

ANEXOS

ANEXO 1

EJEMPLO DE ESTUDIO DE ALTERNATIVAS PARA UN PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE CAMINO

EJEMPLO DE ESTUDIO DE ALTERNATIVAS PARA UN PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE CAMINO

1 ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

1.1 DESCRIPCIÓN DE ACCIONES PROPUESTAS

La acción propuesta consiste en Reconstruir el camino entre Punta Piedra a la comunidad de Iriona en un tramo de 15.2 kilómetros, utilizando básicamente la ruta del Terraplén antiguo del Ferrocarril como medio de transporte terrestre.

Esta Acción incluye la rehabilitación del tramo de terraplén, la construcción de Puentes, bados, alcantarías y cajas en los correderos de agua cortados.

El camino pasa por las comunidades de Punta Piedra, Cusuna, Ciriboya, Iriona, San José de la Punta hasta llegar a Iriona Puerto. En este trayecto de paso por comunidades la el camino se ha categorizado como **Calles Urbanas** con las especificaciones de seguridad vial necesarias para este tipo de categorías

1.1.1 Ninguna Alternativa de Acción. Continuar Usando la Playa

Esta consideración se refiere a no aprobar la reconstrucción del camino.

1.1.2 El uso de Ruta Antigua del Tren

La United Fruit Company estableció el cultivo del Banano, 1900 en el área conocida como el Valle de Sico, que se localiza a inmediaciones del departamento de Colón y el Departamento de Gracias a Dios.

La forma de transporte para la fruta del banano y para los pasajeros en ese entonces era a través de ferrocarril.

Según cuentan los pobladores, en 1935 ocurrió una gran llena que inundó el Valle de Sico y no dejó mata de banano en pie. A raíz de esta inundación la compañía bananera optó por alejarse de la zona con la decisión de levantar los rieles y durmientes del ferrocarril

Después que fueron retirados los rieles de la línea férrea, el terraplén se volvió la ruta de tránsito para el Valle de Sico, con el inconveniente que como se habían retirado los puentes, en estos puntos había que hacer un desvío hacia la playa

El terraplén consiste en una base de material compactado que a pesar d tener mas de cincuenta años mantiene definida la conformación de la subrasante y las cunetas; no obstante, debido a que el Terraplén nunca tuvo mantenimiento como camino de acceso, los viajeros han encontrado que es mejor hacer la ruta por la playa completamente, que estar entrando y saliendo del terraplén

1.2 ESTRATEGIAS PARA LAS ACCIONES PROPUESTAS

Desde el punto de vista de diseño es mas conveniente desarrollar el proyecto por el Terraplén que hacerlo por la Playa, porque se utilizará menos material base y se gastará menos en obras de protección contra la erosión.

El Terraplén por ser una ruta diseñada para uso del ferrocarril el nivel de alineamiento es mucho mas riguroso y las pendientes y las curvas son suaves

1.3 ALTERNATIVAS A LAS ACCIONES PROPUESTAS

1.3.1 Vinculos Estratégicos con los Objetivos del Proyecto y de la Misión USAID

La reconstrucción del camino es congruente con el propósito del proyecto RECAP, que contribuye a la reconstrucción del país principalmente a los caminos rurales del interior. Desde el punto de vista ambiental el proyecto es aceptable, mas bien la alternativa de no hacer nada es mas perjudicial para el medio ecológico de la zona.

1.4 COMPARACIÓN DE ALTERNATIVAS

1.4.1 Alternativa 1. Rehabilitar El Terraplén

1.4.1.1 Ventajas

Punto de vista Social

La importancia de este proyecto es facilitar el transporte a la población de las comunidades de Punta Piedra, Cusuna, Ciriboya, San José de la Punta, Iriona e Iriona Puerto tanto en Invierno como en Verano.

Estas comunidades tienen alrededor de 80 años de no contar con un sistema adecuado de transporte terrestre y el camino reconstruido les permitiría tránsito de buses y así mejorar las condiciones de seguridad y comodidad de transporte de la gente de estas comunidades.

Se puede mejorar la seguridad alimentaria de la población de las comunidades al aumentar la oferta de productos alimenticios y disminuir el costo de los mismos.

Se permitirá el fácil traslado a enfermos de gravedad que deban llevarse a un hospital en Tocoa o Trujillo

Punto de vista Económico

Se puede disminuir el costo de la vida de las comunidades al reducir el costo del transporte de los productos.

Se mejorarán las condiciones de las viviendas, al poder acceder a productos de construcción de menor costo que el actual.

Se incrementará el Turismo en la zona y consecuentemente aumentará las ventas en Hoteles, Artesanías, Restaurantes.

Punto de vista Ambiental

El uso del camino por la ruta del Terraplén puede mejorar también las condiciones del medio ambiente, para no continuar contaminando la Playa en un trayecto de 15.2 kilómetros. Se permitiría además la restauración ecológica de este tramo para la flora y fauna de la zona, en especial especies como aves marino costeras, cangrejos, y Tortugas Marinas que podrían retornar a desovar en estas Playas

Es muy probable que al aumentar la oferta de productos alimenticios en la zona y disminuir los costos se disminuya la cacería y consumo de tortugas de mar

Punto de Vista Técnico.

El terraplén existente (dejado a consecuencia del abandono del viejo ferrocarril) fue construido en 1910 y abandonado en 1937.

Esta ruta es la más indicada para rehabilitar la carretera vehicular ya que existe la mayor parte del terraplén al cual solamente habría que restituirlo en algunos tramos que ya desaparecieron (son pocos los tramos perdidos), a pesar del tiempo se mantienen la mayoría de los tramos en regular estado.

Existen algunos tramos que es necesario rehabilitar principalmente aquellos en los cuales cercanos a correderos de agua

Un aspecto singular en esta ruta es que las especificaciones de su alineamiento horizontal y vertical son excelentes ya que fue construida para un ferrocarril y las especificaciones de alineamiento en general son más estrictas para ferrocarril que para carretera (curvas horizontales y verticales más suaves y tangentes más largas).

Pero el terraplén puede ser utilizado hasta la entrada de Iriona Viejo (10 + 000) debido a que el terraplén no cruza las comunidades de Iriona Viejo, San José de la Punta e Iriona Puerto

Esta ruta del terraplén está concatenada con el uso vehicular del camino real entre Iriona Viejo, San José de la Punta e Iriona Puerto, en vista que el Terraplén se desvía hacia la comunidad de Sico en la entrada a Iriona Viejo.

1.4.1.2 Desventajas

El costo de la Reparación del camino.

1.4.2 Alternativa 2 No Hacer Nada (seguir usando la playa)

1.4.2.1 Ventajas

Esta alternativa carece de ventajas.

1.4.2.2 Desventajas

➤ **Aspecto Social**

1. Imposibilidad de las comunidades de viajar en invierno y verano.
2. Inseguridad y falta de comodidad en los sistemas actuales de transporte con riesgos de accidentes muy altos.
3. Dificultades para el mejor acceso a la salud y a la educación.
4. Falta de acceso de las autoridades para controlar contrabando de productos

➤ **Aspecto Económico**

1. El costo de vida de las comunidades se mantiene alto y creciente por la dificultad del transporte de los productos básicos.
2. Turismo incipiente, así como de las actividades relacionadas con el como ser, las ventas en Hoteles, Artesanías, Restaurantes.

➤ **Aspecto Ambiental**

1. Se continúa dañando la Playa y el ecosistema asociado con ello, destrucción de la vegetación marino costera, mayor erosión al destruir la vegetación que protege las comunidades, ahuyentamiento de especies en peligro de extinción como la tortuga marina.
2. Se mantiene el nivel de Inseguridad alimentaria de las comunidades por el alto costo de los productos de consumo básico

1.4.3 Alternativa 3. Transporte Por Agua

1.4.3.1 Ventajas

Esta alternativa carece de ventajas.

1.4.3.2 Desventajas

1. Cuando la marea sube o hay mal tiempo no es posible viajar por barco.
2. Los peligros de accidente pueden ser fatales.
3. No disminuiría el costo de vida en forma considerable.
4. No será posible un flujo de transporte en todo el año.
5. Los dueños de vehiculos seguirían usando la Playa.

1.4.4 Identificación de la Acción Preferida

La acción preferida es la del uso del Terraplén por la combinación de aspectos positivos en el aspecto ambiental y socioeconómico.

1.4.5 Medidas De Mitigación Especificas Por Sitio. Aspecto Constructivo

ANEXO 2

ZACATES UTILIZADOS PARA ESTABILIZACIÓN DE TALUDES

ZACATES UTILIZADOS PARA ESTABILIZACIÓN DE TALUDES

NOMBRE COMÚN (Nombre científico) Y FORMA DE SIEMBRA	RANGO DE ADAPTACIÓN Y VENTAJAS	DESVENTAJAS
VALERIANA (VETIVER) <i>(Vetiveria zizanioides)</i> Propagación por cepa	Altitud: 0-2000 msnm; precipitación anual >500 mm. Barrera sobresaliente para retener suelo, formar terrazas naturales y sustituir las obras hasta pendientes de 60%. Su sistema radicular es muy vertical y compete poco con el cultivo asociado. Es poco exigente en fertilidad o tipo de suelo. No es invasora. Tiene valor medicinal.	No produce tanto forraje como las especies forrajeras. La literatura reporta que tiene poca palatabilidad, pero se ha observado en el Sur del país que el ganado lo consume todo el año.
ZACATE LIMÓN (ZACATE TÉ) <i>(Cymbopogon citratus)</i> Propagación por cepa o semilla	Altitud: 0-2000 msnm; precipitación anual >700 mm. Existe mercado para uso medicinal.	Necesita una siembra cada 4-5 años debido a su susceptibilidad a la pudrición de la raíz y los insectos barrenadores del tallo. Es poco apetecible y crece menos recto que la Valeriana.
ELEFANTE (NAPIER) <i>(Pennisetum purpureum)</i> Propagación por caña, cepa o semillas	Altitud: 0-2000 msnm; precipitación anual >900 mm. Buen rendidor de forraje bajo suficiente agua y fertilidad como en las zonas hortícolas.	Exigente en fertilidad (especialmente nitrógeno). Tiende a invadir más que el King Grass por crecer menos recto y propagarse por semilla. Sus raíces se extienden mucho, compitiendo con el cultivo principal.
NAPIER ENANO (ELEFANTE ENANO) <i>(Pennisetum purpureum)</i> Propagación por caña o cepa.	Altitud: 0-200 msnm; precipitación anual >800 mm. Es menos cañoso, más manejable (en cuanto a la poda) y más eficaz como barrera que los otros <i>Pennisetum</i> . Efectivo hasta una pendiente de 25-30%.	Exigente en fertilidad de suelo (especialmente nitrógeno).
KING GRASS (Híbrido de <i>P. purpureum</i> x <i>P. typhoides</i>) Propagación por caña o cepa.	Altitud: 0-2000 msnm; precipitación anual >900 mm. Buen rendidor de forraje bajo suficiente agua y fertilidad.	Exigente en fertilidad (especialmente nitrógeno). Menos efectivo como barrera que Napier o Merkerón porque macolla menos. Su buen manejo exige podas rutinarias. Tiende a invadir, y sus raíces se extienden mucho lateralmente.
MERKERON <i>(Pennisetum merkeri)</i> Híbrido de Elefante x otras especies del mismo género. Propagación por caña o cepa.	Altitud: 0-2000 msnm; precipitación anual >700 mm. Buen rendidor de forraje bajo suficiente agua y fertilidad. Tolera mejor la sequía que el Elefante o King Grass.	Exigente en fertilidad (especialmente nitrógeno) y tiende a invadir. Sus raíces se extienden mucho lateralmente.
GUINEA <i>(Panicum maximum)</i> Propagación por semilla o cepa.	Altitud: 0-2000 msnm; precipitación anual >800 mm. Buen productor de forraje. Mediana tolerancia a la sequía. Tolera suelos ácidos.	Más exigente en N y P y menos tolerante a la sequía que el Jeraguá. Invade si florece y, por eso, se necesita chapeas rutinarias durante la época de floración para minimizar la producción de semilla.
JARAGUA <i>(Hyparrhenia rufa)</i> Propagación por semilla o cepa.	Efectivo como barrera hasta una pendiente de 20 a 30%. Altitud: 0-2000 msnm; precipitación anual >700 mm.	Su calidad nutritiva se baja mucho en verano. Invasor agresivo si florece, necesitando chapeas rutinarias durante la floración para minimizar la producción de semillas.
ZACATE ARROZ <i>(Setaria aeniculata)</i> Propagación por cepa.	Regular productor de forraje. Poco exigente en fertilidad. Altitud: 600-2000 msnm; precipitación anual >1000 mm. Palatable para el ganado. Utilizado por Vecinos Mundiales y ACORDE. Efectivo como barrera viva hasta una pendiente de 20%.	Demasiado suave para formar terrazas naturales o para asociarse con muros para retener el relleno del suelo.

ANEXO 3

LEY DEL FONDO VIAL

LEY DEL FONDO VIAL

Consolidado con los DECRETOS No. 131-93 y No. 286-98
Publicado en el Diario Oficial "LA GACETA" el 27 de Enero de 1999

EL CONGRESO NACIONAL,

CONSIDERANDO: Que por Decreto No. 131-93 emitido por el Soberano Congreso Nacional, el 10 de agosto de 1993 y publicado en el Diario Oficial "La Gaceta" el dos de diciembre del mismo año, se aprobó la Ley del Fondo de Mantenimiento Vial.

CONSIDERANDO: Que mediante Decreto No. 218-96 de fecha 17 de diciembre de 1996, publicado en el Diario Oficial "La Gaceta", el 30 de diciembre del mismo año, se reformó la Ley General de la Administración Pública y entre otras disposiciones se modificó el nombre de la

Secretaría de Estado en los Despachos de Comunicaciones, Obras Públicas y Transporte (SECOPT) por el de Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI)

CONSIDERANDO: Que debido a que han pasado cinco (5) años desde la promulgación de la Ley del Fondo de Mantenimiento Vial, es necesario su reforma con el objeto de obtener una mejor y más eficiente administración, a través de la integración del Comité Técnico Vial y establecer mecanismos que aseguren la sostenibilidad financiera del Fondo Vial.

CONSIDERANDO: Que el proceso de conservación de la infraestructura vial comprende no sólo el mantenimiento sino la rehabilitación de las carreteras del país

POR TANTO,

DECRETA:

LEY DEL FONDO VIAL

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- Créase el Fondo Vial como una entidad desconcentrada de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) de duración indefinida de interés público y dentro de los límites de esta Ley, con independencia administrativa, técnica y financiera

ARTÍCULO 2.- El domicilio del Fondo Vial será la capital de la República y su ámbito de competencia será todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 3.- Declárase de necesidad e interés público la realización de todos los actos conducentes a la consecución de los objetivos del Fondo Vial, y sus disposiciones tienen carácter de orden público

ARTÍCULO 4.- Se establece el Mantenimiento Vial como un servicio público y actividad prioritaria y de interés nacional

Para fines de esta Ley se definen los términos siguientes

MANTENIMIENTO VIAL: Amplio conjunto de actividades, adecuadas y oportunas, destinadas a preservar a largo plazo, la condición de las vías para que presten un servicio aceptable de forma permanente. Procura prevenir al menor, costo posible, su degradación para alcanzar costos razonables en la operación de vehículos y evitar la pérdida innecesaria del capital invertido en su construcción o reconstrucción. Incluye todo lo necesario para conservar las condiciones de la vía, el refuerzo de su estructura, puentes, alcantarillas, derecho de vía y señalización horizontal y vertical

MANTENIMIENTO RUTINARIO: Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación y limpieza del derecho de vía, reparaciones menores y localizadas en la calzada y el pavimento, la restitución de la demarcación y elementos de seguridad; nivelación de superficies sin pavimentar y de hombros, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías incluye también la limpieza, pintura y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes incluyendo los puentes del Ferrocarril Nacional de Honduras (FNH), extendiéndose a los elementos de protección

MANTENIMIENTO PERIÓDICO: Conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de material selecto, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la reparación o cambio de elementos estructurales dañados

REHABILITACIÓN: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o de la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente con el objeto de restablecer, en fracciones defectuosas la capacidad estructural y la calidad de rodado original

Además por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores. Antes de cualquier actividad de rehabilitación en la superficie de rodado, deberá verificarse que el sistema de drenaje funcione bien. La rehabilitación de puentes se refiere a reparaciones mayores, tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales o el cambio de la losa del piso

RECONSTRUCCIÓN: Renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición total de la estructura del pavimento o las estructuras de puentes

MEJORAMIENTO: Mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie de tierra a material selecto o de material selecto a asfalto, entre otros y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones

CAPÍTULO II

OBJETIVOS

ARTICULO 5.- El Fondo Vial tiene por objetivos fundamentales, los siguientes

- a) Asegurar el sostenimiento financiero y la ejecución continuada del servicio de mantenimiento de la red oficial de carreteras de la República de Honduras, para reducir los costos de operación de la flota nacional de vehículos, la pérdida de tiempo de los usuarios de la red, disminuir el número de accidentes y el deterioro de la propia infraestructura vial
- b) Proveer de un nivel adecuado de servicio de mantenimiento a la red vial que permita, al contar con una infraestructura eficiente de carreteras, elevar la productividad y nivel competitivo de la industria, el comercio y la agricultura de Honduras
- c) Captar, mediante un mecanismo ágil, recursos financieros para ser utilizados en el servicio del mantenimiento rutinario y periódico de la red vial oficial, de conformidad con la demanda impuesta por las necesidades de la misma, y, destinar anualmente recursos para rehabilitaciones por un monto de hasta un 10% (diez por ciento) de las recaudaciones del Fondo Vial
- d) Promover una mayor participación del sector privado en la solución de los problemas del servicio de Mantenimiento Vial, y,
- e) Fomentar a nivel nacional la generación de empleo, incluso en aquellas áreas económicamente deprimidas, mediante la implementación del servicio de mantenimiento en la red vial nacional y en todos aquellos sectores que sean incorporados a la misma

CAPITULO III

COMPETENCIA

ARTÍCULO 6 - El Fondo Vial tendrá las funciones siguientes.

- a) Revisar, financiar, administrar y ejecutar los programas de mantenimiento y rehabilitación que defina de conformidad a las políticas de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) para este servicio público;
- b) Velar por el cumplimiento de las políticas y programas establecidos con el fin de llevar a cabo los objetivos para los que ha sido creado,
- c) Estimular programas de asistencia técnica y canalizar recursos financieros y técnicos para el mejoramiento del servicio permanente de Mantenimiento Vial.

- d) Solicitar a la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, cuando sea necesario, la obtención de recursos adicionales;
- e) Gestionar, cuando sea necesario, préstamos en el Sistema Financiero Nacional e inclusive la emisión de títulos valores para cubrir periodos temporales de liquidez y/o parte del capital inicial, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes,
- f) Promover una mayor participación del sector privado en la solución de los problemas del servicio de Mantenimiento Vial,
- g) Establecer y supervisar con la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, los mecanismos necesarios para hacer efectivos los ingresos que por tarifa directa o indirecta se perciban de los usuarios,
- h) Revisar y evaluar los resultados del Plan Anual de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, presentados por el Director Ejecutivo y la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI);
- i) Suprimido
- j) Presentar, con la frecuencia que fuere necesario, informes de resultados al Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda y a los usuarios en general;
- k) Promover y fomentar iniciativas que posibiliten la utilización de materiales de buena calidad, y precios adecuados al servicio de mantenimiento, así como tecnologías e innovaciones apropiadas al medio,
- l) Constituir los fondos específicos para la atención de las necesidades de rehabilitación y mantenimiento vial, así como otros fondos o fideicomisos que contribuyan al mejor desarrollo de los objetivos del Fondo Vial.
- m) Contratar y pagar de conformidad con la presente Ley y el Reglamento respectivo, a las empresas privadas que prestarán los servicios de mantenimiento y rehabilitación vial, y,
- n) Ejercer las demás funciones que emanen de esta Ley, y sus Reglamentos

CAPITULO IV

ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

ARTICULO 7.- La Dirección y Administración del Fondo Vial, estará a cargo de los órganos siguientes:

- a) El Comité Técnico Vial,
- b) La Dirección Ejecutiva; y,
- c) La Unidad Ejecutora

DEL COMITÉ TÉCNICO VIAL

ARTICULO 8 - El Comité Técnico Vial, en adelante denominado "El Comité", es el órgano superior de administración y estará integrado por los miembros siguientes:

- a) El Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), o el Sub-Secretario respectivo quien lo presidirá
- b) El Secretario de Estado en el Despacho de Finanzas o el Sub-Secretario respectivo,
- c) El Secretario de Estado en los Despachos de Industria y Comercio o el Sub-Secretario respectivo,
- d) Un representante propietario y su suplente respectivo, de la Asociación de Municipios de Honduras (AMHON)
- e) Dos representantes propietarios del sector privado, uno nombrado por el Consejo Hondureño de la Empresa Privada y el otro por el Consejo Nacional del Transporte;
- f) Un representante del Colegio de Ingenieros Civiles de Honduras;
- g) El Director General de Carreteras de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI).
- h) El Comité Técnico Vial, será presidido por el Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) o en su defecto por el Subsecretario respectivo;
- i) Actuarán como Secretario del Comité Técnico Vial, el Director Ejecutivo del Fondo Vial, con derecho a voz pero no a voto,

- j) Los miembros del Comité, representantes del sector privado, tendrán su suplente y durarán en sus funciones por dos (2) años y mientras tengan la representatividad y membresía del organismo representado;
- k) El quorum lo constituye cinco (5) miembros y las decisiones se adoptarán por simple mayoría. El Presidente siempre tendrá el voto de Calidad; y,
- l) Ninguna persona que sea contratista del Estado o esté activamente vinculado con empresas mercantiles o sea beneficiario directo o indirecto de los contratos otorgados por el Fondo Vial, podrá ser integrante del Comité, como requisito para integrar el Comité, los miembros nominados deberán aportar con su conocimiento y experiencia del sector, a la dirección del Fondo Vial.

ARTICULO 9.- El Comité tendrá las atribuciones siguientes:

- a) Presentar para su aprobación al Presidente de la República por intermedio de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), los reglamentos necesarios para la ejecución de esta Ley, a excepción de aquellos propios de la organización y administración interna, cuya aprobación será competencia del COMITÉ. Asimismo, podrá proponer modificaciones a los Reglamentos aprobados;
- b) Coordinar con la Dirección Ejecutiva y la Unidad Ejecutora el desarrollo de las políticas, planes y programas del mantenimiento y rehabilitación vial;
- c) Conocer de los Convenios de Préstamo, previo a su aprobación, que sean concedidos por la Banca Nacional, por los Organismos Internacionales de Financiamiento, así como los contratos, planes de trabajo, de inversión y reserva que sean necesarios para el desarrollo y cumplimiento de los objetivos del Fondo Vial;
- ch) Aprobar el anteproyecto de presupuesto anual, así como el Reglamento operativo anual, previo a su incorporación en el Proyecto de Presupuesto General de Ingresos y Egresos de la Nación;
- d) Aprobar la Memoria Anual y los estados financieros del Fondo Vial;
- e) Aceptar donaciones, herencias, y cualquier otro tipo de aportación para capitalizar el Fondo Vial, ya sea que provengan de fuente nacional o extranjera. En el caso de que las aportaciones en donación provengan de fuente nacional, el donante tendrá derecho a que su valor sea deducible de la renta imponible de conformidad con la Ley del Impuesto sobre la Renta;
- í) Aplicar los criterios técnicos que la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) establezca y que sirvan de parámetros para determinar las normas de calidad a que deben sujetarse los servicios públicos de Mantenimiento Vial, y proponer los criterios técnicos y geográficos utilizados para la sectorización de la red vial oficial e incorporar los nuevos tramos a la misma, de conformidad con el reglamento respectivo;
- g) Contratar una firma de auditoría debidamente registrada, para que verifique las operaciones contables del Fondo Vial;
- h) Establecer, de conformidad con los procedimientos legales y junto con la Unidad Ejecutora las tarifas aplicables por el servicio de Mantenimiento Vial y revisar periódicamente las mismas, de conformidad con el aumento o disminución de las necesidades que la red vial demande, ajustes cambiarios y cualquier otro factor que incida en los costos; y
- i) Las demás que señalen la Ley y sus Reglamentos.

DE LA DIRECCIÓN EJECUTIVA

ARTICULO 10.- La Dirección Ejecutiva será integrada por un Director Ejecutivo y un Sub-Director Ejecutivo, nombrados por el poder Ejecutivo de una terna que proponga el COMITÉ.

ARTICULO 11.- Para ser Director o Sub-Director Ejecutivo se requiere:

- a) Ser hondureño
- b) Ser mayor de treinta (30) años;
- c) Ser de honorabilidad y amplia capacidad profesional reconocidas; y
- d) Ser Ingeniero Civil, de preferencia con especialidad en administración de proyectos.

ARTICULO 12.- Son atribuciones y obligaciones del Director Ejecutivo:

- a) Ejercer la representación Legal del Fondo Vial por delegación del presidente del COMITÉ;
- b) Proponer al COMITÉ, la estructura orgánica y funcional del Fondo Vial
- c) Desempeñar, con voz pero sin voto, la Secretaría del COMITÉ y convocar a sus sesiones ordinarias o extraordinarias;

- d) Dirigir el funcionamiento del Fondo Vial, y ejecutar las directrices y decisiones que dicte el COMITÉ.
- e) Gestionar, negociar y contratar previa autorización del COMITÉ cualquier asistencia técnica, financiera o legal requerida de conformidad con los objetivos de la presente Ley
- f) Nombrar, suspender y remover al personal del Fondo Vial,
- g) Velar por la conservación y el crecimiento del patrimonio del Fondo Vial y administrar todos aquellos fondos que para la ejecución de los fines para los que ha sido creado el Fondo Vial, le sean suministrado por el FIDEICOMISO o la Unidad Ejecutora.
- h) Someter anualmente a consideración del COMITÉ, el Anteproyecto de Presupuesto y Plan Operativo del Fondo Vial;
- i) Elaborar y presentar al COMITÉ, los reglamentos que esta Ley requiera
- j) Someter a consideración del COMITÉ, los estados financieros auditados y la memoria del Fondo Vial correspondiente al año anterior,
- k) Coordinar con la Unidad Ejecutora todas aquellas actividades que se relacionen con el servicio público de Mantenimiento Vial.
- l) Implementar directamente un sistema de verificación técnica, administrativa y financiera que evalúe las actuaciones tanto de la Unidad Ejecutora, las del Fondo Vial, así como, de las empresas contratadas para la ejecución de las inversiones, debiendo contratar para ello los servicios de una firma especializada en la materia,
- m) Suscribir los contratos de adjudicación del servicio público de mantenimiento vial, que hayan sido preparados por la Unidad Ejecutora y aprobados previamente por el COMITÉ, y;
- n) Ejecutar todas aquellas funciones que de conformidad con la presente Ley y sus Reglamentos, y con los acuerdos y resoluciones del COMITÉ le correspondan.

El Sub-Director Ejecutivo tendrá las mismas funciones que el Director Ejecutivo en su ausencia, y las demás que determine el Reglamento

DE LA UNIDAD EJECUTORA

ARTÍCULO 13.- De la Unidad Ejecutora:

- a) Se instituye como Unidad Ejecutora del Fondo Vial a la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), y,
- b) La Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), será el ente que formulará las políticas del Sector y resolverá las dudas que se presenten en la aplicación de esta Ley y sus Reglamentos

CAPÍTULO V

DEL FIDEICOMISO DEL FONDO VIAL

ARTICULO 14.- Con el propósito de garantizar que los fondos que se obtengan para el mantenimiento de la red vial oficial sean utilizados exclusivamente para esta finalidad, se constituirá en el Banco Central de Honduras un fideicomiso que se registrará por el contrato que al efecto se suscriba y que tendrá a su cargo los fondos que se recauden y el financiamiento del servicio público de mantenimiento de la red vial

De igual manera, podrá constituirse una Unidad Centralizada de Tramitaciones para Inversión Pública, integrada por representantes de los entes involucrados en la ejecución presupuestaria del Fondo Vial, cuyo propósito será el de agilizar los procedimientos de pago de las contrataciones que se suscriben en base a los objetivos del Fondo

Los pagos del Fondo Vial se efectuarán de conformidad a lo establecido en su Reglamento

CAPÍTULO VI

DE LA AUDITORÍA

ARTICULO 15.- Las funciones de fiscalización, control y vigilancia de las cuentas y operaciones del Fondo Vial, estarán a cargo de un Auditor Interno quien será nombrado por la Contraloría General de la República.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Contraloría General de la República deberá hacer las fiscalizaciones a posteriori que estime conveniente

CAPITULO VII

DEL PATRIMONIO DEL FONDO VIAL

ARTÍCULO 16.- El Patrimonio del Fondo Vial, estará constituido por,

- a) El producto de las tarifas que en concepto de peaje acuerde el COMITÉ.
- b) Los fondos que el Estado de Honduras obtenga por préstamos o donaciones para el mantenimiento y rehabilitación de la red vial del país.
- c) Los recursos que el Gobierno Central aporte en forma directa del Presupuesto General de la República.
- d) Los fondos que el COMITÉ obtenga por préstamos que para el mantenimiento y rehabilitación de la red vial oficial, le concedan instituciones financieras nacionales.
- e) Las herencias legados y donaciones dirigidas a los propósitos del Fondo Vial
- f) Un aporte anual, a partir de la entrada en vigencia de esta reforma a la Ley del Fondo Vial, que no será menor al treinta y cinco por ciento (35%) el primer año, treinta y ocho por ciento (38%) el segundo año y cuarenta por ciento (40%) del tercer año en adelante, aplicado al actualmente denominado Aporte a la Conservación del Patrimonio Vial, Atención de Programas de Interés social y de Turismo, antes denominado Diferencial de Precios del Petróleo y que forma parte de la fórmula actual utilizada para la fijación de precios internos para los combustibles o en su defecto, la asignación de recursos financieros de igual cuantía, que el Gobierno Central, determine para los mismos fines.

ARTÍCULO 17.- Los gastos administrativos del Fondo Vial no podrán exceder del dos punto cinco por ciento (2.5%) del Presupuesto aprobado, siempre y cuando se mantengan los aportes en los montos establecidos en el Artículo 16, literal e)

CAPITULO VIII

DEL REGISTRO DE MANTENIMIENTO VIAL

ARTÍCULO 18.- Para prestar el servicio público de mantenimiento vial, se requerirá estar inscrito en los Registros de Contratistas de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), en una categoría afín al mantenimiento vial, definida en dicho Registro o bien podrá utilizarse un proceso de precalificación especial realizado por la Unidad Ejecutora del Fondo Vial, de conformidad con la Ley de Contratación del Estado y sus Reglamentos

CAPITULO IX

DEL SERVICIO PÚBLICO DE MANTENIMIENTO VIAL

SECCIÓN PRIMERA

ADJUDICACIÓN

ARTÍCULO 19 - Mediante el procedimiento de Licitación Pública, el Fondo Vial hará la adjudicación de las contrataciones para efectos del mantenimiento y rehabilitación, conforme a la planificación y división de la red nacional y al Plan Anual.

La Unidad Ejecutora preparará en cada caso, los pliegos de condiciones y los demás documentos que normarán el procedimiento de licitación ajustándose a lo que dentro de la Ley de Contratación del Estado y la Ley de la Administración Pública, es aplicable a los entes desconcentrados.

El Fondo Vial y la Unidad Ejecutora no podrán vender o dar en arrendamiento servicios, maquinarias o materiales a ninguna persona natural o jurídica que tenga contrato alguno con dicha Dependencia, salvo que los mismos se hayan ofrecido previamente en las bases de licitación, estableciendo sus costos en los documentos que norman el proceso

SECCIÓN SEGUNDA

CONTRATACIÓN

ARTÍCULO 20. - Una vez adjudicados los servicios de mantenimiento vial, el Fondo Vial procederá a elaborar el respectivo contrato de prestación de servicios y el Director Ejecutivo del Fondo Vial lo someterá al Comité para su aprobación. Los requisitos, contenido, modalidades y alcances serán los que dentro de la Ley de Contratación del Estado y la Ley de la Administración Pública sean aplicables a los organismos desconcentrados.

ARTÍCULO 21.- La Dirección Ejecutiva previa autorización del COMITÉ y una vez reunidos los requisitos de la Ley, suscribirá los contratos. En la celebración, interpretación y ejecución de los contratos se tendrá siempre en cuenta el interés público.

ARTÍCULO 22.- Durante la prestación del servicio y hasta la recepción de los trabajos, la empresa contratada será responsable de las faltas y desperfectos que ocurran por causas que le fueren imputables, salvo fuerza mayor o caso fortuito debidamente calificados. Será también responsable de los daños y perjuicios que eventualmente se causen a terceros.

Las empresas que hayan sido contratadas para prestar el Servicio de Mantenimiento Vial, y las que hayan sido contratadas para supervisarlos, no podrán ceder sus obligaciones a terceros, sin embargo, podrán, previo consentimiento por escrito de la Dirección Ejecutiva, subcontratar parte de la ejecución del servicio.

Los Contratos de construcción de obra pública, de prestación de servicios de consultoría y de suministro de bienes o de cualquier otra índole celebrado con personas naturales o jurídicas con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto, continuarán ejecutándose cuando a criterio del Comité su cumplimiento sea satisfactorio.

SECCIÓN TERCERA

DE LA SUPERVISIÓN

ARTÍCULO 23.- El Director Ejecutivo, previa autorización del Comité, contratará para supervisar la correcta ejecución del servicio de Mantenimiento Vial, a consultores propuestos por la Unidad Ejecutora, de acuerdo con los alcances que dentro de la Ley de Contratación del Estado y la Ley de la Administración Pública, sean aplicables a los organismos desconcentrados. Las órdenes e instrucciones de los supervisores deberán ser cumplidas por los prestadores del servicio, siempre que se ajusten a las disposiciones legales correspondientes y a los documentos contractuales.

CAPÍTULO X

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

ARTÍCULO 24 - El prestatario del servicio de mantenimiento a quien se le haya adjudicado uno o más sectores deberá cubrir al Fondo Vial y a la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), de toda reclamación por responsabilidad civil proveniente de reclamos de terceros o de sus trabajadores.

La responsabilidad civil de las personas naturales o jurídicas que contraten con el Fondo Vial, será la que se determina en la Ley.

CAPÍTULO XI

DISPOSICIONES FINALES Y TRANSITORIAS

ARTÍCULO 25.- La Unidad Ejecutora será la encargada de levantar y actualizar el inventario de carreteras y autopistas que integran la red vial oficial y sectorizar la misma para efectos de la contratación de los servicios públicos de mantenimiento de ésta.

ARTÍCULO 26.- El Fondo Vial estará exento del pago de todo impuesto fiscal sobre sus bienes, capital, reservas, créditos, préstamos, utilidades, traspaso de títulos valores impuestos municipales y las demás operaciones que obtenga o realice, así como de toda clase de impuestos o contribuciones sobre herencias, legados y donaciones hechos a su favor. De igual manera, estará exonerado de los impuestos de importación y de venta que requerirán algunos insumos como vehículos, equipo de oficina, cómputo y otros necesarios al momento de la implementación física de sus oficinas.

ARTÍCULO 27.- El Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda procederá a integrar el COMITÉ dentro de los treinta (30) días siguientes a la vigencia de la presente Ley, y, dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes, esta misma Secretaría de Estado deberá presentar al presidente de la República, los Reglamentos respectivos para su aprobación.

ARTÍCULO 28.- A partir de la aprobación de esta Ley y hasta la nominación definitiva por el Comité el Director Ejecutivo y el Sub-Director Ejecutivo del Fondo Vial, lo serán internamente el Director General y el Sub-Director General de la Dirección General de Conservación de Carreteras y Aeropuertos dependiente de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), quienes deberán implementar todas las medidas necesarias a fin de poner en ejecución el Fondo Vial

Será obligación de los nominados entregar al Comité, un informe pormenorizado de todo lo realizado por ellos en el servicio de sus funciones en la administración del Fondo.

ARTICULO 29.- Durante el proceso de implementación del Fondo Vial, la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), definirá el destino de los recursos humanos materiales y financieros del Programa "Conservación de la Red Vial Nacional" en lo referente a la Actividad 01 "Administración Conservación Red Vial Nacional", identificando aquellos que serán incorporados al Fondo Vial y los que formaran parte de la estructura organizativa que adopte la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI). Dicha Secretaría de Estado transferirá a las cuentas especiales a favor del Fondo Vial, los saldos totales o parciales que registrasen algunas de las Asignaciones Presupuestarias de la Actividad 01 en referencia

Las Asignaciones Presupuestarias de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) para 1999, correspondiente a los Proyectos de Inversión Pública contemplados en el Programa "Conservación de la Red Vial Nacional", serán transferidas a las cuentas especiales a favor del Fondo Vial, al quedar constituido éste como Ente Desconcentrado

ARTICULO 30.- Dada la naturaleza de los trabajos y la importancia del servicio de Mantenimiento Vial, los contratos de mantenimiento podrán tener una vigencia de hasta (4) años, sin perjuicio de la obligación de la aprobación del Congreso Nacional cuando hayan de producir o prolongar sus efectos al siguiente periodo del Gobierno.

ARTÍCULO 31.- La presente Ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial "La Gaceta"

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, Municipio del Distrito Central en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los treinta días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y ocho

RAFAEL PINEDA PONCE
PRESIDENTE

JOSÉ ALFONSO HERNÁNDEZ CORDOVA
SECRETARIO

JOSÉ ÁNGEL SAAVEDRA POSADAS
SECRETARIO

AL PODER EJECUTIVO

Por Tanto: Ejecútese

Tegucigalpa, M.D C , 21 de diciembre de 1998.

CARLOS ROBERTO FLORES FACUSSE
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

**EL SECRETARIO DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA**

TOMÁS EDMUNDO LOZANO REYES

ANEXO 4

FORMULARIO DE DICTAMEN DE REVISIÓN AMBIENTAL DE CAMINOS CEAH

FORMULARIO DICTAMEN DE SUPERVISIÓN DE CAMINOS

CEAH

CENTRO DE ESTUDIOS AMBIENTALES DE HONDURAS

DICTAMEN SOBRE REVISION AMBIENTAL

Departamento: _____

Nombre del Proyecto: _____

Nombre de la Empresa Contratista: _____

Nombre de la Empresa Supervisora: _____

Localización: _____

Clave de Identificación: _____

Fecha del Dictamen: _____

Período Recomendado de Aplicación: _____

Breve descripción del proyecto: _____

**ACCIONES AMBIENTALES RECOMENDADAS
MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y JUSTIFICACIONES**

Medida de Mitigación 1

Justificación

Medidas de Mitigación 2

Justificación

Dictaminado por:

**Asistente de Mitigación Ambiental
CEAH**

Coordinador General CEAH

ANEXO 5

MAPA DE ÁREAS PROTEGIDAS

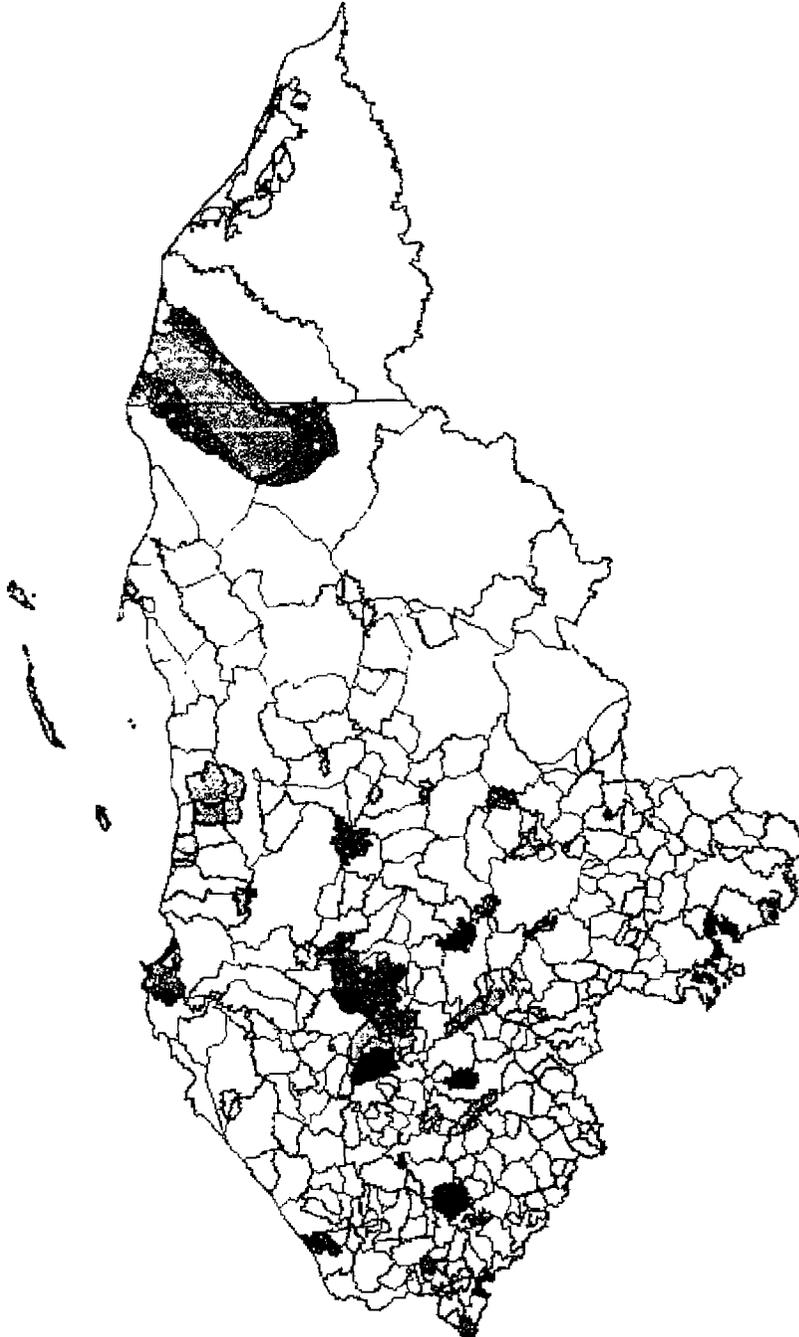
**ORIGINAL EN
MAL ESTADO**

SECRETARÍA DE RECURSOS
NATURALES Y AMBIENTE
SERNA

SECRETARÍA DE RECURSOS
NATURALES Y AMBIENTE
SERNA

SECRETARÍA DE RECURSOS
NATURALES Y AMBIENTE
SERNA

SIN ESCALA



COLECCION HONDUREÑA
Sistema Bibliotecario
UNAH

AREAS PROTEGIDAS

FUENTE
CONDEFOR

ESCALA
ORIGINAL
1:500,000

