

Plan Estratégico de Carreteras 2010-2014 y Avance de la Ejecución al Cierre del 2010



Lic. Luis Benítez-Director

Ing. Denia Rivera-Sub Directora

Unidad de Planeamiento y Evaluación de la
Gestión (UPEG)

16/03/2011

CONTENIDO

PRIMERA PARTE: DESCRIPCION DEL SUBSECTOR DE INFRAESTRUCTURA VIAL

- I. Honduras: Avanzando en el camino hacia el desarrollo
- II. El subsector de Infraestructura Vial
 - a. Los principales Corredores Viales y la estrategia de Inversión Publica
 - b. Composición de la Red Vial Nacional
- III. Evolución de la Red Vial
 - a. Participación del subsector en el Producto Interno Bruto
 - b. Crecimiento de la Red Vial y Puentes
 - c. Muestrario de las principales intervenciones actualmente
- IV. Sistema de Administración de Carreteras y Puentes
 - a. Evolución de la administración de Carreteras en Honduras
 - b. Evolución de la administración de Puentes en Honduras
 - c. Marco Regulatorio Vigente del Subsector de Carreteras

SEGUNDA PARTE: POLITICA Y OPORTUNIDADES DE INVERSION EN EL SUBSECTOR

- V. Política de Gobierno para el Subsector 2010-2014
 - a. Objetivos
 - b. Medidas de Política
 - c. Medidas Legales y Administrativas
- VI. Plan de Inversión 2010-2014
 - a. Consideraciones Metodológicas
 - b. Metas de Empleo
 - c. Metas de Intervención Física
 - d. Plan de Financiamiento de la Inversión
 - e. Listado de proyectos del Plan de Inversiones y sus fuentes financieras
 - f. Línea de Base Año 2009

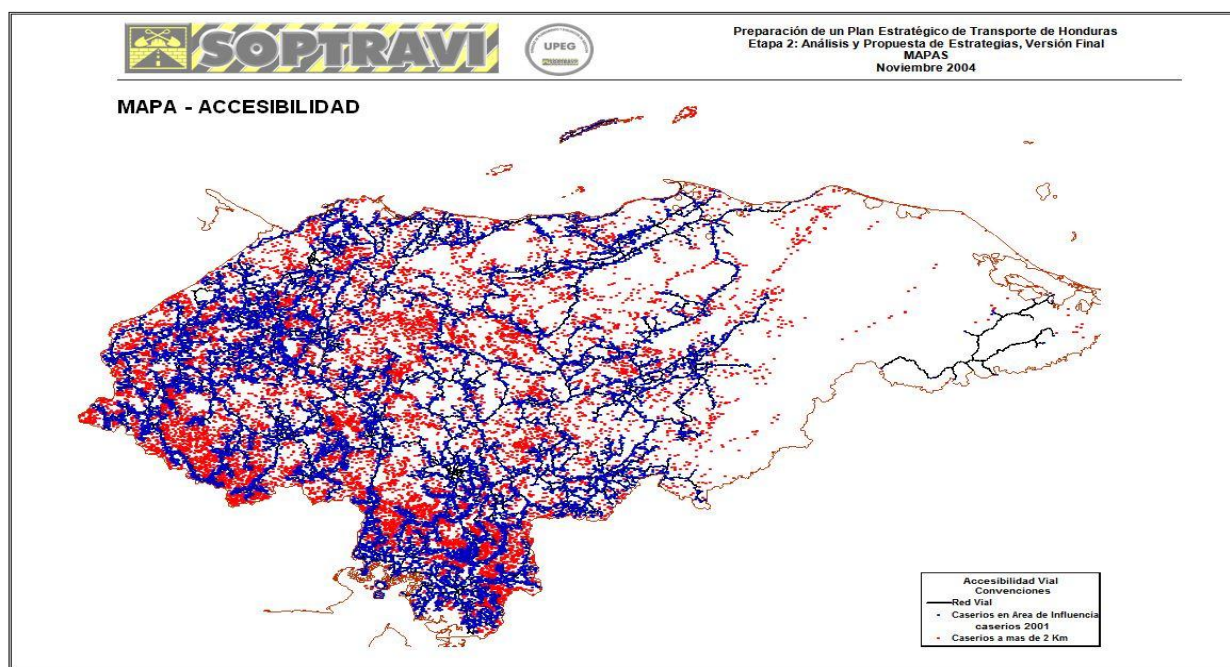
TERCERA PARTE: REPORTE DE EJECUCION PROYECTOS VIALES 2010

- VII. Intervenciones 2010
 - a. Cantidad de Proyectos por Unidad Ejecutora-Obras Viales
 - b. Ejecución Física por Regiones
 - c. Ejecución Financiera por Regiones
- VIII. Listado de Proyectos Viales Ejecutados 2010
 - a. Base de Datos

PRIMERA PARTE: DESCRIPCION DEL SUBSECTOR DE INFRAESTRUCTURA VIAL

I. HONDURAS: AVANZANDO EN EL CAMINO HACIA EL DESARROLLO

El impacto de la inversión en infraestructura de transporte en el país ha sido notorio en los últimos 20 años. Mejores carreteras, instalaciones portuarias de calidad mundial, 4 aeropuertos internacionales, obras públicas y privadas en los principales centros urbanos del país, han contribuido a transformar a Honduras, mejorando su cohesión territorial y poblacional, ubicándolo con ventajas competitivas en la Región Mesoamericana en materia de transporte de personas, mercaderías, bienes y servicios, tanto a nivel nacional como internacional. Impactando de manera decidida como **factor motor de crecimiento y desarrollo** en la dinámica de la globalización y articulación del país con la economía regional y del mundo. Dichos avances han sido claves para lograr mejores niveles de eficiencia y de integración con mercados cada vez más exigentes, sin embargo, todavía tenemos un largo camino por recorrer y retos que superar.



La crisis financiera mundial actual y la crisis política reciente vivida por el país, han puesto a prueba nuestra capacidad para superar desafíos y seguir construyendo el país que queremos, pese a su influencia nuestro gobierno ha fijado una meta de crecimiento económico del 5% anual para el próximo quinquenio (2010-2014). En este contexto, existe la certeza de que el papel de la inversión extranjera directa en infraestructura adquirirá una importancia aun mayor, pues continuara contribuyendo a expandir la senda de crecimiento y captación de recursos y esfuerzos en la construcción de una Honduras más competitiva.

Por ello, Honduras propone a los potenciales inversionistas en el sector de Transporte, oportunidades que traigan consigo un buen negocio, y que al mismo tiempo se constituyan en beneficios concretos para el país, permitiéndonos contar con una mayor y moderna infraestructura que impulse y eficiente la articulación y la expansión de los actuales y nuevos mercados. Consolidando así el posicionamiento geográfico del país, en el sentido de su ubicación en el corazón de las Américas, punto de confluencia neurálgico del flujo y trasiego del intercambio de bienes y servicios.

Hoy, Honduras es un país con excelentes proyecciones para hacer negocios dentro de las distintas modalidades del Sector Transporte. Cuenta con un marco legal adecuado y la aplicación de normativas que favorecen esquemas de inversión competitivos y sobre todo existe, un clima propicio de gobernabilidad y factores de estabilidad jurídico-económica para que potenciales inversionistas apuesten por Honduras como un excelente lugar para invertir, construir y crecer.

SOPTRAVI a través de la Dirección General de Carreteras (DGC) **es la Institución encargada de rectorar y normar** la construcción y ejecución del mejoramiento de la infraestructura vial del país, tanto en los circuitos de conectividad pavimentada y no pavimentada que constituyen la Red Vial Nacional de Honduras.

Por su parte, la Unidad de Planificación y Evaluación de la Gestión (UPEG), **es la encargada de planificar las obras viales que ejecuta la Secretaría**, asimismo lleva a cabo el proceso de seguimiento y evaluación tanto físico como financiero de los proyectos en ejecución; ambas instancias contribuyen a la realización de las obras antes referidas contribuyendo así al desarrollo económico del país, mejorando los niveles de seguridad y confort con la realización de los proyectos.

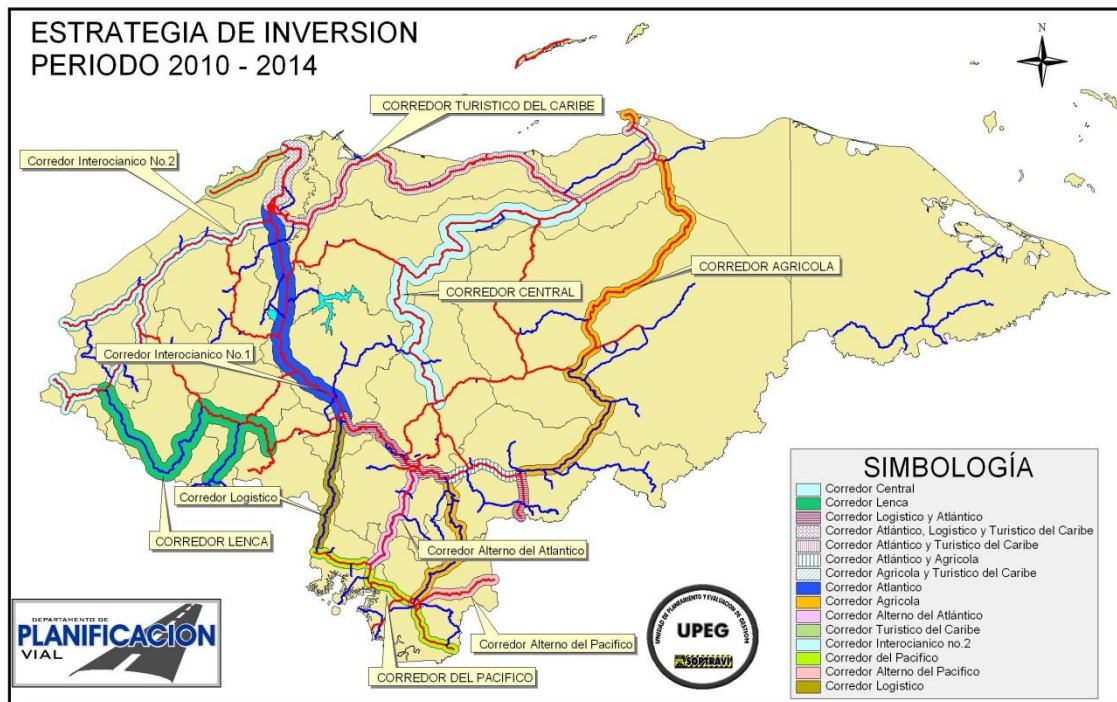
Complementaria a la escala de atención de la red primaria secundaria y vecinal hasta donde los recursos a disposición de SOPTRAVI permite optimizar la cobertura e intensidad de sus intervenciones, actualmente la D.G.C. de la Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, orienta su principal actividad a la ejecución de proyectos de infraestructura vial en todo el país de manera focalizada, especialmente a la elaboración de estudios y diseños de carreteras, autopistas y bulevares, construcción, ampliación y rehabilitación de caminos, diseño, construcción y rehabilitación de puentes, cajas y otras obras de drenaje, que son necesidades que las comunidades y sus autoridades municipales en procesos participativos demandan de los servicios de la SOPTRAVI.

II. EL SUBSECTOR DE INFRAESTRUCTURA VIAL

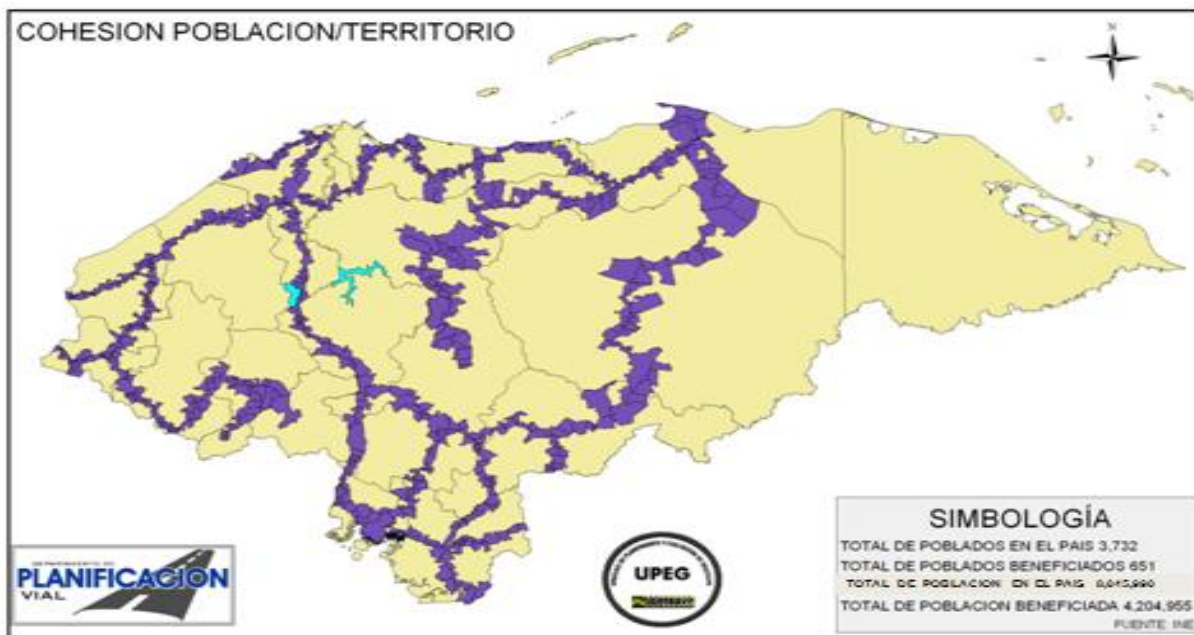
a. Los principales Corredores Viales y la estrategia de Inversión Publica

Este subsector es uno de los ejes más importantes en la dinámica socio-económica del país. Esto se ve reflejado en los distintos **polos de desarrollo poblacional**, ya que estos en su mayoría están vinculados a los grandes ejes carreteros con que cuenta Honduras. En conjunto se trata de 16 corredores alrededor de los cuales gravita la malla de la red vial nacional, en los cuales **se focaliza el quehacer** del subsector por su ubicación geográfica y potencial para el mejoramiento de las actividades económicas y accesibilidad de servicios.

En materia vial, estos corredores son **el activo más importante de la Nación** y hacia ahí el Estado Hondureño a través de la Secretaria de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) que es el ente institucional rector y regulador del sistema Nacional de Carreteras, dirige su estrategia de inversión actual y futura, acorde con el Plan de Nación.



Como puede constatarse, en la diapositiva correspondiente; en términos de cohesión poblacional y territorial, alrededor de estos corredores viales se aglutina los poblados más densamente habitados que tiene el país. De hecho el **50 por ciento de los habitantes** de Honduras están directamente beneficiados por la interconectividad que representan dichos corredores.

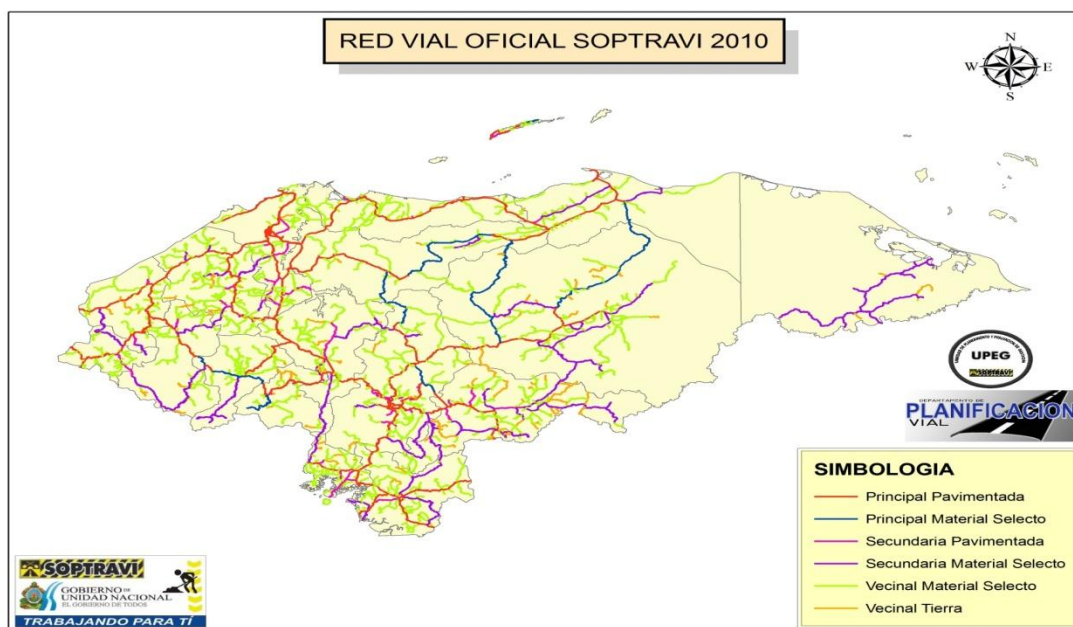


Atendiendo a los flujos de transitabilidad del transporte de personas y cargas de mercaderías, después de los corredores en **orden de importancia** le sigue la red vial principal y secundaria.



Siendo notorio, en ese contexto que el Corredor norte-Sur, es el más importante de Honduras, como lo destaca la imagen anterior, **con niveles de tráfico** que van en un rango mayor a los diez mil vehículos por día. Le siguen en orden de importancia los Corredores turísticos del Litoral Atlántico y Occidente del País, junto al de Tegucigalpa Catacamas que forma parte del denominado Corredor Agrícola.

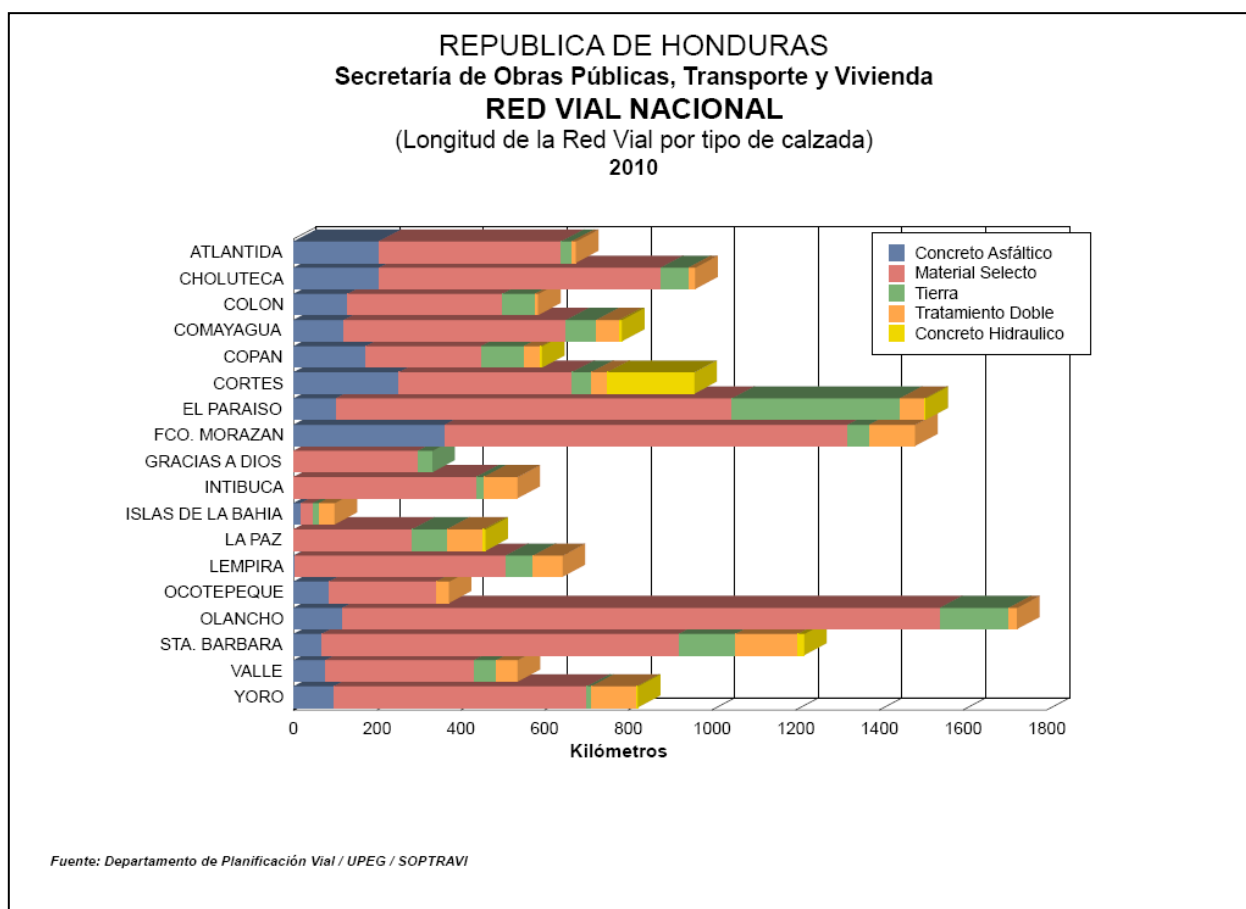
b. Composición de la Red Vial Nacional



La red vial nacional al año 2010 está compuesta por aproximadamente 14,296 Km., de los cuales, 3,280 Km. pertenecen a la red vial primaria¹ (23 %); 2,679 Km. a la red vial secundaria² (19 %); y la mayor parte 8,336 Km. a la red vial vecinal. Del total de la red vial nacional 3,220 Km. están pavimentados (concreto asfáltico, concreto hidráulico y tratamiento doble) y el resto (11,076 Km.) no lo están.

La red pavimentada **no es suficiente para las necesidades** de comunicación entre las regiones; sumado a una serie de problemas que imposibilitan su desarrollo, como lo es la alta vulnerabilidad de la red a los fenómenos naturales (climáticos, geológicos, etc.). No obstante esfuerzos importantes de financiamiento estatal y no estatal e impulso al control de pesos y medidas que permita alargar su vida útil, se han observado en la última década, como examinaremos más adelante.

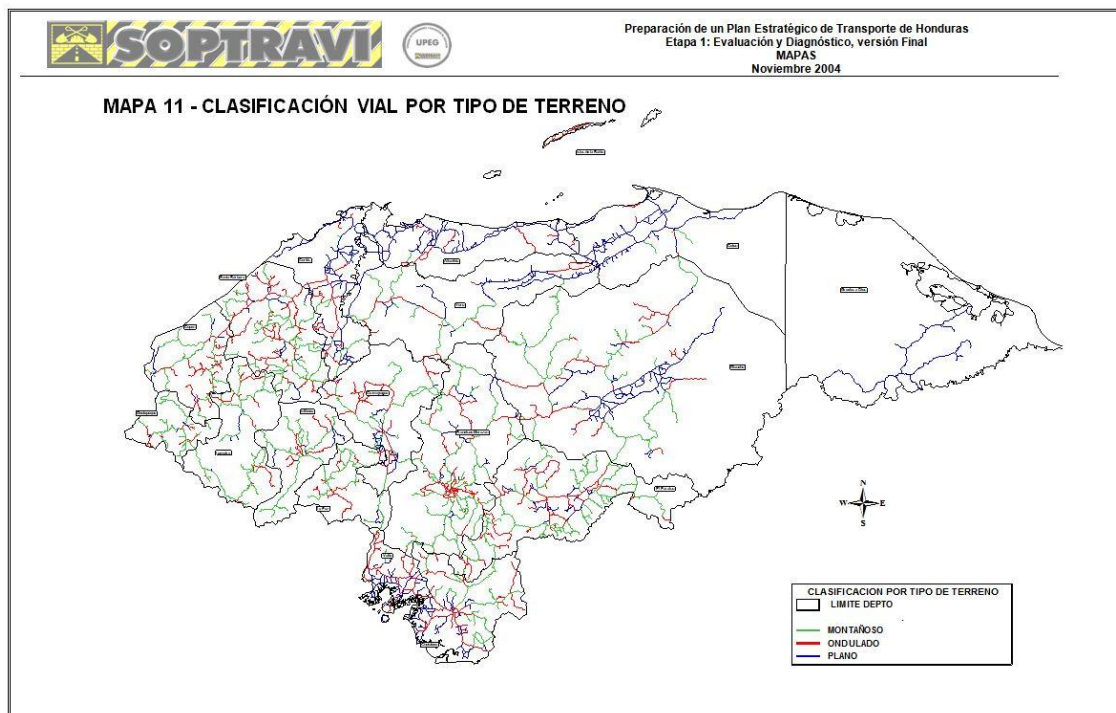
Atendiendo al tipo de calzada, la distribución de la red actual para cada uno de los 18 Departamentos del país se muestra en la gráfica siguiente:



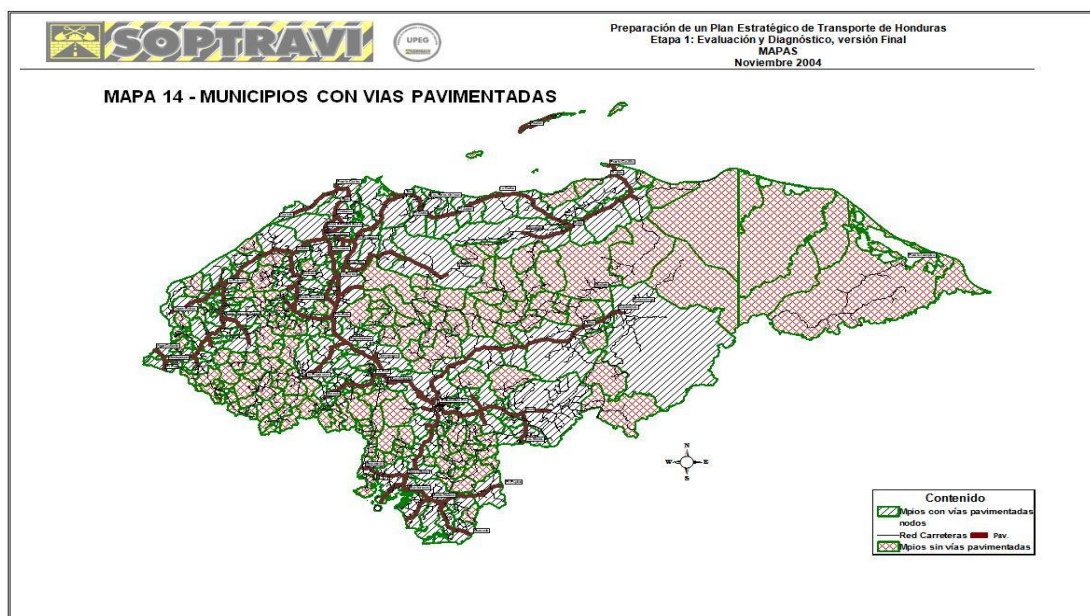
Atendiendo a la distribución de **la red vial según tipo de terreno**, el mapa siguiente es representativo de dicha clasificación.

¹ Carreteras Principales: Forma la red vital del país, y unen ciudades o zonas de importancia nacional o interdepartamental.

² Carreteras Secundarias: Rutas que unen ciudades y pueblos a la red de carreteras principales o entre sí.



A nivel de municipios, la situación de los caminos pavimentados, puede ilustrarse en la siguiente imagen.



C. Mostrario de las principales intervenciones actualmente

PRIORIDAD DE ACTUACION	IMPACTOS
CA-5 Norte de Tegucigalpa a Villa Nueva: Ampliación de 2 carriles a 4 carriles	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menos congestionamiento 2. Mayor ahorro en costo de operación de vehículos 3. Menores tiempos de viaje y menores costos de transporte de carga 4. Mejora la competitividad de Honduras en el plano de intercambio comercial entre los países Centroamericanos y la Comunicación a los puertos más importantes de Honduras.
Carretera CA-5 Sur de Tegucigalpa a Júcaro Galán: Requiere ampliación en los primeros 10 a 15 km. y rehabilitación del resto actualmente sin financiamiento.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Disminución de accidentes 2. Menos congestionamiento, 3. Mayor ahorro en costos de operación de vehículos 4. Menores tiempos de viaje y menores costos de transporte de carga 5. Mejora la competitividad de Honduras en el plano de intercambio comercial entre los países Centroamericanos y la comunicación a los puertos más importantes de Honduras.
Carretera Tegucigalpa-Danlí: Rehabilitación de la Carretera y ampliación a 4 carriles	<ol style="list-style-type: none"> 1. Satisfacción en la población por el confort y seguridad al viajar por la carretera 2. Mejores posibilidades de transporte para los productores de la zona. 3. Disminución de costos de operación de vehículos y de viaje 4. Mejorar la competitividad de Honduras.

PRIORIDAD DE ACTUACION	IMPACTOS
Carretera Tegucigalpa -Catacamas: Rehabilitación de Ruta 15	<ol style="list-style-type: none"> 1. La rehabilitación de este tramo conecta con una zona muy productiva del país 2. Propicia las facilidades de explotación del turismo verde 3. Mejoramiento de la calidad de vida de las personas 4. Mejorar los niveles de empleo y reducir la pobreza. 5. Disminución de los costos de operación y tiempos de viaje.
Carretera Progreso - Tela : Ampliación a 4 carriles	<ol style="list-style-type: none"> 1. Genera desarrollo turístico al país 2. Es una fuente de generación de empleo 3. Disminuye costos de operación y tiempo de viaje 4. Mejora la calidad de vida de las personas 5. Mayor generación de ingresos al Estado por captación de impuestos. 6. Fortalecimiento del sector industrial 7. Mejora el nivel de ingresos de la población 8. Mejora la competitividad del país en el área turística, industrial y comercial
Carretera Villa de San Antonio - Goascorán (Canal Seco): Construcción y Pavimentación villa de 4 Carriles	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se pretende captar el tráfico de carga del Salvador y la Parte Sur de Guatemala, Nicaragua y parte de Panamá 2. Mejora la competitividad del país en el Concierto de las naciones Centroamericanas. 3. Establece una comunicación Norte- Sur, potenciando el comercio y el uso de Puerto Cortes 4. Hay mayor generación de empleo 5. Acorta las distancias en el transporte Norte - Sur.

III. EVOLUCION DE LA RED VIAL

a. Participación del subsector en el Producto Interno Bruto

En los últimos diez años, considerando solo la participación de los aportes de la SOPTRAVI, el financiamiento Estatal por incrementar el activo vial del país, *ha sido continuo y de magnitudes considerables*, tal como se observa en la tabla siguiente.

Participacion del Sector de Infraestructura Vial en el Producto Interno Bruto (PIB)												
No	INDICADORES	AÑOS										
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	PRESUPUESTO GLOBAL SOPTRAVI (*)	2,484	2,412	2,641	2,838	2,343	3,459	2,407	2,356	3,617	5,563	2,876
2	DIRECCION GENERAL CARRETERAS (DGC) (*)	1,127	987	1,154	1,336	1,516	2,357	1,635	1,575	2,394	4,324	2,065
3	PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB) (*)	106,654	118,416	129,167	142,818	161,507	183,749	206,288	234,156	264,072	270,543	288,047 (**)
4	DGC/PIB (%)	1.06	0.83	0.89	0.93	0.94	1.28	0.79	0.67	0.91	1.60	1.00

(*) Valores en millones de Lempiras
 (**) Proyectado

En la ultima decada se ha observado que la participacion de la Inversion Publica en carreteras ha alcanzado niveles que no superan el dos por ciento en relacion al PIB. Aun cuando se considerara la participacion institucional del Fondo Vial estimamos que no se alcanzara la cota del tres por ciento.

b. Crecimiento de la Red Vial y Puentes

Constitución de las Carreteras del Estado (Por Tipo de Red)

Tipo de Red	1991		1999		2009	
	No Pavimentada	Pavimenta	No Pavimentada	Pavimenta	No Pavimentada	Pavimenta
Red Principal	932.60	2,159.50	777.00	2,422.00	652.49	2,627.06
Red Secundaria	2,237.50	241.40	2,211.00	353.00	2,133.63	531.25
Red Vecinal	*	N/A	7,839.00	N/A	8,294.08	N/A
Total	3,170.10	2,400.90	10,827.00	2,775.00	11,080.20	3,158.31

Fuente : Unidad de Planificacion y Evaluacion de la Gestion

(*) A Partir del año 1999 se empiezan a elaborar estudios de medicion para la red vial Vecinal
 N/A = No Aplica, No existen tramos de red vial vecinal pavimentados

La Red Oficial de Carreteras de SOPTRAVI es de 14,238 km. De los cuales el 22 por ciento esta pavimentada y el resto no. En 20 años la Red Vial se ha duplicado en extension. En parte debido al crecimiento poblacional, crecimiento del parque vehicular y necesidad de comunicar las zonas productivas con los mercados de produccion interna así como por las exigencias de llevar los servicios del Estado (salud, educacion, agua, energia electrica, etc) a la poblacion. De igual modo el crecimiento de intercambio comercial y turistico regional.

EVOLUCION DE LA RED VIAL DEL ESTADO

Tipo Carretera	Años Revision	1991	1999	2004	2006	2009	2010
Principal	CA	1,825.00	1,786.00	1,818.21	1,857.83	1,859.00	1,859.75
	CH		194.00	190.97	190.97	190.97	190.97
	TD	334.50	442.00	490.96	509.92	577.09	606.78
	MS	932.60	764.00	717.56	716.68	652.49	622.80
	TI	-	13.00	-	-	-	-
	SUBTOTAL	3,092.10	3,199.00	3,217.70	3,275.40	3,280.30	3,280.30
Secundaria	CA	101.60	148.00	152.82	153.57	153.57	153.57
	CH	25.00	25.00	40.68	42.73	42.73	50.33
	TD	114.80	180.00	230.64	220.57	334.95	358.61
	MS	2,141.50	2,146.00	2,152.35	2,137.83	2,133.63	2,116.85
	TI	96.00	65.00	-	-	-	-
	SUBTOTAL	2,478.90	2,565.00	2,576.49	2,554.70	2,664.88	2,679.36
Vecinal	MS		6,328.00	6,507.51	6,782.38	6,874.15	6,914.34
	TI		1,511.00	1,426.75	1,423.82	1,419.93	1,422.02
	SUBTOTAL		7,839.00	7,934.26	8,206.20	8,294.08	8,336.36
TOTAL		5,571.00	13,603.00	13,728.45	14,038.31	14,239.26	14,296.02
	% de incremento en KM		59.05%	0.91%	2.21%	1.41%	0.40%

Fuente : Unidad de Planificacion y Evaluacion de la Gestion

CA	Concreto Asfaltico	Posterior a 1999, el crecimiento de la Red Vial ha sido constante en un promedio de 100 a 150 km por año. La mayor cantidad de tramos de esta Red tiene rodadura de material selecto. Para el cambio de estatus se toman en general las secundarias y secundarias No Pavimentadas que son las que tienen mayores niveles de trafico.
CH	Concreto Hidraulico	
TD	Tratamiento Doble	
MS	Material Selecto	
TI	Tierra	

Distribución de Puentes por Departamentos

DEPARTAMENTO	INSPECCIONES 1997-1998	INSPECCIONES 1999-2000	INSPECCIONES 2006
ATLANTIDA	130	0	73
COLON	123	0	87
COMAYAGUA	84	12	0
COPAN	48	0	0
CORTES	101	1	66
CHOLUTECA	40	3	0
EL PARAISO	63	6	0
FRANCISCO MORAZAN	115	0	0
GRACIAS A DIOS	0	0	0
INTIBUCA	12	39	0
ISLAS DE LA BAHIA	0	0	0
LAPAZ	45	1	0
LEMPIRA	8	38	0
OCOTEPEQUE	0	24	0
OLANCHO	121	0	0
SANTA BARBARA	65	3	0
VALLE	30	10	0
YORO	75	0	58
TOTALES	1060	137	284*
TOTAL PUENTES INVENTARIO HONDUSAP		1197	

(*) Inspecciones realizadas en carreteras principales y secundarias de un total de 1197 puentes del inventario del país.

Comentarios: La mayor cantidad de puentes a nivel nacional está distribuida en cinco departamentos del país, los cuales son: Atlántida, Colon, Cortes, Francisco Morazán y Olancho. Dos departamentos no cuentan con un inventario de puentes. Los puentes con actualización de datos de inventario e inspección más reciente son aquellos del 2006.

La tabla indica que durante el año 97 y 98 se realizó por la UPEG, una inspección e inventario total de puentes del país y en los años posteriores se hicieron algunas inspecciones adicionales.

Detalle	Puentes	Porcentaje
Tipo de Material de la Carretera		
● Carreteras Pavimentadas	326	27 %
– Principal	315	26 %
– Secundaria	11	1 %
● Carreteras No Pavimentadas	871	73 %
– Principal	61	5 %
– Secundaria	150	13 %
– Vecinal	660	55 %
Totales	1197	
Tipo de Red Vial		
– Principal	489	41 %
– Secundaria	215	18 %
– Vecinal	493	41 %
Totales	1197	
Material del Puente		
– Concreto	1055	88 %
– Madera	118	10 %
– Metálicos	24	2 %
Totales	1197	
Longitud total puentes		38,489.76 ML

Comentarios: En las carreteras pavimentadas hay 326 puentes, en tanto en las no pavimentadas 871 puentes. Atendiendo al tipo de red vial en las carreteras primarias y vecinales se encuentran la mayor cantidad de puentes. En lo referente al material de lo que están hechos los puentes, la mayoría son de concreto reforzado.

IV. EL SISTEMA DE ADMINISTRACION DE CARRETERAS Y PUENTES

a. Evolución de la administración de Carreteras en Honduras

1989 y 1991

No había un documento formal y organizado de la red vial, los mapas eran figuras trazadas al tanteo. La administración del mantenimiento se responsabilizaba en la D.G de Mantenimiento y los Distritos de mantenimiento diseminados por todo el país. Este mantenimiento se ejecutaba bajo la modalidad de administración directa, cada distrito tenía asignada la respectiva maquinaria y el personal necesario para atender la red vial.

Año 1991 al 1999

En el Año 1991 se creó la Unidad de Planificación Vial de UPEG, se organiza la Red Vial, se codifica, tramifica, con la longitud estimada y el tipo de carpeta; se divide la red en departamentos y se elabora el primer documento de La Red Vial Oficial. En el mismo año se realiza el primer plan de Inversión Vial con la utilización del modelo HDM, para el programa de Conservación Vial 1992-95, y como resultado se invirtieron más de mil millones de lempiras en la Red Vial siendo en ese entonces la red mejor conservada de Centroamérica

En 1994 se pone en práctica una nueva forma de administración de la Conservación de la Red por medio de la privatización del mantenimiento y se divide el país en 53 sectores con una longitud aproximada 250 km c/u. para ello también se elaboró una red vial por sectores.

En 1995 se hace la primera medición de la Red con Odómetro Electrónico para cuantificar la cantidad mas precisa de km de la Red.

En 1999 se realiza la evaluación total de la Red Principal, Secundaria y Vecinal y se utilizan aparatos GPS para georeferenciación.

Año 1999-2010

A partir del 2001 la red vial se maneja en una plataforma de un Sistema de Información Geográfica (GIS) y durante el año 2004, se elaboró el plan Estratégico de Transporte para regular el crecimiento y ampliación de la Red según las necesidades de movimiento de carga y pasajeros. Ese mismo año se elaboró el plan Plurianual de inversiones para orientar la inversión en infraestructura vial priorizada de acuerdo a su estado y rentabilidad.

Paulatinamente se han incorporado nuevos caminos a la Red, también han ido cambiando de estatus de no pavimentada a pavimentada y además ha habido ampliación de las vías de dos a tres y cuatro carriles siendo el cambio más importante a la fecha el de la ampliación de la Ruta CA5 Norte.

b. Evolución de la administración de Puentes en Honduras

ANTES DE 1991

- No se contaba con un inventario de puentes solamente se tenía un listado de puentes con su ubicación y su longitud
- Se contaba con planos de diseño de algunos puentes.

1991 – 1999

- 1997 se implementa un sistema de administración de puentes, basado en una plataforma informática.
- 1997 – 1998 Se ejecuta un levantamiento de inventario e inspecciones de puentes (1060 puentes) creando su respectiva base de datos en carreteras principales, secundarias y vecinales en 15 departamentos del país.
- 1998 Se ejecuta un levantamiento de inventario e inspecciones de puentes dañados durante el Huracán MITCH
- 1999 se completa el inventario de puentes agregando los tres departamentos restantes, agregando 137 a los 1060 inventariados en 1998 haciendo un total de 1197.
- El sistema HondusAP entra en abandono.

2000 – 2010

- 2003 Se reactiva el HondusAP y se revisa los datos correspondientes de la base de Datos y la plataforma.
- Se crean mapas geo-referenciados de ubicación puentes
- 2006 Se actualiza un total de 284 puentes en los departamentos de Cortes, Atlántida, Yoro y Colon en carreteras principales y secundarias, debido a la emergencia causada por la tormenta STAN.
- No se cuenta con inventario actualizado de puentes al 2010.

c. Marco Regulatorio Vigente del Subsector de Carreteras

A continuación se enlistan las normativas más importantes vigentes en materia vial del país.

MARCO REGULATORIO VIGENTE DEL SECTOR CARRETERAS

- ❖ Normas de Conservación y Construcción de Carreteras (implantación de los modelos HDM y EBM)
- ❖ Manuales de la SIECA:
 - Manual Centroamericano para Diseño y pavimentos.
 - Manual Centroamericano de Normas Ambientales para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de Carreteras.
 - Acuerdos Centroamericanos sobre Señales Viales Uniformes
 - Manual Centroamericano de Especificaciones para la Construcción de Carreteras y Puentes Regionales.
 - Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carreteras.
 - Manual Centroamericano de Mantenimiento de Carreteras
 - Manual Centroamericano de Normas para el Diseño Geométrico de las Carreteras Regionales.
- ❖ Ley de Carretera y su Reglamento.
- ❖ Ley de Administración Pública
- ❖ Ley de Procedimientos Administrativos
- ❖ Decreto de Creación del Fondo Vial
- ❖ Manual de Carreteras
- ❖ Marco de Gestión Ambiental y Social (Marco Normativo)
- ❖ Ley de Contratación del Estado y su Reglamento.
- ❖ Ley del Fondo Vial
- ❖ Ley de Facilitación Administrativa (tiene por objeto dotar al Poder ejecutivo de la Flexibilidad necesaria para poder enfrentar los desastres por fenómenos naturales).
- ❖ Reglamento del Registro de Contratistas del Estado.
- ❖ Reglamento de la Ley del Fondo de Mantenimiento Vial.
- ❖ Ley de Promociones y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional y su Reglamento.
- ❖ Reglamento de la Superintendencia de Concesiones y Licencias.
- ❖ Constitución de la Republica (Referencia a los Derechos).
- ❖ Código Civil (Libro 4 referente a los bienes
- ❖ Ley de Vías de Comunicación Terrestre
- ❖ Ley General de Transporte y su Reglamento.
- ❖ Decreto para la Transferencia de la Función de Reglamentación y Fiscalización de los Pesos y Medidas.

SEGUNDA PARTE: POLITICA Y OPORTUNIDADES DE INVERSION EN EL SUBSECTOR

V. POLITICA DE GOBIERNO PARA EL SUBSECTOR 2010-2014

a. Objetivos

General: Mantener la red vial del país en óptimas condiciones de funcionamiento, permitiendo un intercambio social, comercial-productivo fluido y a bajo costo entre las comunidades, para generar oportunidades en las distintas regiones de desarrollo del país.

Específicos: i. Mantener la red vial primaria y secundaria en forma adecuada, promoviendo la participación de la empresa privada y las municipalidades, en la construcción y mantenimiento o conservación de la misma.

ii. Mejorar la red de caminos vecinales y terciarios, en apoyo a la producción nacional, propiciando su efectivo uso social y posibilitando la generación de empleo.

b. Medidas de Política

1. Establecer un Programa de Recuperación y Saneamiento del Derecho de Vía, que permita avanzar anticipadamente en la obtención de este derecho.
2. Identificar e impulsar nuevas fuentes y modalidades alternativas de financiamiento (asociaciones público-privadas, concesionamiento, etc.).
3. Concluir la construcción del Corredor Logístico, y los diferentes libramientos de las ciudades.
- d. Priorizar la construcción y finalización de los diferentes tramos de los corredores de desarrollo (Pacífico, Oriente, Turístico, Central, Agrícola, etc.).
4. Restablecer un sistema de pesos y medidas en las vías utilizadas para transporte de carga y mercaderías.
5. Hacer uso de microempresas asociativas para la construcción de infraestructura en zonas rurales, propiciando el uso intensivo de material y mano de obra local, así como utilización de tecnología de bajo costo.
6. Utilizar eficientemente los recursos del Programa de Mantenimiento de la Red Vial, identificando una red vial oficialmente mantenible, que permita la preservación de la misma en las zonas de alto volumen vehicular.
7. Fortalecer técnica y financieramente al programa de señalamiento y seguridad vial.
8. Incorporar conceptos de mitigación del riesgo frente a desastres naturales en el diseño, y ejecución de proyectos.

c. Medidas Legales y Administrativas

i. Revisar la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional (concesiones), para incentivar la utilización de recursos provenientes del sector privado.

ii. Revisar la Ley del Fondo Vial, y crear un comité Ad-Hoc que revise y precalifique que empresas constructoras serán contratadas para el mantenimiento de la red vial pavimentada y no pavimentada.

VI. PLAN DE INVERSION 2010-2014

a. Consideraciones Metodológicas

El presente documento técnico se ha elaborado sobre la base de recopilar y sistematizar el juego de datos e indicadores (físico-financieros) que proveen los distintos subsistemas de seguimiento y evaluación que posee la UPEG de la SOPTRAVI a lo largo de seis meses de trabajo colectivo.

Mucha de la información pre-existente ha sido actualizada y puesta al día, ahí donde se poseen registros confiables y validados, especialmente nos hemos apoyado en la información estratégica de diversos estudios y consultorías llevadas a cabo en la década anterior, financiados por organismos internacionales que han venido apostando al fortalecimiento institucional de la SOPTRAVI, particularmente en materia de planeamiento de las carreteras nacionales del país.

No obstante lo anterior, conviene destacar que aun así, la determinación de metas plurianuales como las que se concretan en el presente documento, deben revisarse y asimilarse cautelosamente. Sobre todo a la luz de las bondades y limitaciones que metodológicamente el equipo de profesionales y técnicos que las ha preparado, ha tenido que afrontar. Las cifras deben examinarse tomando como guía aspectos metodológicos inherentes a los subsistemas de medición.

Es conveniente por tanto, exponer aunque sea introductoriamente algunos de dichos aspectos; esto facilita por parte de cualquier interesado, técnicamente la reconstrucción de los resultados que más adelante serán expuestos.

Bondades de la información.

1. Los escenarios óptimos y los listados de proyectos priorizados durante estudios llevados a cabo en 2004 y 2009 de los Planes Estratégicos para el sector carreteras han estado vigentes hasta los momentos actuales como guía de la inversión del Estado. Algunos de ellos han contado y continúan contando con fondos asignados para la inversión pública de las carreteras en Honduras.
2. Lo anterior ha facilitado separar en dos grupos los Proyectos estratégicos consignados en los Planes de Inversión. Dando por resultado un grupo de ellos que no han contado con asignación de fondos mientras otro grupo sí.
3. Este segundo grupo de proyectos es el que sirve de base para la estimación de metas que presentamos con su respaldo adecuado y cuyo listado adjuntamos para ser revisado y verificado.

Limitaciones de la información.

1. Si bien los registros financieros son más fáciles de control por contarse con soportes apropiados y su estimación de saldos al 31 diciembre 2009 del inventario de proyectos en ejecución son más confiables y verificables, no puede decirse lo mismo referente a los datos físicos o resultados de producción medidos en kilómetros realizados y/o pendientes de realizarse al mismo corte del año 2009.

2. Es decir que un corte real de medición física al año 2009 no nos consta se haya verificado sistemáticamente y efectuado los registros de forma apropiada. La UPEG por carencia de recursos no posee capacidad instalada de medición en el terreno. Entrañando por ello, que la información no es de la misma calidad de verificación que la financiera y estadísticamente es menos confiable.
3. No hay una cultura de medición en campo debidamente arraigada para registrar sistemáticamente los aspectos físicos de la medición vial. De hecho las supervisiones no informan regular y oportunamente a la UPEG los datos geométricos y de superficie que se va mejorando o pavimentando a medida que el desarrollo de las obras viales concluyen o se van materializando. De ahí que los datos físicos de las carreteras, estadísticamente hablando presentan limitaciones discutibles.
4. Para un potencial lector, del presente documento que crea que amerita profundizar o ampliar, en los aspectos de medición y cálculo de las metas, con gusto la Dirección de la UPEG, ulteriormente puede describir aspectos metodológicos que subyacen en este tipo de planeamientos dentro del sector de carreteras.

Con estas consideraciones introductorias, damos paso inmediato a que sean revisados y analizados los siguientes puntos que exponemos.

b. Meta de Empleo

Sostener en el Sistema de Carreteras la generación de *4,000 empleos* anuales directos, a través de la contratación de empresas constructoras, empresas supervisoras y formación de microempresas para atender la construcción, rehabilitación y mejoramiento de la red vial pavimentada y no pavimentada.

c. Metas de Intervención Física

De acuerdo con la Unidad de Planificación y Evaluación de la Gestión (UPEG) existen 145 proyectos priorizados y con financiamiento asegurado para mejorar la calidad del Sistema Nacional de Carreteras del País, principalmente en lo que se refiere a intervenir tramos viales de material selecto que no están pavimentados y en los que si están pavimentados optimizar sus condiciones de rodadura y/o geométricas. Por tanto las metas son de dos vertientes

1. Pavimentar 507 km de carretera en el periodo distribuido así:

Clase de Carretera	Kilómetros
Principales	165
Secundarias	189
Vecinales	101
Urbanas	52
Total	507

2. Rehabilitar y/o mejorar 198 km de carreteras en el periodo distribuido de la siguiente manera.

Clase de Carretera	Kilómetros
Principales	192
Urbanas	6
Total	198

Cabe destacar que dentro de esta meta se contempla la ampliación de 2 a 3 o 4 carriles de aproximadamente 115 kilómetros de la Red Primaria o Principal.

De manera que en conjunto las metas institucionales de la SOPTRAVI en materia de Infraestructura Vial es la de intervenir al menos 705 km. durante el periodo en referencia, para los cuales el financiamiento está garantizado con fondos del presupuesto nacional y de los empréstitos externos vigentes (BCIE, BM, BID).

Esto puede verificarse en los listados soportes con la identificación de tramos específicos (145 tramos en conjunto). Adicionalmente dentro de este conjunto de proyectos se cuenta con financiamiento **para señalizaciones de seguridad vial** para aproximadamente 500 km de la red principal.

d. Plan de Inversión 2010-2014

La contribución del financiamiento (obra+supervisión) para la materialización de las metas anteriores se tiene programada de la siguiente forma.

PLAN DE INVERSION SOPTRAVI 2010-2014

	No.	NOMBRE DEL PROYECTO	Cantidad	INVERSIÓN POR AÑO (MILLONES US \$)					TOTAL	FUENTES	
			Tramos	2010	2011	2012	2013	2014		FN	FE
Con Financiamiento	1	Red Vial Oficial									
	1.1	Pavimentaciones	35	36.01	18.09	95.29	26.66	12.28	188.33	90.14	98.19
	1.1.1	Red Vial Principal	9	30.99	3.83	47.55	26.16	12.28	120.81	24.17	96.64
	1.1.2	Red Vial Secundaria	20	4.60	11.02	36.37	0.50	0.00	52.49	50.94	1.55
	1.1.3	Red Vial Vecinal	6	0.42	3.24	11.37	0.00	0.00	15.03	15.03	0.00
	1.2	Rehabilitaciones y Mejoras	11	27.33	13.77	88.98	5.72	4.40	140.20	64.21	75.99
	1.2.1	Red Vial Principal	11	27.33	13.77	88.98	5.72	4.40	140.20	64.21	75.99
	1.2.2	Red Vial Secundaria	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		Total Red Vial Oficial	46	63.34	31.86	184.27	32.38	16.68	328.53	154.35	174.18
	2	Red Vial No Oficial									
	2.1	Pavimentaciones	96	0.60	9.04	13.13	9.18	5.40	37.35	37.35	0.00
	2.1.1	Urbanas	96	0.60	9.04	13.13	9.18	5.40	37.35	37.35	0.00
	2.2	Rehabilitaciones	3	0.00	0.47	0.00	0.00	0.00	0.47	0.00	0.47
	2.2.1	Urbanas	3	0.00	0.47	0.00	0.00	0.00	0.47	0.00	0.47
		Total Red Vial No Oficial	99	0.60	9.51	13.13	9.18	5.40	37.82	37.35	0.47
		Total de proyectos	145	63.94	41.37	197.40	41.56	22.08	366.35	191.70	174.65

Tasa de Conversión de Dólares a Lempiras = 19.0274

Si los registros financieros sistematizados, son correctos, de acuerdo con la programación de la tabla anterior, se prevé invertir alrededor de U\$S 366 MM. De los cuales el 52 por ciento provendrán de fondos nacionales y el restante 48 por ciento de fuentes externas. Financieramente a nivel de unidades ejecutoras dentro de la SOPTRAVI las mayores cuantías corresponderán a las Unidades Ejecutoras de Construcción, BCIE, BM y BID.

Cabe señalar que **la administración actual le ha dado continuidad al Plan de Inversiones** impulsándose en el país desde la década anterior, incorporando al mismo tiempo tramos nuevos articulados a los ejes o corredores estratégicos del Sistema Nacional de Carreteras.

El programa de distribución física para alcanzar las metas del Plan de Gobierno 2010-2014 se ha obtenido al determinar lo que se llevaba de avanzado al 2009 y el saldo respectivo a cada tramo es lo que se ha proyectado ejecutar durante el periodo tal como se muestra en el cuadro a continuación en términos de resultados de producción.

PLAN DE INVERSION SOPTRAVI 2010-2014

	No.	NOMBRE DEL PROYECTO	Cantidad	META FISICA POR AÑO (KMS)					TOTAL	FUENTES	
			Tramos	2010	2011	2012	2013	2014		FN	FE
Con Financiamiento	1	Red Vial Oficial									
	1.1	Pavimentaciones	35	78.89	101.55	170.04	100.70	4.00	455.17	293.56	161.61
	1.1.1	Red Vial Principal	9	29.42	38.88	56.38	36.51	4.00	165.18	64.07	101.11
	1.1.2	Red Vial Secundaria	20	26.05	47.27	90.76	24.91	0.00	188.99	128.49	60.50
	1.1.3	Red Vial Vecinal	6	23.42	15.40	22.90	39.28	0.00	101.00	101.00	0.00
	1.2	Rehabilitaciones y Mejoras	11	39.75	25.73	86.95	20.00	20.00	192.43	94.80	97.63
	1.2.1	Red Vial Principal	11	39.75	25.73	86.95	20.00	20.00	192.43	94.80	97.63
	1.2.2	Red Vial Secundaria	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
		Total Red Vial Oficial	46	118.64	127.28	256.99	120.70	24.00	647.60	388.36	259.24
	2	Red Vial No Oficial									
	2.1	Pavimentaciones	96	7.19	9.31	17.21	8.93	8.93	51.57	51.57	0.00
	2.1.1	Urbanas	96	7.19	9.31	17.21	8.93	8.93	51.57	51.57	0.00
	2.2	Rehabilitaciones	3	0.00	0.23	3.00	2.77	0.00	6.00	0.00	6.00
	2.2.1	Urbanas	3	0.00	0.23	3.00	2.77	0.00	6.00	0.00	6.00
		Total Red Vial No Oficial	99	7.19	9.54	20.21	11.70	8.93	57.57	51.57	6.00
		Total de Proyectos	145	125.83	136.82	277.19	132.40	32.93	705.17	439.93	265.24

De acuerdo con la programación se prevé ejecutar alrededor de 705 km. De los cuales el 62 por ciento de los Resultados de Producción provendrán de fondos nacionales y el restante 38 por ciento de fuentes externas. A continuación se muestra, las metas físicas en kilómetros a nivel de unidades ejecutoras dentro de la SOPTRAVI las mayores cuantías corresponderán a las Unidades Ejecutoras de Construcción, BM, BID y BCIE.

METAS FISICAS KMS POR UNIDAD EJECUTORA

Unidad Ejecutora	Meta 2010	Meta 2011	Meta 2012	Meta 2013	Meta 2014	Meta Total
Proyectos Con Financiamiento - Red Oficial	118.64	127.28	256.99	120.70	24.00	647.60
Apoyo Técnico	20.30	7.20	2.40	0.00	0.00	29.90
BCIE	16.60	19.53	18.04	10.00	4.00	68.17
BID	8.24	19.73	69.66	0.00	0.00	97.63
BM	0.00	33.00	29.59	39.42	0.00	102.01
Construcción	73.50	47.82	137.30	71.28	20.00	349.89
Proyectos Con Financiamiento - Red No Oficial	7.19	9.54	20.04	11.70	8.93	57.40
Apoyo Técnico	0.00	8.93	8.93	8.93	8.93	35.72
BID	0.00	0.23	3.00	2.77	0.00	6.00
Construcción	0.41	0.00	5.94	0.00	0.00	6.35
Mano de Obra	0.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.14
Obras Urbanísticas	6.64	0.38	2.17	0.00	0.00	9.19
TOTALES	125.83	136.82	277.02	132.40	32.93	705.00

e. Listado de proyectos del Plan de inversiones y sus fuentes financieras

Véase archivos adjuntos en formato Excel

1. Red vial oficial
 - 1.1 46 Proyectos y su composición financiera
 - 1.2 46 Proyectos y su composición de metas físicas
 - 1.3 46 Proyectos y su composición características viales
 - 1.4 46 Proyectos según escenarios de procedencia para priorización

2. Red vial No-Oficial
 - 2.1 99 Proyectos y su composición financiera
 - 2.2 99 Proyectos y su composición de metas físicas

f. Línea de Base Año 2009

Aunque la medición de datos viales en campo y la regularización continua y acumulable de registros, presenta limitaciones como las que hemos dejado algunas de ellas señaladas, especialmente como debilidades en los aspectos físicos. Podemos asumir con cierto margen de precisión 95% y margen de error del 5 % como Línea de Base, los registros existentes al año 2009. Sobre todo para llevar un control a los cambios e incidencias de mejoras que se operen en las Carreteras Nacionales del País.

Esta línea de base será útil para la medición, siempre y cuando se superen las limitaciones diagnosticadas y compartidas en distintos alertivos que la UPEG ha ido sistematizando y divulgando para introducir remediales en los distintos subsistemas que posee la institución y que desde luego constituyen un activo y patrimonio institucional de la Nación.

Por consiguiente, la línea de base que presentamos a continuación, es factible de irse actualizando anualmente para medir el avance del Plan de Inversiones que se propone para el periodo 2010-2014. Pero necesariamente significa dotar de los recursos y de las medidas pertinentes para verificar un control y registro de los cambios que se vayan sucediendo en el transcurso de la implementación plurianual y mejorar su nivel de confianza y mantener o disminuir su nivel de incertidumbre.

REPUBLICA DE HONDURAS
Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda
RED VIAL NACIONAL
(por tipo de calzada)
2009

	Principal				Total	Secundaria				Total	Vecinal		Total		
	CA	CH	TD	MS		CA	CH	TD	MS		MS	TI			
ATLANTIDA	203.86	0.00	0.00	0.00	203.86	0.00	0.00	9.85	0.00	9.85	436.13	24.70	460.83	674.54	
COLON	128.26	0.00	0.00	20.86	149.12	1.72	0.00	7.82	92.25	101.79	266.24	77.20	333.44	584.35	
COMAYAGUA	112.71	0.00	19.76	0.00	132.47	8.30	6.71	17.92	131.90	164.83	415.86	71.74	487.60	784.90	
COPAN	173.10	0.00	21.38	0.00	194.48	0.00	0.00	19.20	37.20	56.40	241.54	101.75	343.29	594.17	
CORTES	170.15	187.85	0.00	0.00	358.00	82.21	20.19	38.33	20.80	161.53	392.37	45.75	438.12	957.65	
CHOLUTECA	205.32	0.00	0.00	0.00	205.32	0.00	0.00	15.50	168.43	183.93	489.28	68.35	555.61	944.86	
EL PARAISO	78.18	0.00	10.55	0.00	88.73	23.02	2.05	49.24	418.16	492.47	528.38	400.73	929.11	1,510.31	
FCO. MORAZAN	331.11	0.00	72.03	78.06	479.20	30.81	0.00	21.21	124.56	176.58	747.38	51.64	799.02	1,454.80	
GRACIAS A DIOS	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	293.64	293.64	4.00	34.00	38.00	331.64	
INTIBUCA	0.00	0.00	65.81	66.82	132.43	0.00	0.00	0.94	113.42	114.36	270.08	18.60	288.68	535.47	
ISLAS DE LA BAHIA	17.90	0.00	25.20	10.50	53.60	0.60	0.00	8.73	0.00	9.33	17.25	14.90	32.15	95.08	
LA PAZ	0.00	3.12	83.88	39.86	126.46	0.00	1.88	3.38	48.36	53.62	195.66	83.06	278.72	458.80	
LEMPIRA	2.98	0.00	47.53	0.00	50.51	0.00	0.00	21.97	183.79	205.76	320.79	63.91	384.70	640.97	
OCOTEPEQUE	85.10	0.00	0.00	0.00	85.10	0.00	0.00	23.10	60.20	83.30	200.62	0.75	201.37	369.77	
OLANCHO	118.96	0.00	19.83	279.47	416.06	0.00	0.00	0.00	293.76	293.76	854.28	164.81	1,019.09	1,728.91	
STA. BARBARA	67.68	0.00	103.46	0.00	171.14	0.00	11.90	46.61	85.43	142.94	785.28	135.67	900.93	1,215.01	
VALLE	70.31	0.00	0.00	0.00	70.31	8.91	0.00	49.85	36.24	93.00	318.19	54.12	372.31	535.62	
YORO	96.13	0.00	108.06	159.32	363.51	0.00	0.00	2.30	25.49	27.79	420.88	10.25	431.11	822.41	
Total	1,859.75	190.97	577.09	652.49	3,280.30	153.57	42.73	334.95	2,133.63	2,664.88	6,874.15	1,419.93	8,294.08	14,239.26	
Porcentaje	56.69%	5.82%	17.59%	19.89%	100.00%	5.76%	1.60%	12.57%	80.06%	100.00%	82.88%	17.12%	100.00%		
Fuente: Departamento de Planificación Vial / UPEG / SOPTRAVI					23.04%					18.72%			58.25%		
Total Pavimentada		3,159.06				Total No Pavimentada		11,080.20							
Tipo de Calzada: CA - Concreto Asfáltico, CH - Concreto Hidráulico, TD - Tratamiento Doble, MS - Material Selecto, TI - Tierra															

TERCERA PARTE: REPORTE DE EJECUCION PROYECTOS VIALES 2010**VII. Intervenciones 2010**

A continuación damos a conocer los Proyectos Viales en sus aspectos físicos y financieros dentro del cierre oficial del POA 2010. La información preparada es la que comprende el periodo el 01 de Enero al 31 de Diciembre del Ejercicio Fiscal que se reporta. En lo atinente a la Red Vial Oficial (RVO).

La fuente de información financiera proviene de los reportes del SIAFI en tanto que la información física proviene de cada una de las Unidades Ejecutoras correspondientes. Conviene dejar indicado que son válidas las consideraciones metodológicas antes expuestas en este documento, en el sentido sobre la calidad de los registros. Es decir que la información financiera es concordante y verificada, en tanto la información física mientras no se verifique en campo por parte de la UPEG, deberá manejarse en carácter provisional.

a. Cantidad de Proyectos por Unidad Ejecutora-Obras Viales

SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS TRANSPORTE Y VIVIENDA (SOPTRAVI)
UNIDAD DE PLANEAMIENTO Y EVALUACION DE GESTION (UPEG)

Cantidad Proyectos por Unidad Ejecutora	
Unidad Ejecutora	Proyectos Viales
BCIE	7
BID	8
BM	4
Construccion	23
Apoyo Tecnico	4
Totales	46

En el POA del 2010, las obras en carreteras (Construcción, Rehabilitación, Mejoras y Pavimentaciones) son 46 proyectos dentro de la RVO, cuyos resultados de producción son medibles en kilómetros. Y nos referiremos de aquí en adelante específicamente a este tipo de proyectos. Es decir no incluimos los proyectos de supervisión, pre-inversión, derechos de vía o estudios ambientales cuyos resultados de producción son medibles en otro tipo de unidades.

Si un lector potencial está interesado en el conjunto de todos los proyectos del POA deberá avocarse a las oficinas de la UPEG para cualquier ampliación sobre estos tópicos.

Por otro lado para hacer una comparación entre lo Programado vs. Ejecución a nivel físico, bastara contrastar las metas correspondientes al año 2010 y la ejecución que a continuación se reporta.

Unidad Ejecutora	Meta 2010	Ejecutado 2010	% Ejecutado 2010
Proyectos Con Financiamiento - Red Oficial	118.64	107.72	90.80%
Apoyo Tecnico	20.30	20.30	100.00%
BCIE	16.60	16.60	100.00%
BID	8.24	8.24	100.00%
BM	0.00	0.00	0.00%
Construccion	73.50	62.58	85.14%
Proyectos Con Financiamiento - Red No Oficial	7.19	7.11	98.89%
Apoyo Tecnico	0.00	0.00	0.00%
BID	0.00	0.00	0.00%
Construccion	0.41	0.33	80.49%
Mano de Obra	0.14	0.14	100.00%
Obras Urbanisticas	6.64	6.64	100.00%
TOTALES	125.83	114.83	91.26%

b. Ejecución Física por Regiones

En conjunto durante el año 2010, se reportan para la RVO, la ejecución de 117.66 km, de los cuales atendiendo a la clase de carretera donde se verifico la obra puede clasificarse en carreteras principales, secundarias y vecinales.

La tabla siguiente distribuye por Regiones dentro del Plan de Nación la ejecución de la Obra Vial y según el tipo de calzada donde se verifico la misma. Conviene mencionar que cuando la SOPTRAVI trabaja en tipos de calzadas de concreto asfáltico significa que se trata de una mejora o rehabilitación en la red pavimentada. En tanto cuando se trabaja en carreteras de material selecto, significa que está trabajándose en la red no pavimentada, graduando la misma hacia la red pavimentada.

SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS TRANSPORTE Y VIVIENDA (SOPTRAVI)
UNIDAD DE PLANEAMIENTO Y EVALUACION DE GESTION (UEPG)

Ejecucion Fisica por Regiones en Kilometros al Cierre del 2010								
Regiones	Principal			Secundaria		Vecinal		Total
	CA	MS	Total	MS	Total	MS	Total	
R1 - Valle de Sula	0	0	0	0	0	23.42	23.42	23.42
R2 - Valle de Comayagua	3.81	16.81	20.62	4.15	4.15	0	0	24.77
R3 - Occidente	0	0	0	0	0	0	0	0
R4 - Valle de Lean	0	0	0	0	0	0	0	0
R5 - Valle del Aguan	0	0	0	0	0	0	0	0
R6 - Cordillera Nombre de Dios	0	7.66	7.66	0	0	0	0	7.66
R7 - Norte de Olancho	0	0	0	0	0	0	0	0
R8 - Valles de Olancho	31.51	0	31.51	3.86	3.86	0	0	35.37
R9 - Biosfera del Rio Platano	0	0	0	0	0	0	0	0
R10 - La Mosquitia	0	0	0	0	0	0	0	0
R11 - El Paraiso	0	0	0	0	0	0	0	0
R12 - Centro	4.43	0	4.43	4.06	4.06	0	0	8.49
R13 - Golfo de Fonseca	0	0	0	0.73	0.73	0	0	0.73
R14 - Rio Lempa	0	4.95	4.95	5.16	5.16	0	0	10.11
R15 - Arrecife Mesoamericano	0	0	0	0	0	0	0	0
R16 - Santa Barbara	0	0	0	7.11	7.11	0	0	7.11
Total	39.75	29.42	69.17	25.07	25.07	23.42	23.42	117.66

Tipo de Calzadas Intervenidas

CA: Concreto Asfáltico

MS: Material Selecto

Toda esta intervención será objeto de incorporaciones a los sistemas de medición (Línea de Base de la UPEG) cuando se verifique en campo y se publique oficialmente las altas y bajas en las incorporaciones correspondientes a la Red Vial Oficial del país.

c. Ejecución Financiera por Regiones

SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS TRANSPORTE Y VIVIENDA (SOPTRAVI)
UNIDAD DE PLANEAMIENTO Y EVALUACION DE GESTION (UPEG)

En MM de Lempiras					
Regiones	APROBADO 2010	VIGENTE 2010	EJECUCION 2010	Vigen-Aprob	Ejec-Vigen
R1 - Valle de Sula	55.00	68.30	68.30	13.30	0.00
R2 - Valle de Comayagua	603.27	963.96	705.87	360.69	-258.09
R3 - Occidente	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
R4 - Valle de Lean	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
R5 - Valle del Aguan	67.40	67.40	0.00	0.00	-67.40
R6 - Cordillera Nombre de Dios	35.00	1.21	1.21	-33.79	0.00
R7 - Norte de Olancho	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
R8 - Valles de Olancho	418.81	186.67	186.67	-232.14	0.00
R9 - Biosfera del Rio Platano	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
R10 - La Mosquitia	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
R11- El Paraiso	10.00	0.00	0.00	-10.00	0.00
R12 - Centro	259.27	143.01	16.97	-116.26	-126.04
R13 - Golfo de Fonseca	12.00	0.00	0.00	-12.00	0.00
R14 - Rio Lempa	99.42	24.50	24.50	-74.92	0.00
R15 - Arrecife Mesoamericano	10.00	4.00	4.00	-6.00	0.00
R16 - Santa Barbara	58.00	41.35	41.35	-16.65	0.00
Total	1,628.16	1,500.41	1,048.88	-127.75	-451.53

La tabla anterior indica que en conjunto las obras ejecutadas por 46 proyectos viales dentro de la Red Oficial represento una erogación de una magnitud de 1,048.88 MM de Lempiras. Ubicándose la R2, R8 y R1 en orden de relativa importancia las mayores erogaciones de la institución por estar allí ejecutándose los proyectos de mayor magnitud.

Al cierre de año el nivel de ejecución financiera represento aproximadamente el 70 por ciento, al medirlo en términos de lo gastado en obras dividido entre la disponibilidad vigente de los recursos asignados a la institución.

VIII. Listado de Proyectos Viales Ejecutados 2010

a. Base de Datos

Véase archivo en Excel- Listado de Proyectos Viales Ejecutados 2010