




Proyectos o programas a partir de 1 Millón de UDIS

Identificación del programa o proyecto											
Nombre	Municipio	Localidad	Folio S.I.M.O.N. (según aplique)								
Construcción de puente en la localidad de Salvador Allende, Tepic.	Tepic	Salvador de Allende	2022010126								
Unidad responsable		Datos del administrador									
Dirección General De Planeación Y Control Presupuestal. 		<table border="1"> <tr> <td>Nombre</td> <td>ALEJANDRO ZEPEDA HUERTA</td> </tr> <tr> <td>Cargo</td> <td>Director General De Planeación Y Control Presupuestal.</td> </tr> <tr> <td>Teléfono</td> <td>311-129-6800 Ext. 6842</td> </tr> <tr> <td>Correo electrónico</td> <td>dirplanycontrolpres.infra@nayarit.gob.mx</td> </tr> </table>		Nombre	ALEJANDRO ZEPEDA HUERTA	Cargo	Director General De Planeación Y Control Presupuestal.	Teléfono	311-129-6800 Ext. 6842	Correo electrónico	dirplanycontrolpres.infra@nayarit.gob.mx
Nombre	ALEJANDRO ZEPEDA HUERTA										
Cargo	Director General De Planeación Y Control Presupuestal.										
Teléfono	311-129-6800 Ext. 6842										
Correo electrónico	dirplanycontrolpres.infra@nayarit.gob.mx										
Alineación PED		Tipo de programa o proyecto									
PLAN ESTATAL DE DESARROLLO NAYARIT 2021-2027.		Programa	Proyecto								
<p>Eje Rector: Desarrollo Regional Sostenible para el Bienestar. Impulsar la conectividad y el crecimiento equilibrado de las regiones del estado, a partir de su vocación natural y aptitud, aprovechando sosteniblemente sus recursos, para disminuir la pobreza en todas sus expresiones, creando infraestructuras estratégicas y de movilidad que detonen desarrollo y crecimiento ordenando del territorio, servicios públicos de calidad y mejores espacios para vivir en sana convivencia, respetando y conservando el medio ambiente.</p> <p>Eje General.-Movilidad Desarrollar una red intermodal de comunicaciones y transportes que contemple las características de accesibilidad, sostenibilidad y modernidad, que apoye la visión de desarrollo regional con infraestructura que promueva la movilidad activa, la cultura vial y contribuya a la reducción de emisiones contaminantes a través de la conexión entre personas, bienes y servicios.</p> <p>Objetivo General 9.1. Consolidar un Sistema Integral de Movilidad Urbana y regional, que considere el transporte moderno, infraestructura peatonal y la seguridad vial que privilegie el espacio público, la movilidad activa no motorizada y garantice calidad, accesibilidad, inclusión y seguridad en todo momento durante el trayecto de bienes, personas y servicios.</p> <p>Estrategia vinculante 9.1.1</p>		<p><i>Programa de adquisiciones</i> <i>Programas de mantenimiento</i></p> <p><i>Programas de adquisición de protección civil</i></p> <p><i>Programas de mantenimiento de protección civil</i> <i>Estudios de pre inversión</i> <i>Programa ambiental</i> <i>Otros programas de inversión</i></p>	<p><i>Proyectos de infraestructura económica</i> <i>Proyectos de infraestructura social</i> <i>Proyectos de infraestructura gubernamental</i> <i>Proyectos inmuebles</i> <i>Otros proyectos de inversión</i></p>								

Proyectos o programas a partir de 1 Millón de UDIS

Establecer un Sistema Integral de Movilidad Urbana Sustentable de carácter estatal en apego a lo dispuesto a la Ley de Movilidad y aplicar acciones coordinadas entre los municipios y la parte correspondiente al Estado.

Indicador estratégico

Porcentajes de obras realizadas.

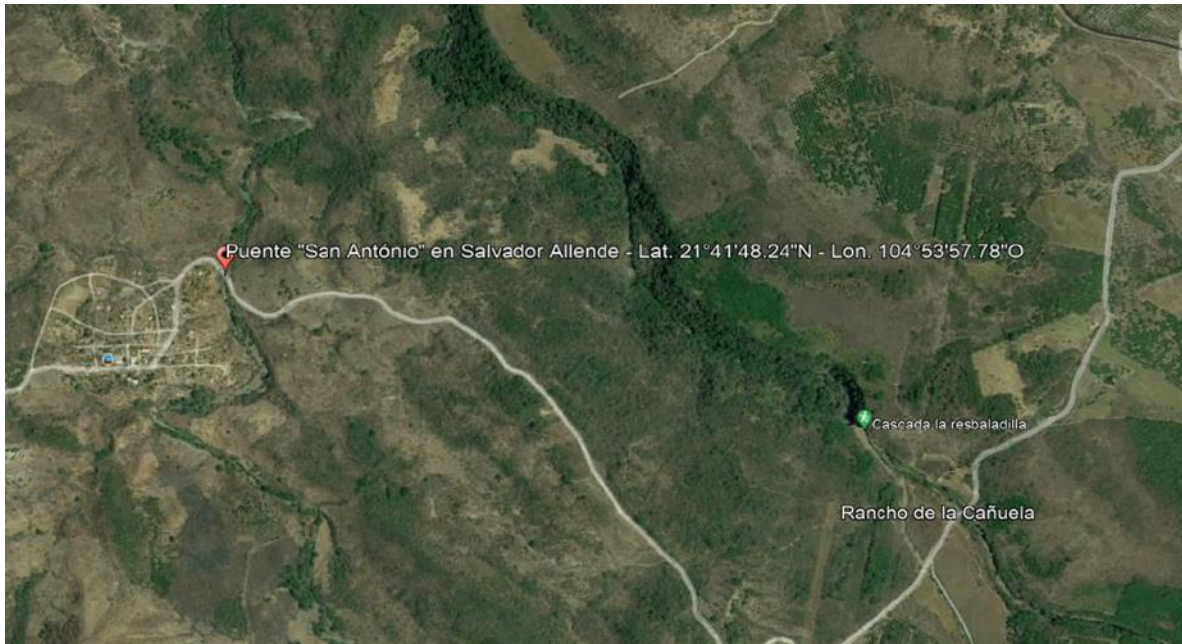
Análisis de la situación actual

El puente vehicular – peatonal denominado San Andrés, que lleva a la localidad de Salvador Allende en la última temporada de lluvias del año pasado sufrió percances al tal grado que los barandales que existían fueron arrancados al mismo tiempo por unos de los accesos al puente, se destruyó porque el arroyo que cruza por aquí subió de nivel y carcomió el camino..

Análisis de la situación con proyecto

El proyecto a realizar de la Construcción de puente en la comunidad Salvador Allende en Tepic, Tiene una longitud de 40.6 m, un ancho de carril de 3.50 cada uno de ida y vuelta; la calzada de 7 m, consiste en dos losas de concreto reforzado de 20.00 cm, de espesor y un ancho total de 9.00 m, la cuales soportada en el sentido transversal por 5 traveses de concreto reforzado, separadas a 1.750 m entre ejes, quedando voladizos extremos de 1.0 m, realizando una instalación de defensa metálica de tres crestas con una longitud de 160 ml, esta será para ambos lados partiéndola en 4 tramos de 40 ml, quedando un puente funcional.

Geolocalización 21°41'48.3"N, 104°53'57.78"O



Año base	Monto total de Inversión
2022	\$14'355,246



Proyectos o programas a partir de 1 Millón de UDIS

Fecha de inicio de la etapa de inversión	Fecha de término de la etapa de inversión
04-04-2022	30-09-2022
Factibilidad del programa o proyecto de inversión	
Situación Legal:	
<p>El bien es público. Se cuenta con derecho de vía. Se manifiesta contar con todos los permisos liberados, vigentes y necesarios para la correcta ejecución del proyecto. Reglamento para el uso y aprovechamiento del derecho de vía de carreteras estatales y zonas laterales. ARTICULO 3.- Para los efectos de este ordenamiento, se entenderá por: XIV. Derecho de Vía. Franja de terreno de restricción federal o estatal que corre paralela a ambos lados de una vía de comunicación y que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en General para el uso adecuado de la vía de comunicación.</p>	
Factibilidad técnica:	
<p>La Secretaria de Infraestructura está facultada para realizar trabajos en todas aquellas vialidades que le competen, así como de llevar a cabo procesos de licitación de la obra; el departamento de concurso de la Secretaria de Infraestructura, considera si las empresas interesadas cuentan con el recurso, herramienta, Conocimiento, habilidades y experiencia para llevar a cabo el proceso de construcción; de no ser así se debe considerar una nueva licitación de curso de obra.</p>	
Factibilidad económica:	
<p>Se consideró realizar el proyecto debido a que la vialidad requería ya de un cambio a beneficio de la población por las condiciones en las que se encontraba; Se cuenta con la disponibilidad financiera el cual se realizara con fondo estatal.</p>	
Factibilidad antropológica y/o ambiental:	
<p>El proyecto que se pretende realizar no afectara el trazo simétrico de la vialidad.</p>	
Factibilidad social:	
<p>Se consideró realizar el proyecto debido a que la vialidad requería de una rehabilitación porque ya tiene tiempo que no se realizaba algún trabajo, esto evitaría que si se deja, lleve luego a realizarle un mantenimiento mayor debido que es terreno natural. Se cuenta con existencia presupuestal para llevar a cabo la obra y se cuenta con la petición de solicitud de obra Se cuenta con Solicitud de obra por parte de la localidad.</p>	
Calendario fiscal e inversión	
Ejercicio fiscal	Monto \$ 14,355,246
2022	\$ 14,355,246
Total inversión:	\$ 14,355,246
Costos y gastos asociados	
Operación y mantenimiento	Otros (no asociados)
(\$ 0.0)	(\$ 0.0)
Costo total del PPI: \$ 14,355,246	
Fuentes de Financiamiento	
Federal	
Estatal	\$ 14,355,246
Municipal	


Proyectos o programas a partir de 1 Millón de UDIS

Otra fuente de financiamiento	
Metas físicas:	
<ul style="list-style-type: none"> • Puente vehicular con paso peatonal de 40 metros lineales. • Defensa metálica de 160 ml instalada para ambos lados cortada en 4 tramos de 40 ml. 	
Beneficios esperados:	
Se contara con una vialidad en perfecto estado físico. Se aumenta las velocidades de circulación. Reducción en los Costos Generalizados de Viaje (CGV's).	
Rango de inversión en el programa o proyecto	
De 1 millón de UDIS hasta 10 millones de UDIS	✓
Superior a 10 millones de UDIS (Continuar llenando el apartado siguiente)	<input checked="" type="checkbox"/>
Indicadores de rentabilidad (Consultar Lineamientos Costo Beneficio/Eficiencia)	
VPN (Valor presente neto): TIR ((Tasa interna de Retorno): CAE (Costo Anual Equivalente): TRI (Tasa de rendimiento Inmediata):	