480.000 habitantes del departamento de Boyacá con la intervención sobre los subproyectos viales del Programa de conectividad.

<sup>16</sup> Cárdenas Mauricio, Gaviria Alejandro y Meléndez Marcela, La infraestructura de transporte en Colombia, 2005. Echeverry Juan Carlos, El transporte como motor del desarrollo, 2009.

<sup>17</sup> Estimaciones realizadas por el Departamento Nacional de Planeación basados en estudios de impacto del PIB

<sup>18</sup> No se incluyen los proyectos que se desarrollan en el ámbito urbano

<sup>19</sup> Fuente: IGAC - Corpoica. Estudio de vocación de uso, conflicto y uso del suelo en Colombia 2002

<sup>20</sup> Fuente: MADR - DPS Evaluaciones Agropecuarias por consenso 2011

En el caso del sector minero, que se vería beneficiado por el desarrollo del Programa de Conectividad Vial, se encuentra el transporte de carbón por medio de la red de carreteras. Los municipios localizados en el área de influencia directa registraron una producción total de más de 729.000 Ton durante el año 2012 que corresponde al 28% de la producción total del departamento de Boyacá, como se muestra en la Tabla 4.

**Tabla 4. Producción de Carbón 2012 (Ton)**

	<b>Total Departamental</b>	<b>Total Municipios de Influencia</b>
<b>Producción total de Carbón (Ton)</b>	2,625,247	729,256

Fuente: Datos suministrados por la Agencia Nacional de Minería, Actualización del Catastro Minero: Febrero 21 de 2013

Otro de los beneficios de la intervención sobre las vías del departamento corresponde a la potencialización del turismo en varios de los municipios de la zona de influencia directa, ya que permitiría incrementar el flujo de viajeros y reducir sus tiempos de desplazamiento hasta dichos puntos; el potencial del departamento puede apreciarse en el aumento de los visitantes de parques nacionales naturales en un 47% entre el 2011 al 2012 y la ocupación hotelera que aumentó del 37,8% en el 2011 al 39,2% en el 2012<sup>21</sup>.

Por último, según lo registrado en el Plan Vial Regional 2009 de la Secretaría de Infraestructura Pública, Dirección Técnica y Dirección de Obras Departamental avalado por el Ministerio de Transporte<sup>22</sup>, estos tramos viales registran movilización de carga y de pasajeros que se verían beneficiados con las intervenciones propuestas al mejorar sus condiciones de transporte.

A continuación se hace la presentación genérica de cada uno de los subproyectos que conforman el Programa estratégico de conectividad vial para Boyacá, enmarcado en el Contrato Plan “Boyacá Camino a la Prosperidad” que se somete a consideración del CONPES, de igual forma se presentan algunos de los beneficios potenciales, en términos de población

<sup>21</sup> Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Oficina de Estudios Económicos.

<sup>22</sup> Plan Vial Regional: programa del Gobierno Nacional orientado a implementar sistemas de gestión vial en los departamentos y al fortalecimiento institucional de los Entes Territoriales para ejercer sus competencias en materia vial.

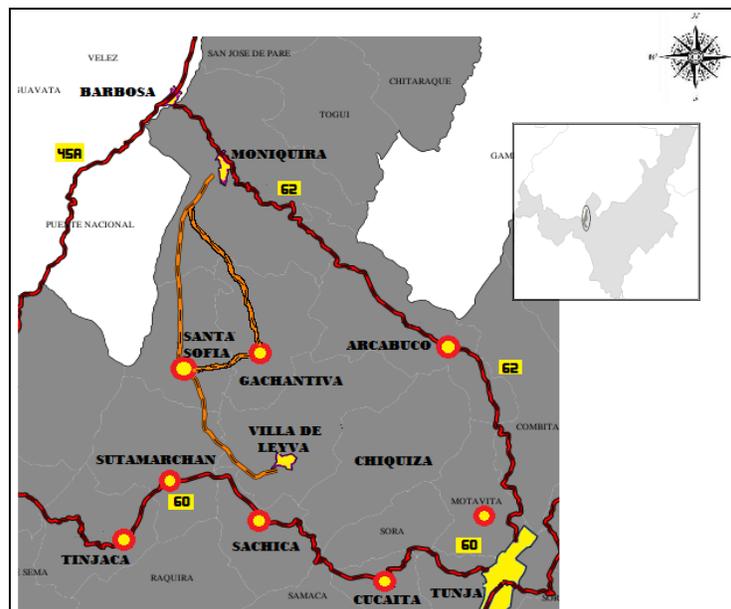
beneficiada<sup>23</sup>, relación con los 7 destinos turísticos del departamento y movilización de carga y pasajeros.

#### 4.1. SUBPROYECTO 1. VÍA MONQUIRÁ - SANTA SOFÍA - VILLA DE LEYVA

##### 4.1.1. Localización, descripción y alcance del proyecto

El subproyecto se encuentra localizado en la Subregión de Ricaurte, como se muestra en el Mapa 2:

**Mapa 2. Ubicación geográfica del subproyecto Moniquirá – Santa Sofía – Villa de Leyva**



Elaboración: DNP Fuente: Gobernación de Boyacá

Este subproyecto busca mejorar la conectividad de las cabeceras municipales de Villa de Leyva, Santa Sofía, Gachantivá y Moniquirá hacia la costa norte colombiana mediante el acceso a la Ruta 45A (Chiquinquirá-Bucaramanga), a la Ruta 60 (Transversal de Boyacá: Tunja-Puerto Boyacá), al río Magdalena hacia la Costa Atlántica y a la denominada Ruta del Sol.

En el tramo vial se pueden diferenciar dos tramos bien definidos. El primero, que inicia en

<sup>23</sup> Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2011, las cifras consideran la población total municipal.

Villa de Leyva y termina en Santa Sofía, tiene 15 kilómetros que se encuentran pavimentados en regular estado. El segundo, que inicia en Santa Sofía y termina en Moniquirá, pasando por Gachantivá, presenta superficie en afirmado y funciona con un bajo nivel de servicio. Por lo anterior, el alcance programado para el subproyecto incluye la actualización de diseños, la rehabilitación de los 15 Km entre Villa de Leyva y Santa Sofía y la pavimentación de 23 Km del tramo comprendido entre los municipios de Santa Sofía, Gachantivá y Moniquirá.

#### 4.1.2. Beneficios potenciales

Los beneficiarios del subproyecto serán los habitantes de la subregión de Ricaurte que corresponden a los municipios del área de influencia directa: Moniquirá, Santa Sofía, Gachantivá y Villa de Leyva que suman cerca de 42.000 habitantes, como se puede observar en la Tabla 5.

**Tabla 5: Proyección población en el periodo 2013-2020 (Habitantes)**

<b>MUNICIPIO</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
Moniquirá	21.512	21.402	21.131
Santa Sofía	2.790	2.704	2.514
Gachantivá	2.743	2.654	2.449
Villa de Leyva	15.502	16.478	19.171
<b>TOTAL</b>	42.547	43.238	45.265

Fuente: Proyecciones de Población 2005 - 2020 por área total municipal, DANE, 2011

Adicionalmente, con esta vía en óptimas condiciones se podría incrementar el turismo en el departamento de Boyacá y, en especial, a los atractivos turísticos de la subregión de Ricaurte, dentro de los cuales se encuentra el municipio de Villa de Leyva, que quedó definido como uno de los 7 destinos turísticos impulsados por el Contrato Plan.

Por último, según lo registrado en el Plan Vial Regional 2009 este tramo vial registró un transporte de carga de aproximadamente 20.000Ton de productos y 16.000 pasajeros por año.

### 4.1.3. Estructura y valor del subproyecto

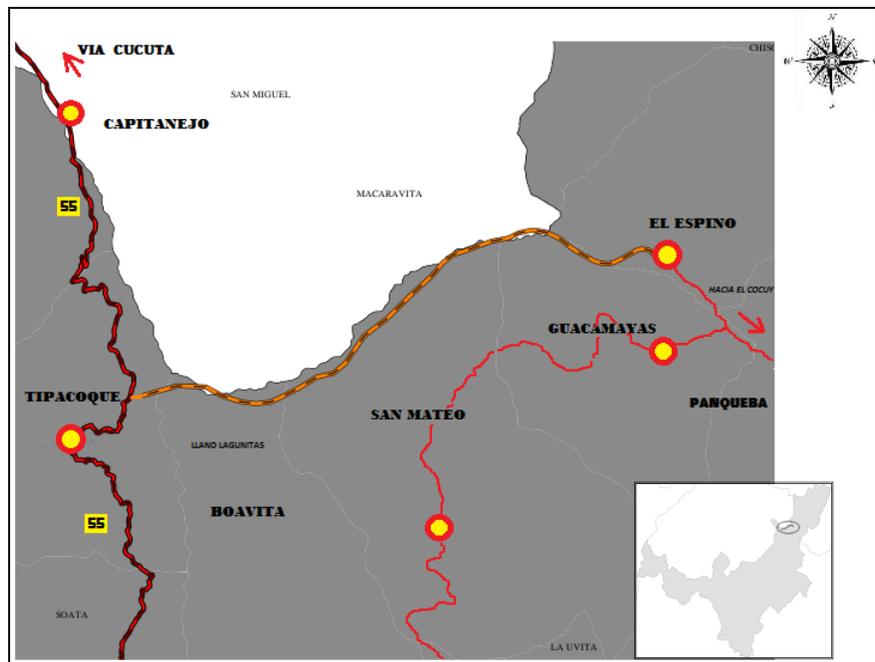
Este subproyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública, el plazo estimado para la ejecución de la obra es de 24 meses con un costo total de \$54.951 millones, cuya financiación contará con los aportes relacionados en las Tablas 17 y 18 del capítulo de Financiación.

## 4.2. SUBPROYECTO 2. TIPACOQUE - EL ESPINO

### 4.2.1. Localización, área geográfica de intervención

El subproyecto se encuentra localizado en la Subregión de Norte, como se muestra en el Mapa 3:

**Mapa 3. Ubicación geográfica subproyecto Tipacoque – El Espino**



Elaboración: DNP Fuente: Gobernación de Boyacá

El subproyecto busca facilitar la conectividad de las cabeceras municipales de la subregión, El Espino y Tipacoque (en el sitio denominado Puente Lata) con la Ruta 55 para dar salida directa a Santander (Málaga) y Norte de Santander (Pamplona y Cúcuta).

El tramo vial transcurre paralelo al límite entre los Departamentos de Boyacá y Santander

en un recorrido de 31 Km por un terreno de características montañosas que se encuentra a nivel de afirmado y que en general presenta malas condiciones. El proyecto incluye actualización de diseños y pavimentación de los 31 Km del corredor.

#### 4.2.2. Beneficios potenciales

Los beneficiarios serán los habitantes de la subregión del Norte en los municipios de El Espino, Panqueva, Guacamayas, Güican y El Cocuy, que serían cerca de 20.000 habitantes, como se puede observar en la Tabla 6.

**Tabla 6: Proyección población en el periodo 2013-2020 (Habitantes)**

<b>MUNICIPIO</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
El Espino	4.169	4.195	4.230
El Cocuy	5.309	5.241	5.041
Guacamayas	1.771	1.693	1.518
Guicán	7.110	6.909	6.426
Panqueba	1.563	1.487	1.333
<b>TOTAL</b>	<b>19.922</b>	<b>19.525</b>	<b>18.548</b>

Fuente: Proyecciones de Población 2005 - 2020 por área total municipal, DANE, 2011

El mejoramiento de las condiciones de la vía incrementaría la posibilidad de acceso a atractivos naturales del país como la Sierra Nevada del Cocuy, que corresponde a uno de los 7 destinos turísticos contemplados en el Contrato Plan.

Para este tramo, de acuerdo con el Plan Vial Departamental 2009 se registró un transporte de carga de aproximadamente 109.000 toneladas de productos y 87.000 pasajeros por año.

#### 4.2.3. Estructura y valor del subproyecto

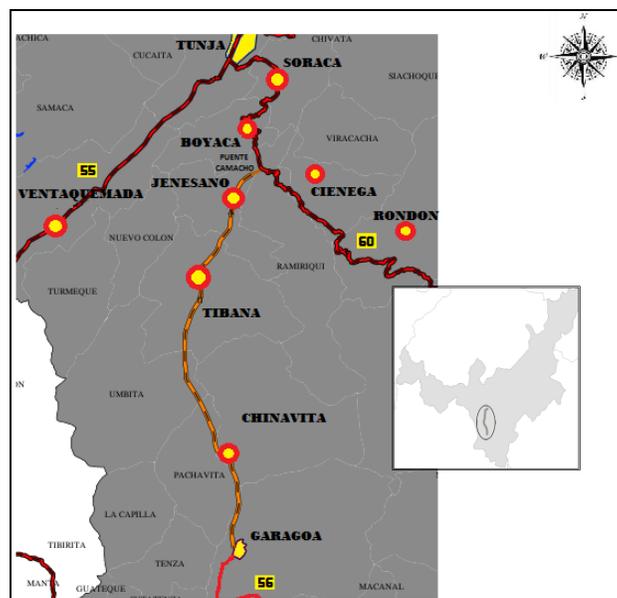
Este subproyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública, el plazo estimado para la ejecución de la obra es de 21 meses con un costo total de \$39.826 millones, cuya financiación contará con los aportes relacionados en las Tablas 17 y 18 del capítulo de Financiación.

### 4.3. SUBPROYECTO 3. PUENTE CAMACHO – JENESANO – TIBANÁ – CHINAVITA – GARAGOA – LAS JUNTAS

#### 4.3.1. Localización, área geográfica de intervención

El subproyecto se encuentra localizado en la subregión sur del departamento de Boyacá, como se muestra en el Mapa 4:

**Mapa 4. Ubicación geográfica del subproyecto Puente Camacho – Jenesano – Tibaná – Chinavita – Garagoa – Las Juntas**



Elaboración: DNP Fuente: Gobernación de Boyacá

Este subproyecto tiene como propósito mejorar la conexión del centro del departamento con su zona sur y generar conectividad hacia el piedemonte llanero.

Inicia en el punto denominado Puente Camacho, entre los municipios de Boyacá y Ramiriquí, sobre la ruta nacional No 60 (Transversal de Boyacá), continúa hasta llegar al casco urbano de Jenesano y de allí sigue su recorrido por los municipios de Tibaná, Chinavita y Garagoa (en el sitio denominado Las Juntas, ubicado sobre la Ruta No 56, que conduce a los Llanos Orientales). Actualmente, el 80% de la vía se encuentra a nivel de pavimento en mal estado y con un bajo nivel de servicio y el 20% restante del tramo vial se encuentra en afirmado.

Por lo anterior, el alcance programado para este subproyecto incluye la rehabilitación de 50 Km pavimentados y la pavimentación de 13 Km que se encuentran en afirmado.

#### **4.3.2. Beneficios potenciales**

Los beneficiarios serán los habitantes de la subregión piedemonte llanero, que se encuentran en el recorrido del proyecto: Jenesano, Tibaná, Chinavita y Garagoa, que suman más de 37.000 habitantes, como se observa en la Tabla 7.

**Tabla 7: Proyección población en el periodo 2013-2020 (Habitantes)**

<b>MUNICIPIO</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
Chinavita	3.582	3.528	3.370
Garagoa	16.880	16.944	17.118
Jenesano	7.612	7.640	7.725
Tibaná	9.295	9.186	8.926
<b>TOTAL</b>	<b>37.369</b>	<b>37.298</b>	<b>37.139</b>

Fuente: Proyecciones de Población 2005 - 2020 por área total municipal, DANE, 2011

Por otra parte, la intervención de esta vía ayudaría a consolidar los servicios y el acceso a otro de los 7 destinos turísticos del departamento, priorizados en el Contrato Plan, denominado Las Maravillas del Piedemonte Llanero.

Por último, según lo registrado en el Plan Vial Departamental, este tramo registró un transporte de carga de aproximadamente 200.000 toneladas y 290.000 pasajeros por año.

#### **4.3.3. Estructura y valor del subproyecto**

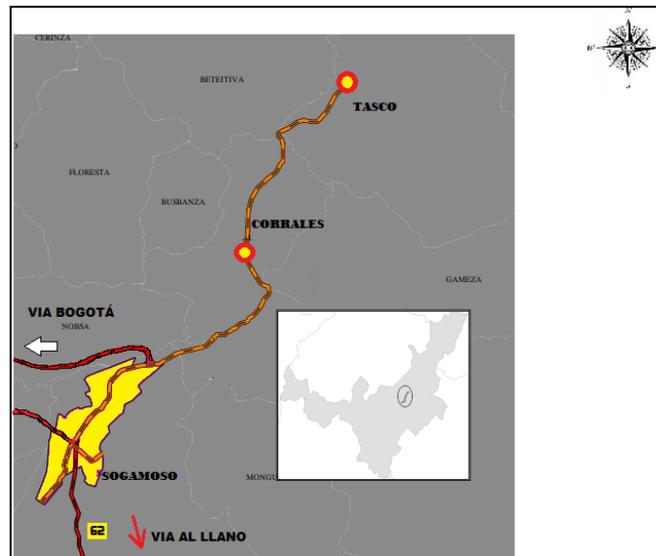
Este subproyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública, el plazo estimado para la ejecución de la obra es de 30 meses con un costo total de \$92.483 millones, cuya financiación contará con los aportes relacionados en las Tablas 17 y 18 del capítulo de Financiación.

#### 4.4. SUBPROYECTO 4. SOGAMOSO - TASCO

##### 4.4.1. Localización, área geográfica de intervención

El subproyecto se encuentra localizado en la subregión de Lago de Tota como se muestra en el Mapa 5:

**Mapa 5. Ubicación geográfica del subproyecto Sogamoso - Tasco**



Elaboración: DNP Fuente: Gobernación de Boyacá

El subproyecto inicia en el límite del casco urbano del municipio de Tasco hasta llegar al municipio de Corrales y sigue hasta llegar al casco urbano del municipio de Sogamoso en el punto donde se encuentra el Colegio Gustavo Jiménez. Con esta intervención se busca conectar estos municipios en el departamento de Boyacá y brindar una alternativa de conexión con la Ruta No 55, que conduce a Bogotá y con la Ruta No 62 que lleva a los Llanos Orientales.

En el subproyecto se identifican dos tramos: el primero, de Tasco a Corrales se encuentra sin pavimentar y tiene aproximadamente 17 Km de longitud; el segundo de Sogamoso a Corrales de 16 Km que se encuentran a nivel de pavimento en mal estado. En ese sentido, el alcance programado incluye la rehabilitación de los 16 Km comprendidos entre Sogamoso y Corrales y la pavimentación de los 17 Km comprendidos entre Corrales y Tasco.

#### 4.4.2. Beneficios potenciales

Los beneficiarios serán los viajeros y habitantes que involucran el trayecto de la vía. Los municipios beneficiados directamente son Sogamoso, Corrales, Tópaga, Tasco, y demás municipios limítrofes. Los beneficiarios potenciales serían más de 131.000 habitantes, como se puede observar en la siguiente tabla:

**Tabla 8: Proyección población en el periodo 2013-2020 (Habitantes)**

<b>MUNICIPIO</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
Sogamoso	114.213	113.295	110.885
Corrales	2.330	2.273	2.157
Tópaga	3.694	3.694	3.689
Tasco	6.478	6.361	6.063
Paz del Río	4.796	4.680	4.391
<b>TOTAL</b>	<b>131.511</b>	<b>130.303</b>	<b>127.185</b>

Fuente: Proyecciones de Población 2005 - 2020 por área total municipal, DANE, 2011

De igual forma, la intervención vial proporcionaría una alternativa de acceso que contribuya a dinamizar el sector turístico asociado a Sogamoso, el cual hace parte del polo de desarrollo turístico de Tunja–Duitama–Sogamoso, identificado como uno de los 7 destinos turísticos de Boyacá, impulsados por el Contrato Plan.

Este tramo, según lo registrado en el Plan Vial Regional 2009, registró un transporte de carga de aproximadamente 380.000 Ton y 50.000 pasajeros por año.

#### 4.4.3. Estructura y valor de subproyecto vial

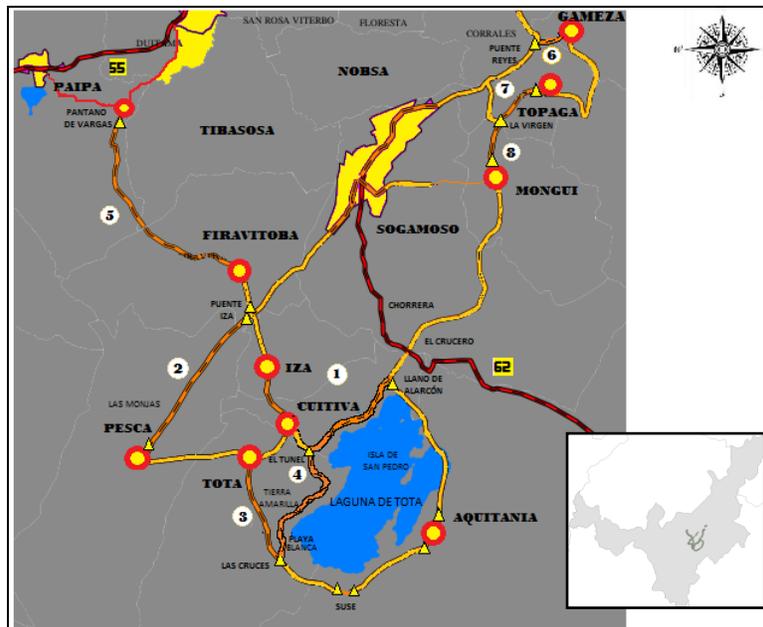
Este subproyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública, el plazo estimado para la ejecución de la obra es de 18 meses con un costo total de \$57.771 millones, cuya financiación contará con los aportes relacionados en las Tablas 17 y 18 del capítulo de Financiación.

## 4.5. SUBPROYECTO 5. DESARROLLO VIAL DEL LAGO DE TOTA

### 4.5.1. Localización, área geográfica de intervención

El subproyecto se encuentra localizado en la subregión de Lago de Tota, como se muestra en el Mapa 6:

**Mapa 6. Ubicación geográfica del subproyecto Desarrollo vial del lago de Tota**



Elaboración: DNP Fuente: Gobernación de Boyacá

El subproyecto pretende mejorar la continuidad de varios tramos viales que interconectan los municipios de la región del Lago de Tota. Además, mejoraría la conexión de esta zona con la capital del país, por la Ruta No 55 y con los Llanos Orientales por la Ruta No 62 que va hacia Aguazul y Yopal en Casanare. El desarrollo vial de Tota está conformado por los ocho subtramos que pueden observarse en el mapa anterior y cuyas principales características se relacionan en la Tabla 9.

**Tabla 9. Tramos del subproyecto Desarrollo vial del lago de Tota**

TRAMO	MUNICIPIO	LONG.(KM)	ESTADO
Llano de Alarcón – El Túnel	Cuitiva	9,0	Vía en afirmado
Pesca – Puente Iza	Pesca, Iza, Firavitoba	11,8	Pavimento en regular estado

<b>TRAMO</b>	<b>MUNICIPIO</b>	<b>LONG.(KM)</b>	<b>ESTADO</b>
Tota – Vía Playa Blanca	Pesca	4,5	Vía en afirmado
El Tunel – Las Cruces	Cuitiva, Aquitania	10,6	Vía en afirmado
Firavitoba – Pantano de Vargas	Firavitoba, Paipa	13,0	Pavimento en regular estado
Gámeza – Puente Reyes	Gámeza, Corrales	4,7	Pavimento en regular estado
La Virgen – Tópaga	Tópaga, Monguí	2,8	Pavimento en regular estado
La Virgen – Monguí	Monguí	3,5	Pavimento en regular estado.

Fuente: Departamento Administrativo de Planeación de Boyacá

Teniendo en cuenta lo anterior, se ha planteado que el alcance del subproyecto incluya la pavimentación de 24,1 Km de los tramos Llano de Alarcón - El Túnel, Tota - Vía Playa Blanca y el Túnel-Las Cruces, la rehabilitación de 35,9 Km de los Firavitoba- Pantano de Vargas, Gámeza-Puente Reyes, La Virgen - Tópaga, La Virgen - Monguí y Pesca - Puente de Iza.

#### **4.5.2. Beneficios potenciales**

Los beneficiarios serán los habitantes de la subregión Lago de Tota y en particular los municipios del área de influencia directa: Tota, Cuitiva, Aquitania, Iza, Firavitova, Pesca y Monguí. Los beneficiarios potenciales serán más de 55.000 habitantes, como se puede observar en la Tabla 10:

**Tabla 10: Proyección población en el periodo 2013-2020 (Habitantes)**

<b>MUNICIPIO</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
Aquitania	15.577	15.241	1.256
Corrales	2.330	2.273	2.157
Cuitiva	1.932	1.906	1.829
Firavitova	5.996	5.907	5.694
Gámeza	5.019	4.856	4.468
Iza	2.305	2.349	2.463
Monguí	4.989	4.986	4.981
Pesca	8.369	8.032	7.226

<b>MUNICIPIO</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
Tópaga	3.694	3.694	3.689
Tota	5.457	5.386	5.180
<b>TOTAL</b>	<b>55.668</b>	<b>54.630</b>	<b>51.943</b>

Fuente: Proyecciones de Población 2005 - 2020 por área total municipal, DANE, 2011.

De igual forma, la intervención de estos tramos viales para dejarlos en condiciones óptimas contribuiría en la dinamización del sector del Lago de Tota, el cual fue priorizado como una de los 7 destinos turísticos de Boyacá por el Contrato Plan.

Finalmente, el Plan Vial Departamental 2009, registró un transporte de carga de aproximadamente 1.300.000 toneladas y 125.000 pasajeros por año para este tramo.

#### **4.5.3. Estructura y valor del subproyecto**

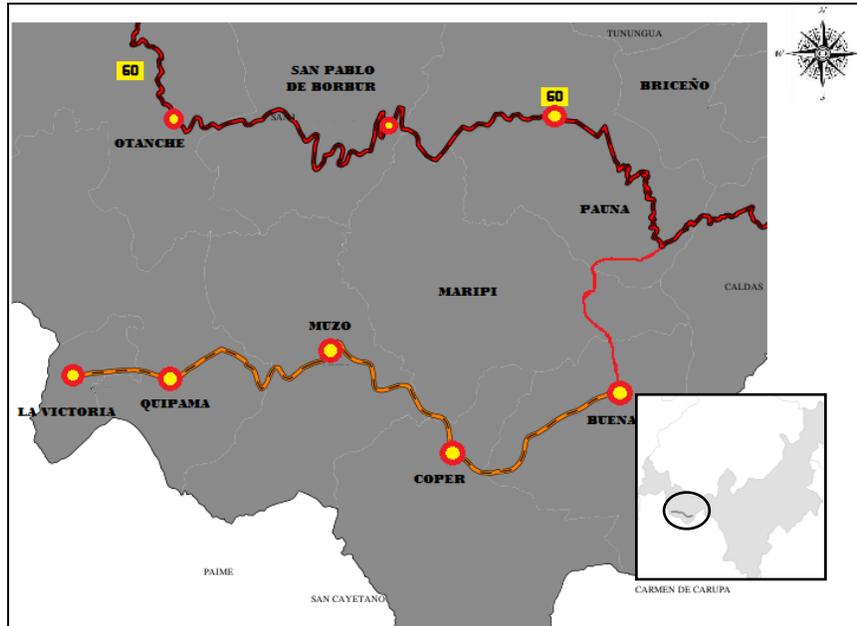
Este subproyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública, el plazo estimado para la ejecución de la obra es de 18 meses con un costo total de \$68.745 millones, cuya financiación contará con los aportes relacionados en las Tablas 17 y 18 del capítulo de Financiación.

### **4.6. SUBPROYECTO 6. BUENAVISTA – LA VICTORIA**

#### **4.6.1. Localización, área geográfica de intervención**

El proyecto se encuentra localizado en la subregión de Occidente, como se muestra en el Mapa 7:

**Mapa 7. Ubicación geográfica del subproyecto Buenavista – La Victoria**



Elaboración: DNP Fuente: Gobernación de Boyacá

Este subproyecto tiene como propósito conectar la subregión de Occidente con el resto del departamento de Boyacá, inicia su recorrido en el municipio de La Victoria en cercanías al límite con el Departamento de Cundinamarca, y sigue por los municipios de Quípama, Muzo, Coper y desde allí se conecta con el municipio de Buenavista.

Este subproyecto está dividido en los tramos que se relacionan en la Tabla 11:

**Tabla 11. Tramos del subproyecto Buenavista – La Victoria**

TRAMO	ESTADO
Buenavista – Ramal Coper	Vía en afirmado
Ramal Coper – Vega del Tigre	Vía en afirmado
Vega del Tigre - Muzo	Vía en pavimento
Muzo – Quípama	Vía en afirmado
Quípama – La Victoria	Vía en afirmado

Fuente: Departamento Administrativo de Planeación de Boyacá

Teniendo en cuenta lo anterior, el alcance planteado para el subproyecto comprende 68,3

Km de pavimentación correspondientes a los tramos Buenavista - Ramal Coper, Muzo - Quípama, Quípama - La Victoria y Ramal Coper - La Vega del Tigre y la rehabilitación de 12,5 Km del tramo tramos La Vega del Tigre - Muzo que se encuentran en regular o mal estado.

#### 4.6.2. Beneficios potenciales

Los beneficiarios serán habitantes de los municipios que recorren los diferentes trayectos del subproyecto: Buenavista, Coper, La Victoria, Maripí, Muzo, Otanche, Quípama, beneficiando cerca de 47.000 habitantes. La proyección de la población beneficiada se puede observar en la tabla siguiente:

**Tabla 12: Proyección población en el periodo 2013-2020 (Habitantes)**

<b>MUNICIPIO</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
Buenavista	5.812	5.789	5.724
Coper	3.780	3.663	3.405
La Victoria	1.674	1.674	1.673
Maripí	7.563	7.480	7.251
Muzo	9.283	9.040	8.429
Otanche	10.633	10.660	10.701
Quípama	8.074	7.874	7.376
<b>TOTAL</b>	<b>46.819</b>	<b>46.180</b>	<b>44.559</b>

Fuente: Proyecciones de Población 2005 - 2020 por área total municipal, DANE, 2011

De otra parte, se estima que la conectividad regional que proporcione esta vía contribuirá con el acceso a uno de los 7 destinos turísticos priorizados por el Contrato Plan, denominado “Los Tesoros Escondidos y Misteriosos de Occidente”.

Por último, según lo registrado en el Plan Vial Regional 2009, el tramo vial registró un transporte de carga de aproximadamente 63.000 Ton y 8.000 pasajeros por año.

### 4.6.3. Estructura y valor del subproyecto

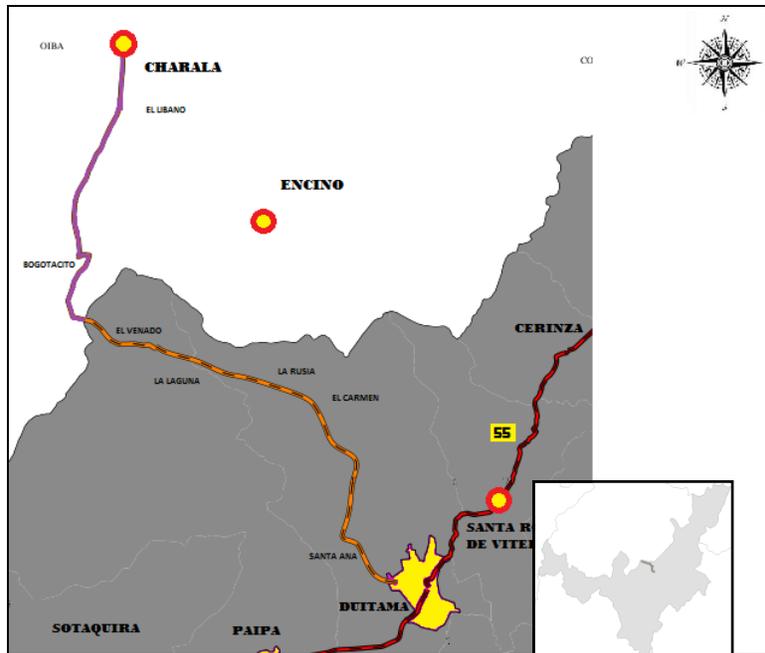
Este subproyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública, el plazo estimado para la ejecución de la obra es de 30 meses con un costo total de \$68.294 millones, cuya financiación contará con los aportes relacionados en las Tablas 17 y 18 del capítulo de Financiación.

## 4.7. SUBPROYECTO 7. CORREDOR VIAL DUITAMA – LÍMITE CON SANTANDER (CHARALÁ-SAN GIL)

### 4.7.1. Localización, área geográfica de intervención

El proyecto se encuentra localizado entre el municipio de Duitama en el departamento de Boyacá y los límites con el departamento de Santander, como se muestra en el Mapa 8:

**Mapa 8. Ubicación geográfica del subproyecto Duitama - límite con Santander (Charalá-San Gil)**



Elaboración: DNP Fuente: Gobernación de Boyacá

El subproyecto conecta Duitama con el límite con el Departamento de Santander cruzando

por predios rurales del municipio de Paipa en la vereda El Venado y tiene el propósito de generar una conexión del centro del departamento de Boyacá con municipios del sur de Santander.

La vía actualmente presenta un 10% pavimentado en regular estado (aproximadamente 6Km) y el 90% restante (aproximadamente 48Km) en afirmado en mal estado, por lo cual se programa la rehabilitación de 6 Km y la pavimentación de los restantes 48 Km.

#### **4.7.2. Beneficios potenciales**

Los beneficiarios directos serán los habitantes de los municipios de Duitama y Paipa en el departamento de Boyacá. Los beneficiarios potenciales serían más de 122.000 habitantes, como se puede observar en la Tabla 13

**Tabla 13: Proyección población en el periodo 2013-2020 (Habitantes)**

<b>MUNICIPIO</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
Duitama	111.804	112.692	114.877
Paipa	30.176	30.740	32.164
<b>TOTAL</b>	<b>122.514</b>	<b>123.232</b>	<b>125.005</b>

Fuente: Proyecciones de Población 2005 - 2020 por área total municipal, DANE, 2011

Además, la optimización de las condiciones de la vía estimularía la dinamización de dos de los siete destinos turísticos priorizados en el contrato plan para el departamento de Boyacá, que corresponden a Paipa como Centro de Negocios y el eje Tunja –Duitama –Sogamoso.

#### **4.7.3. Estructura y valor del subproyecto**

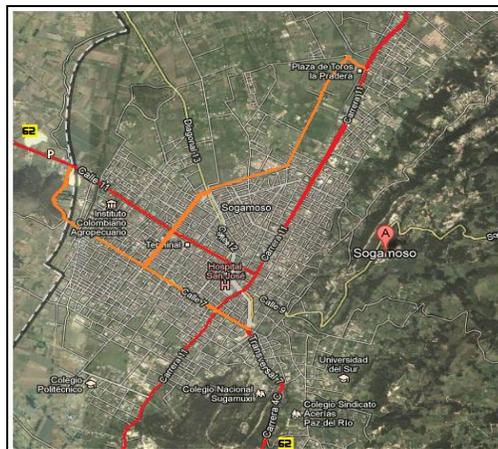
Este proyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública, el plazo estimado para la ejecución de la obra es de 30 meses con un costo total de \$40.765 millones, cuya financiación contará con los aportes relacionados en las Tablas 17 y 18 del capítulo de Financiación.

## 4.8. SUBPROYECTO 8. MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE SOGAMOSO

### 4.8.1. Localización, área geográfica de intervención.

El subproyecto se encuentra localizado en la ciudad de Sogamoso, subregión Lago de Tota, zona centro oriental del departamento de Boyacá y su recorrido es el que se muestra en el **Mapa 9**:

**Mapa 9. Ubicación geográfica del sub proyecto Movilidad en la ciudad de Sogamoso**



Fuente: Departamento Administrativo de Planeación de Boyacá

Este subproyecto se encuentra incluido en la estructuración de concesiones de cuarta generación, grupo “Cordillera Oriental”, en el tramo Puerto Gaitán – Sogamoso – Duitama. El alcance comprende una solución de movilidad en la ciudad de Sogamoso, de acuerdo con la estructuración prevista por la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI-. Si no se define la viabilidad por parte de esta Agencia, el subproyecto podrá ejecutarse posteriormente a través de recursos del Instituto Nacional de Vías de acuerdo a las disponibilidades presupuestales y el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector y su alcance corresponderá a un paso urbano tal como se muestra en el mapa 9.

### 4.8.1. Beneficios potenciales

Los beneficiarios directos serán los habitantes del municipio de Sogamoso y municipios circunvecinos de la subregión Lago de Tota, que suman más de 130.000 habitantes, como se puede observar en la Tabla 14:

**Tabla 14: Proyección población en el periodo 2013-2020 (Habitantes)**

<b>MUNICIPIO</b>	<b>2013</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>
Sogamoso	114.213	113.295	110.885
Nobsa	16.083	16.271	16.709
<b>TOTAL</b>	<b>130.296</b>	<b>129.566</b>	<b>127.594</b>

Fuente: Proyecciones de Población 2005 - 2020 por área total municipal, DANE, 2011

Además, la optimización de las condiciones de la vía estimularía la dinamización de uno de los 7 destinos turísticos priorizados en el contrato plan para el departamento de Boyacá, que corresponden al eje Tunja –Duitama –Sogamoso.

#### **4.8.2. Estructura y valor del subproyecto**

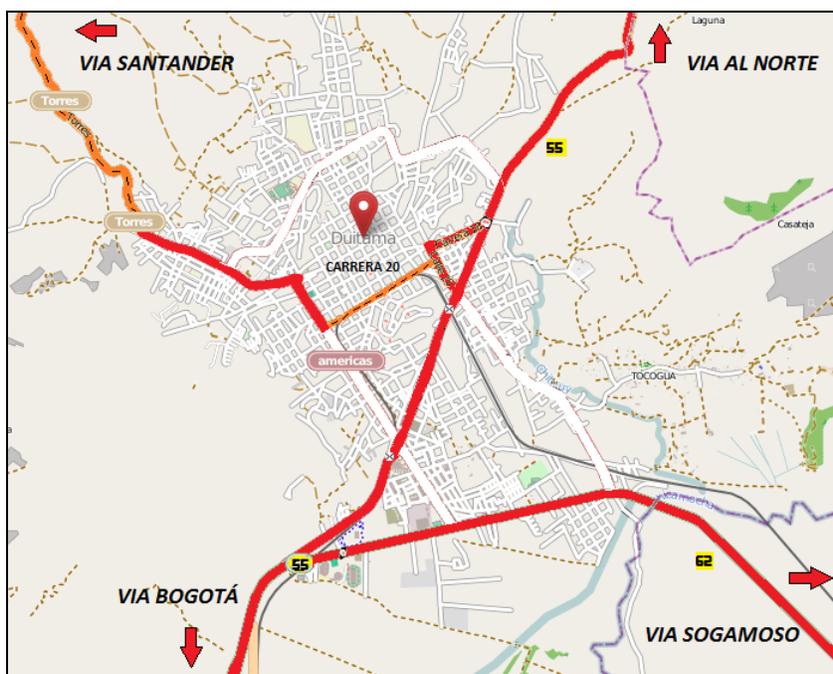
Es importante reiterar que con este subproyecto se busca, en principio la construcción de una variante a través del mecanismo de concesión; sin embargo, en caso de que esta solución no se concrete se cuenta con una segunda alternativa que corresponde a la intervención por parte del INVIAS del paso urbano por la ciudad con un costo total de \$53.585 millones, cuya financiación contará con los aportes relacionados en las Tablas 17 y 18 del capítulo de Financiación.

### **4.9. SUBPROYECTO 9. MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE DUITAMA**

#### **4.9.1. Localización, área geográfica de intervención**

El subproyecto se localiza en el municipio de Duitama, como se muestra en el Mapa 10:

### Mapa 10. Ubicación geográfica del subproyecto Movilidad en la ciudad de Duitama



Fuente: Departamento Administrativo de Planeación de Boyacá

El subproyecto corresponde a la rehabilitación de la Cra 20 entre Calles 9 (Av. de las Américas) y Calle 20 (Av. Camilo Torres), para una longitud total de 1.5 Km de intervención.

#### 4.9.2. Beneficios potenciales

Los beneficiarios directos serán los habitantes del municipio de Duitama que suman cerca de 112.000 habitantes, como se puede observar en la Tabla 15:

**Tabla 15: Proyección población en el periodo 2013-2020 (Habitantes)**

MUNICIPIO	2013	2015	2020
Duitama	111.804	112.692	114.877

Fuente: Proyecciones de Población 2005 - 2020 por área total municipal, DANE, 2011

Además, la optimización de las condiciones de la vía estimularía la dinamización de uno de los 7 destinos turísticos priorizados en el contrato plan para el departamento de Boyacá, que corresponden al eje Tunja –Duitama –Sogamoso.

### 4.9.3. Estructura y valor del subproyecto

Este subproyecto se ejecutará a través de uno o varios contratos de Obra Pública, el plazo estimado para la ejecución de la obra es de 12 meses con un costo total de \$5.230 millones, cuya financiación contará con los aportes relacionados en las Tablas 17 y 18 del capítulo de Financiación que corresponden únicamente a recursos de la Gobernación del departamento de Boyacá<sup>24</sup>.

## 5. FINANCIACIÓN

Del total de inversiones contempladas en el Contrato-Plan “Boyacá Camino a la Prosperidad”, el 65% corresponde al costo del componente de Conectividad Vial. Las inversiones necesarias para el desarrollo de este componente requieren de aportes de \$481.560 millones de pesos corrientes, que serán financiados en cuatro vigencias fiscales, de acuerdo con la siguiente distribución:

**Tabla 16. Recursos para el programa de Conectividad Vial para Boyacá**

<b>FUENTE</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
CONTRATO PLAN <sup>25</sup>	50.000	70.000	50.000	50.000
INVIAS	-	57.000	107.622	88.078
GOBERNACIÓN BOYACÁ	3.255	5.230	465	-
<b>TOTAL</b>	<b>53.255</b>	<b>132.230</b>	<b>158.087</b>	<b>138.078</b>

Fuente: Ministerio de Transporte, DNP Contratos Plan y Gobernación de Boyacá

Los aportes correspondientes a la Nación representan el 98% de la inversión en las vías incluidas en el Contrato-Plan y provienen de los recursos del programa “Contratos Plan” del Departamento Nacional de Planeación, y de recursos del sector Transporte (INVIAS), a través de vigencias futuras, por lo tanto la contratación y ejecución de los recursos deberá ser realizada por el INVIAS. El detalle de cada uno de los subproyectos se encuentra discriminado por vigencia y fuente de financiación en la Tabla 17:

<sup>24</sup> El aval otorgado por el CONFIS no prevé recursos de la Nación para el proyecto de Mejoramiento de la Movilidad en la ciudad de Duitama, correspondiente a la Conexión Estratégica y Cruce la Troncal Central del Norte con los Llanos Orientales previsto en la relación de proyectos entre el Contrato Plan y el Plan Vial Departamental

<sup>25</sup> Los recursos correspondientes al contrato plan serán incorporados al presupuesto del sector transporte para su ejecución.

**Tabla 17. Distribución de recursos para cada subproyecto por vigencia (millones de \$ corrientes)**

PROYECTO	2013	2014	2015	2016
MONQUIRÁ - STA. SOFÍA - VILLA DE LEYVA	8.965	9.500	19.535	16.951
TIPACOQUE - EL ESPINO	6.465	26.535	6.826	
PUENTE CAMACHO - GARAGOA - LAS JUNTAS	465	19.535	30.000	42.483
SOGAMOSO - TASCO	19.245	21.755	16.771	
DESARROLLO VIAL LAGO DE TOTA	17.185	17.535	34.025	
BUENA VISTA - LA VICTORIA	465	20.535	20.000	27.294
DUITAMA - LÍMITE SANTANDER (CHARALÁ - SAN GIL)	465	11.605	10.465	18.230
MEJORAMIENTO MOVILIDAD SOGAMOSO			20.465	33.120
MEJORAMIENTO MOVILIDAD DUITAMA		5.230		
<b>TOTAL</b>	<b>53.255</b>	<b>132.230</b>	<b>158.087</b>	<b>138.078</b>

Fuente: Ministerio de Transporte, DNP Contratos Plan y Gobernación de Boyacá

El detalle de cada uno de los subproyectos se encuentra discriminado por fuente de financiación en la Tabla 18. De igual forma, en el Anexo 1 se presenta la relación de recursos para cada proyecto por fuente de financiación y vigencia.

**Tabla 18. Distribución de recursos para cada subproyecto por fuente de Financiación**

PROYECTO	Contrato Plan - DNP	INVIAS	Departamento
MONQUIRÁ - STA. SOFÍA - VILLA DE LEYVA	29.486	25.000	465
TIPACOQUE- EL ESPINO	29.826	9.535	465
PUENTE CAMACHO - GARAGOA - LAS JUNTAS	45.938	46.080	465
SOGAMOSO - TASCO	44.806	12.500	465
DESARROLLO VIAL LAGO DE TOTA	26.720	41.560	465
BUENA VISTA - LA VICTORIA	20.535	47.294	465
DUITAMA - LÍMITE SANTANDER (CHARALÁ - SAN GIL)	22.689	17.611	465
MEJORAMIENTO MOVILIDAD SOGAMOSO	0	53.120	465
MEJORAMIENTO MOVILIDAD - DUITAMA <sup>26</sup>	0	0	5.230
<b>TOTAL</b>	<b>220.000</b>	<b>252.700</b>	<b>8.950</b>

Fuente: Ministerio de Transporte, DNP Contratos Plan y Gobernación de Boyacá

Este Programa cuenta con el concepto previo y favorable del Consejo Superior de Política Fiscal, el cual en sesión del día 6 de marzo de 2013, validó la consistencia del Programa

<sup>26</sup> Para este subproyecto no se contará con recursos del PGN ya que la totalidad de la inversión será por parte del departamento.

Estratégico con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo, de conformidad al Artículo 21 del Decreto 4730 de 2005 (Ver Anexo 2).

La Gobernación de Boyacá y las Alcaldías de Duitama y Sogamoso<sup>27</sup>, en atención a la relevancia de las obras declaradas como de importancia estratégica en el presente documento Conpes; deberán realizar las gestiones que permitan un mantenimiento adecuado de las obras incluidas en los subproyectos mencionados en el programa de conectividad vial de Boyacá, en las vías que se encuentren a su cargo en cumplimiento de lo establecido en los artículos 16 y 17 de la Ley 105 de 1993.

## **6. RECOMENDACIONES**

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES:

1. Declarar de importancia estratégica para el país, el Programa Estratégico de Conectividad Vial para Boyacá, enmarcado en el Contrato Plan “Boyacá Camino a la Prosperidad” propuesto en el presente documento de conformidad con la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4730 de 2005 (20/May/2013).
2. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación en coordinación con la Gobernación de Boyacá, realizar las acciones necesarias para adelantar el trámite correspondiente para la aprobación de vigencias futuras requeridas para la total financiación y ejecución del proyecto, con cargo al cupo de inversión de las respectivas entidades, de acuerdo con la distribución y aporte de recursos presentado en el presente documento (15/Jun/2013).
3. Solicitar al Ministerio de Transporte y al INVIAS en coordinación con la Gobernación de Boyacá, de conformidad con este documento, determinar la mejor alternativa para la ejecución de los proyectos (31/Jul/2013).

---

<sup>27</sup> En caso de que el subproyecto de mejoramiento de la movilidad en la ciudad de Sogamoso sea ejecutado con recursos del Instituto Nacional de Vías.