

Mejoramiento Camino Rural Aldea La Concepción El Chol, Baja Verapaz

Dirección Municipal de Planificación

Departamento de Baja Verapaz, El Chol

Estudio de Pre-factibilidad

Municipalidad de Santa Cruz El Chol, Baja Verapaz

Marzo de 2021

Contenido

Diagnóstico.....	5
Antecedentes.....	5
Identificación de la Problemática.....	6
Caracterización del Área de Influencia.....	8
<i>Descripción Geográfica</i>	8
Macro-localización.....	9
Micro-Localización.....	9
<i>Caracterización Socioeconómica</i>	10
<i>Organizaciones Comunales</i>	11
<i>Caracterización Económica</i>	11
<i>Servicios existentes</i>	12
Justificación del Proyecto.....	13
Situación con Proyecto:.....	13
Situación sin Proyecto.....	13
Análisis de Alternativas.....	15
Identificación de Alternativas.....	15
Alternativa Seleccionada.....	24
Formulación del Proyecto.....	25
Descripción del Proyecto.....	25
Objetivos del Proyecto.....	25
Metas o Resultados.....	25
Estudio de Mercado.....	26
Precio.....	26
Demanda.....	26
Demanda Vehicular:.....	27

Oferta:.....	28
Oferta ante Aforo Vehicular	29
Balance Demanda-Oferta	30
Balance oferta y demanda ante aforo vehicular.....	30
Ingresos por servicios prestados	30
Estudio Técnico	31
Localización.....	31
Micro-Localización	32
Tamaño	32
Ingeniería y Tecnología	33
Cronograma de Ejecución Física	33
Cronograma de Ejecución Financiera.....	33
Presupuesto.....	34
Financiamiento	34
Actividades de cierre de Proyecto	34
Estudio Administrativo.....	35
Operación y Mantenimiento	35
Pavimentos Rígidos	35
Mantenimiento Preventivo	36
Mantenimiento Periódico	36
Mantenimiento Rutinario.....	36
Mantenimiento Correctivo.....	36
Limpieza de elementos de seguridad vertical existente.....	36
Sellado de juntas, fisuras y grietas de concreto hidráulico.....	37
Administración:	39

Mantenimiento y vida útil.....	39
Estudio Legal.....	40
Documentos Socio-legales:	40
Documentación Legal durante su ejecución (contratación y ejecución):	40
Documentación Legal durante su operación y mantenimiento:	40
Estudio Ambiental	41
Medidas de Mitigación Ambiental (ejecución)	41
Estudio Financiero.....	42
Presupuesto de Ejecución	42
Presupuesto de Pre-Inversión	42
Presupuesto de Operación y Mantenimiento	42
Valor Actual del Costo	43
Costo Anual Equivalente	44

Diagnóstico

Antecedentes

La periodicidad del mantenimiento vial sucede con poca frecuencia por parte de autoridades gubernamentales, debido a ello las comunidades realizan de forma recurrente trabajos de bacheo sin compactación provocando en época de invierno el deterioro frecuente de la misma.

Dentro del presupuesto municipal en los últimos cinco años se incluyen proyectos de “CONSERVACIÓN DE CARRETERA HACIA LAS COMUNIDADES RURALES Y URBANAS DEL MUNICIPIO”, que permite realizar trabajos en las carreteras; el mantenimiento sucede tres veces al año, dos en época de verano y una en época de invierno.

Las inversiones en infraestructura vial por parte de la Municipalidad se han orientado en los últimos años principalmente al mantenimiento de los caminos, calles y carreteras pero la inversión en mejorar la infraestructura vial ha sido poco o nula en algunos años.

Para mejorar la infraestructura vial en el municipio y considerando la topografía de las carreteras que en su mayoría están en pendientes de 25% a 30% se han realizado cambios en la carpeta de rodadura, utilizando pavimento de concreto para asegurar la vida útil de la carretera por 10 años como mínimo.

Ha existido nula inversión en el mejoramiento de la infraestructura vial en el municipio por parte de dependencias estatales ajenas a la Municipalidad.

Las problemáticas municipales no ahondan en la red vial, debido a que se identifica como causa del bajo poder adquisitivo en el municipio, esto orienta la inversión hacia otros sectores.

El camino que conduce a la comunidad es transitado por los pobladores de una Comunidad que día a día que se conducen hacia el área urbana del municipio..

Han existido varias solicitudes por parte del Consejo Comunitario de Desarrollo, principalmente de forma verbal ante las autoridades municipales, solicitando la motoniveladora para el mantenimiento frecuente de la calle en el centro de la comunidad.

Han existido quejas por parte de los vecinos de la comunidad hacia la municipalidad por el levantamiento de polvo en época de verano que provoca dificultades respiratorias en los habitantes de las viviendas ubicada a orilla de calle.

El costo en fletes para la movilización de mercadería como materiales de construcción, materiales de agricultura y artículos de tienda es elevado para los comunitarios, con un costo de 12 quetzales por kilómetro recorrido.

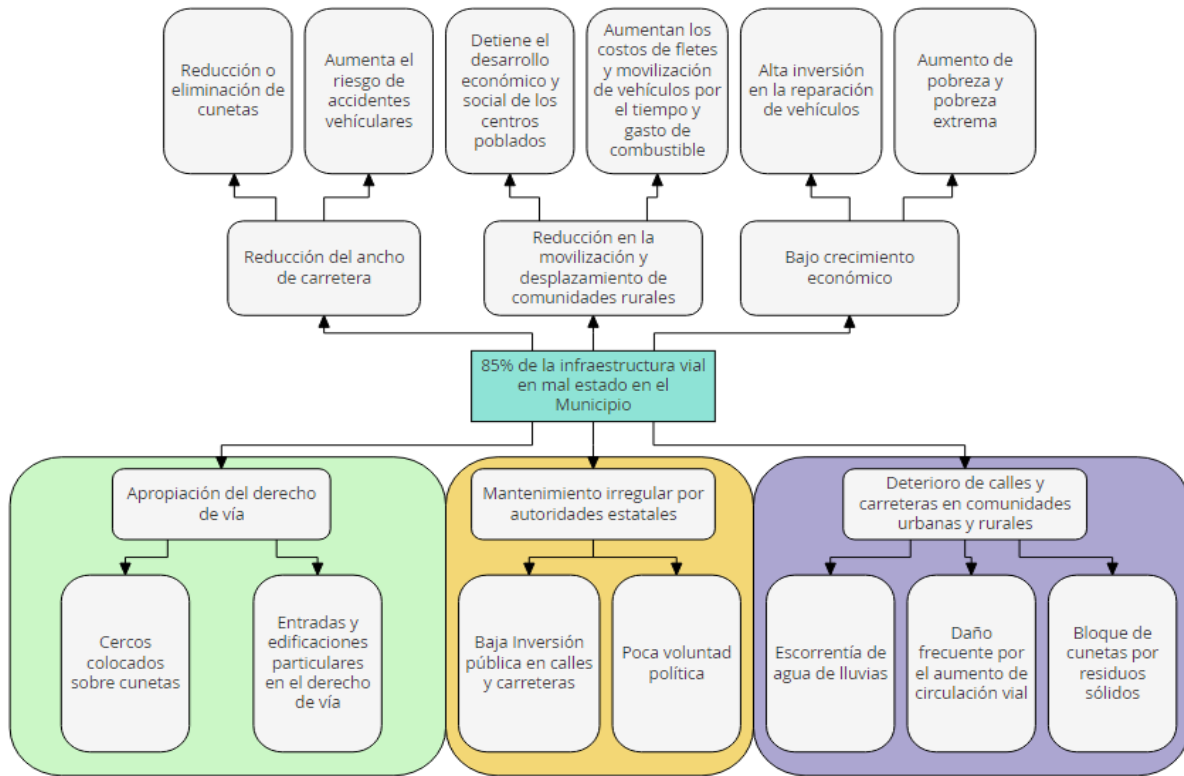
El Consejo de Desarrollo Comunitario COCODE en Asamblea General priorizaron el proyecto mejoramiento de Camino Rural Caserío El Potrero, San Felipe y el Calvario, para ser presentado durante la reprogramación de la propuesta de inversión 2021 por parte del Consejo Municipal de Desarrollo COMUDE.

Identificación de la Problemática

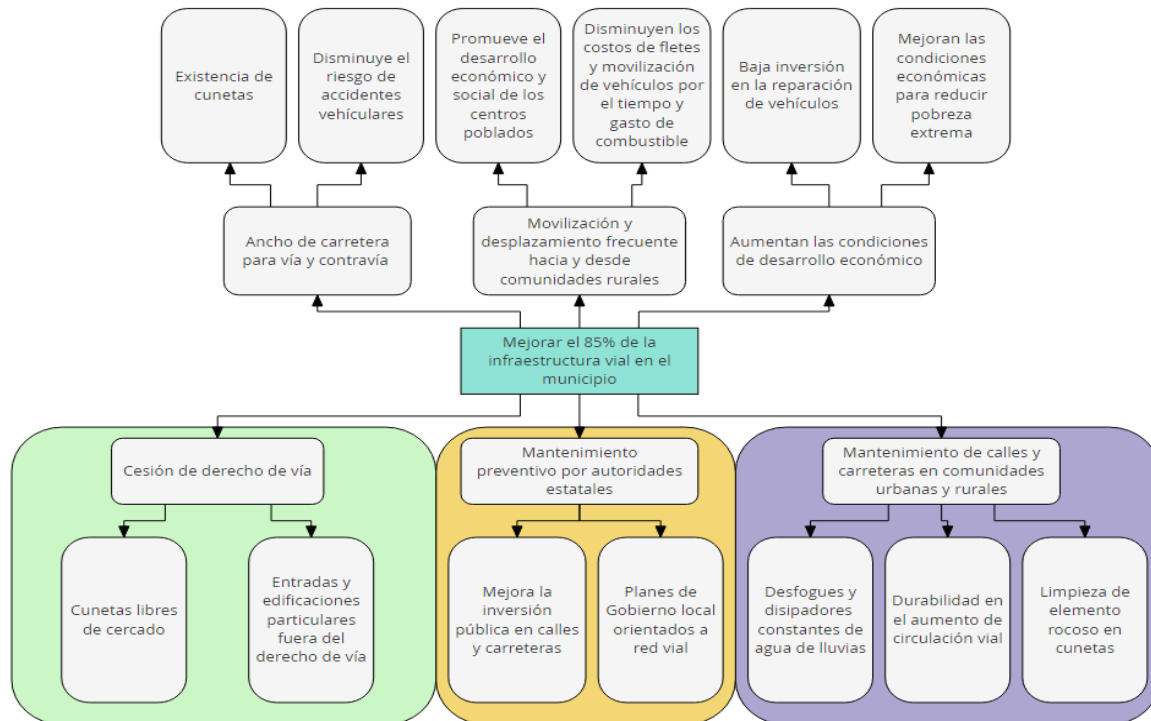
En el municipio de Santa Cruz el Chol el 85% de la infraestructura vial que corresponde a 82.45 kilómetros se encuentra en mal estado, esto causado por el deterioro tanto en calles como en caminos rurales, la escorrentía de lluvia, el alto crecimiento de circulación vial en transporte liviano como en transporte pesado y el bloqueo de cunetas por residuos sólidos contribuyen a que los habitantes de comunidades rurales presenten dificultades en el desplazamiento hacia las centralidades del municipio, los vehículos se deterioran y tengan que ser revisados por servicios correctivos con demasiada frecuencia, esto representa aumento en el gasto tanto para propietarios de vehículos particulares como para vehículos que transportan a terceros, generando un costo en ambos, además los tiempos de movilidad en el desplazamiento por kilómetro resultan ser bastante lentos promediando los 15 kilómetros por hora.

Este retraso en el desplazamiento genera que el desarrollo económico para productores y comercializadores sea bastante lento, disminuyendo con ello la igualdad en el desarrollo socioeconómico de las familias.

Árbol de Problemas



Árbol de Objetivos



Caracterización del Área de Influencia

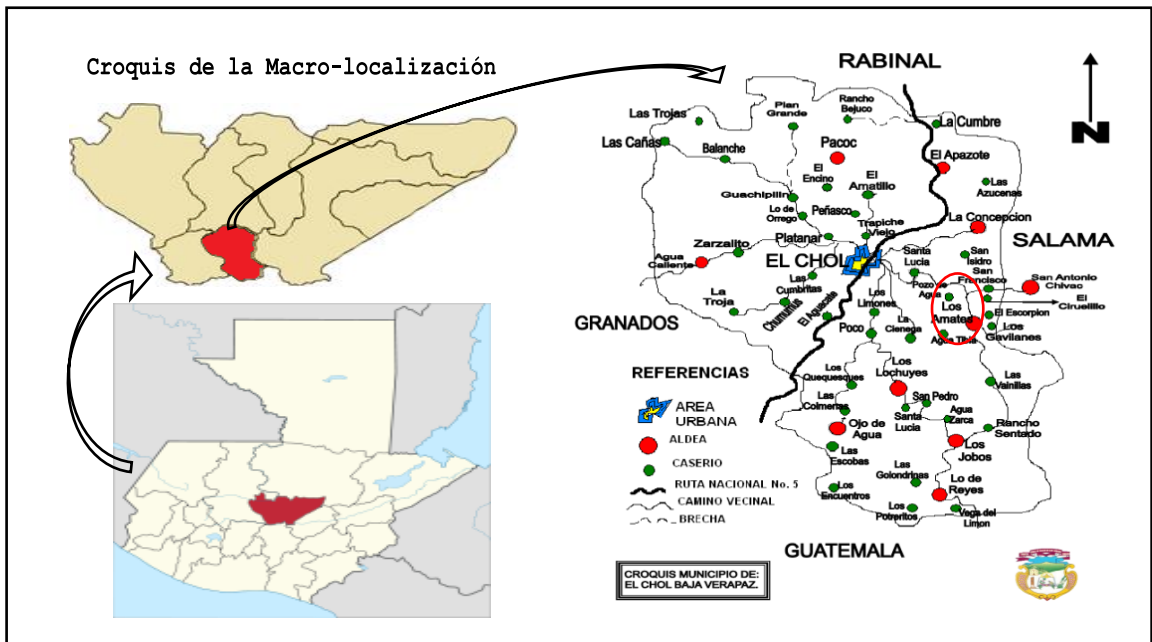
La comunidad de Aldea La Concepción se encuentra a 4 kilómetros del Casco Urbano del municipio y tiene la categoría de Caserío. El centro se encuentra a 1,400 metros sobre el nivel del mar (según el Instituto Geográfico Nacional).

Según Simmons (1959) los suelos del municipio se clasifican como suelos de la serie Acasaguastlan,(Ac), marajuma, (Mj), Salama (Sl) y Chol (chg), los suelos superficiales son de una textura franco arenoso fina que indica un drenaje interno (filtración del agua o permeabilidad) rápido, un promedio de 10 cm. de profundidad. La profundidad efectiva de los suelos para cultivos es aproximadamente 10 cm y difícilmente supera esta medida, los suelos se encuentran con un alto porcentaje de pedregosidad, tanto superficialmente como en el subsuelo, compuesta por rocas metamórficas (rocas muy duras) y sedimentarias (presencia de cal), las pendientes topográficas en la región son muy pronunciadas entre un 30 a 40% de pendiente. La vocación de estos suelos es forestal de protección, el lugar es propenso a sequillas, dado que se encuentra dentro de la zona conocida como corredor seco, a orillas del río Motagua.

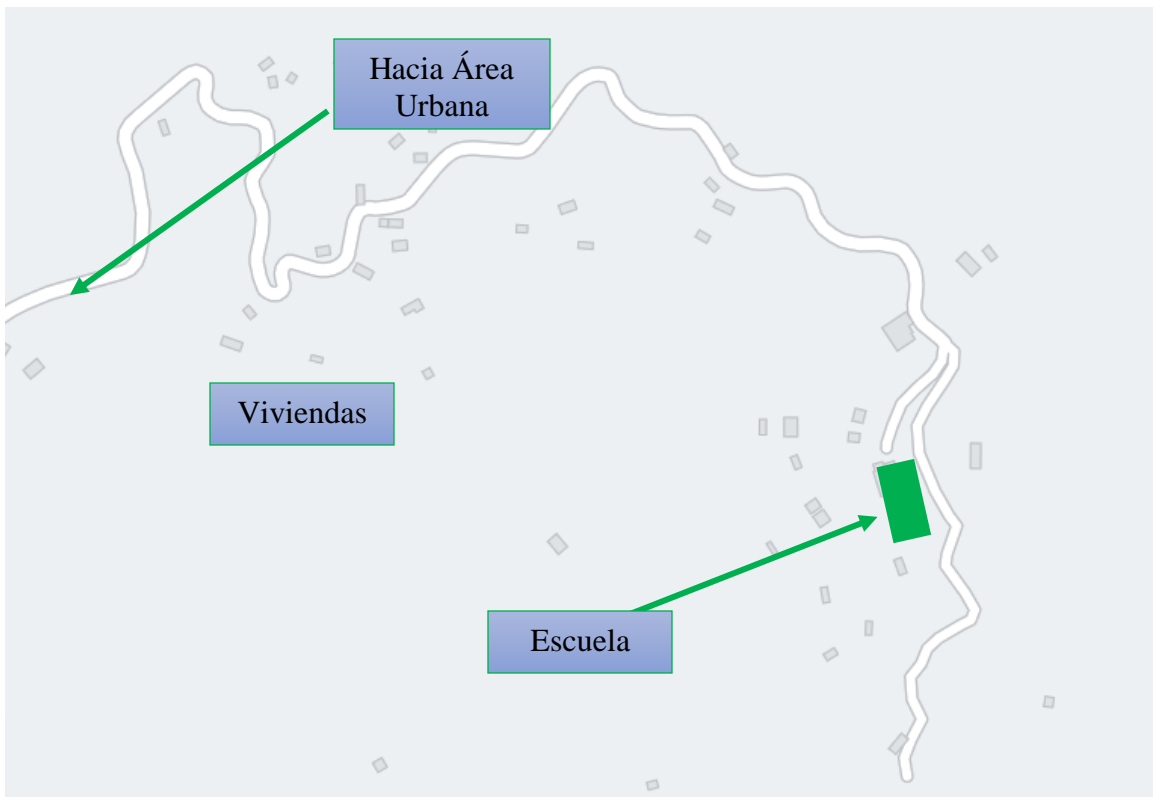
Descripción Geográfica

La topografía del terreno es quebrada con una inclinación en varios puntos de la comunidad superior a los 35° al igual que todo el municipio. Limita al norte con Aldea El Apazotec, al sur con Caserío San Isidro, al este con Municipio de Salamá y al oeste con Área Urbana. Las coordenadas son las siguientes: 14°57'52.3" N y 90°28'10.5" O.

Macro-localización



Micro-Localización



La topografía en la comunidad se caracteriza por tener un relieve con pendientes muy pronunciadas, La comunidad cuenta con algunos ríos y quebradas que solo cuentan con caudal durante la época húmeda.

Caracterización Socioeconómica

La población de Aldea La Concepción cuenta en la actualidad con una población de 401 personas (proyección población 2021 DMP), el nivel de escolaridad en los jóvenes de 18 a 25 años corresponde a graduados en el ciclo diversificado, en las carreras de Bachillerato en Ciencias y Letras, Perito Contador. Las actividades económicas de los habitantes en la comunidad corresponden a negocios y empleo informal, agricultura en cultivos de granos de café y tomate; en la actualidad 2 de cada 5 familias tiene uno o varios integrantes de la misma viviendo en el extranjero, convirtiéndose el envío de remesas en la principal fuente de ingreso; esta fuente de ingresos permite aumentar el poder adquisitivo de las personas, quienes de forma indirecta promueven el crecimiento económico en la comunidad. Este crecimiento económico se manifiesta en la comunidad a través de la circulación de dinero que se genera en la misma, permitiendo que en la comunidad existe mayor demanda de servicios, mayor circulación vehicular y mayor desplazamiento de personas que en muchos casos se ve mermado por la deficiente calidad de la red vial en la comunidad.

La población que se ve afectada de forma directa corresponde a 401 personas, con una tasa de crecimiento del 0.76%, para el 2041 se espera que sea de 466 personas.

Año	Población	Fuente
Población 2014	380	Centro de Salud
Población 2016	386	Centro de Salud
Tasa de Crecimiento Poblacional	0.76%	Tasa de Crecimiento Poblacional DMP
Población 2021	401	Proyección Población DMP
Población 2040	466	Proyección Población DMP

La comunidad converge hacia el área urbana, por ser la centralidad más cercana al caserío, provocando afluencia vehicular en vehículo liviano de forma frecuente.

Organizaciones Comunales

La organización comunitaria que gestiona ante organizaciones gubernamentales y no gubernamentales en la comunidad de Aldea La Concepción es el Consejo Comunitario de Desarrollo (COCODE), quienes presentan ante la Municipalidad a través del Consejo Municipal de Desarrollo (COMUDE), las prioridades más sentidas de la comunidad, además de ser quienes interactúan con las problemáticas día con día.

Además, según entrevista realizada a la Directora de la Dirección Municipal de La Mujer explica que existe conformación de comité de mujeres, quienes realizan acciones de emprendimiento en huertos familiares; y, participan en comisiones comunitarias de prevención de la violencia y del delito COMUPRE.

El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación a través de los extensionistas rurales han conformado Los Centros de Aprendizaje para el Desarrollo Económico Rural CADER.

Caracterización Económica

Las dependencias de ingresos de los comunitarios y el ingreso promedio por cada actividad económica se detallan en la siguiente tabla:

Dependencia del Ingreso	Ingreso promedio Mensual
Agricultores	Q. 800.00
Albañilería	Q. 3,500.00
Propietarios de negocios informales	Q. 1,000.00
Empleados informales	Q. 1,000.00
Remesas para gastos familiares	Q. 1,200.00
Remesas para inversión (inmuebles)	Q. 4,250.00

Se destaca el hecho de que algunos pobladores pueden diversificar la dependencia del ingreso, permitiendo aumentar el ingreso promedio por familia. Los datos anteriormente

descritos fueron obtenidos por dependencias estatales (MAGA y MSPAS) y entrevistas realizadas a vecinos de la comunidad.

Servicios existentes

Estos servicios corresponden a las competencias de gobierno para mejorar la calidad de vida de la población, actualmente cuentan con los siguientes servicios: educación preprimaria y educación primaria, el ciclo de nivel medio lo realizan dirigiéndose hacia los establecimientos públicos y privados ubicados en el área urbana del Municipio los cuales cuentan con la infraestructura adecuada para el servicio de educación para los niños y niñas, así como también a los jóvenes y señoritas que estudian el nivel básico. La comunidad cuenta con servicio de agua entubada, la cual abastece la totalidad de familias de la comunidad, el servicio de energía eléctrica cubre la totalidad de las viviendas, cuentan con fosas sépticas para el tratamiento de aguas grises. Cuentan además con el Instituto de Educación Radiofónica IGER. Otros de los servicios con los que se cuenta en la comunidad que son propiedad de personas individuales se pueden mencionar, tiendas que abastecen de productos de primera necesidad a la población y motores de nixtamal.
















Justificación de la Solución de Problemática

Situación sin Proyecto

Las condiciones de las calles y carreteras del municipio para el traslado de personas, mercaderías y productos hacia centralidades para obtener la prestación de un servicio público como: salud, educación, registro de personas, juzgado de paz, policía nacional civil, asesoría en los ministerios como MIDES, MAGA, y obtención de servicios privados como: espacios comerciales para consumo de alimentos, vestimenta, calzado, aseo personal, artículos de primera necesidad procesados, artículos de educación, materiales de construcción entre otros, no son las adecuadas, existen retrasos y dificultades por la circulación y desplazamiento, limitando y retrasando el desarrollo económico y social del municipio, además los costos en reparación de vehículos aumentan el gasto familiar, los costos de fletes, los costos en pasaje para el transporte de buses y microbuses son elevados. La movilidad y circulación de personas y vehículos se ve reducida, absteniendo el gasto a realizar en comercios locales y particulares y por ende limitando el crecimiento económico que se ve afecto en las condiciones socioeconómicas de las familias.

Situación con Proyecto:

Mejorar la infraestructura vial del municipio de Santa Cruz El Chol, permitirá el rápido desplazamiento de vehículos con mercadería manufacturada, materia prima, fácil acceso a servicios de salud, educación, rápido desplazamiento para emergencias, aumentar la competitividad económica, la reducción en gastos de reparación de vehículos, reducción de gasto en combustible, disminución de gases de dióxido de carbono por vehículo, promover la infraestructura para el desarrollo en comunidades urbanas y rurales e iniciar a crear canales de rápida comercialización y exportación (fuera del municipio) de materias primas, productos terminados y servicios prestados, favoreciendo con ello las oportunidades de crecimiento socioeconómico, la cobertura de servicios de salud, rápida atención ante emergencias, aumentar la circulación económica.

Carreteras en buen estado		
Indicador	Con Proyecto	Sin Proyecto
Fortalece a la industria nacional en sus procesos de producción, distribución y comercialización, haciéndola más productiva y competitiva.		
Crecimiento y desarrollo de un país		
Acceso rápido a mercados		
Abastecimiento rápido de materias primas y productos terminados		
Competitividad Empresarial y emprendedora		
Distribución de la Riqueza equitativa		
 Aumenta  Se Mantiene  Disminuye		

Análisis de Alternativas

Identificación de Alternativas

Se plantean tres alternativas para la solución de la problemática:

1. Inversión en Infraestructura vial duradera por parte de autoridades estatales:

1.1. Mejoramiento Camino Rural

Consiste en el mejoramiento de la superficie de rodadura que permita disparar eficientemente las solicitudes del tránsito, bien sea peatonal o vehicular, facilitando la movilidad de personas para la adquisición de servicios y coadyuvando con el desarrollo económico de los pequeños negocios que existen en el lugar.

Factibilidad del Proyecto:

Etapas del proyecto:



Cálculo de Inversión y (vida útil 20 años)

Etapas del Proyecto		
		TOTAL
Pre-Inversión		
	Estudio Técnico	Q20,000.00
	Estudios Ambientales	Q8,500.00
	Estudio Socio-Legal	Q8,000.00
	Estudio de Pre-Factibilidad	Q12,000.00
Subtotal		Q48,500.00
Etapa de Ejecución		
	Licitación Pública	Q890,000.00
Subtotal		Q890,000.00
Etapa de Supervisión		
	Mano de Obra Calificada	Q25,000.00
Subtotal		Q25,000.00
Etapa de Operación y Mantenimiento		
	Sostenibilidad del Proyecto 20 años	Q6,500.00
Subtotal		Q6,500.00
Total		Q970,000.00

Términos de Contratación:

Las entidades estatales para la contratación de servicios, adquisición de bienes y/o cualquier contratación que se necesite por parte de un tercero, estará regulado por la Ley de Compras y Contrataciones del Estado (Decreto 57-92) estableciendo para ello las modalidades de: compra de baja cuantía, compra directa, cotización y licitación pública.

Viabilidad del Proyecto:

Alcance del Proyecto:

Infraestructura vial en buen estado en el municipio, para facilitar la movilidad de personas en la comunidad propiciando el desarrollo económico de las mismas.

Factores Externos:

Incumplimiento de operación y mantenimiento por parte de entidades Estatales.

Viabilidad Técnica del proyecto

Contratación de personal técnico para la propuesta de pre-inversión y supervisión de la obra. Contratación de un tercero con las especialidades técnicas constructivas y precalificados otorgada por entidades estatales, considerando además la experiencia, capacidad técnica y humana para la ejecución de obras.

Viabilidad Política del Proyecto

El proyecto se orienta dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las Prioridades Nacionales de Desarrollo, La Política General de Gobierno y los Productos Municipales del Plan de Desarrollo Municipal y Ordenamiento Territorial.

ODS	PND	PGG	Vinculación PDM/OT Productos Municipales
Industria, Innovación e Infraestructura	Reducción de la pobreza y protección social	Economía, competitividad y prosperidad	Mejoramiento y construcción de carreteras municipales

Análisis Costo/Eficiencia:

Resultados	
Valor actual neto	Q945,539.03
Costo anual equivalente	(Q126,587.61)
C/E	Q41.99

2. Inversión en mantenimiento Periódico por parte de autoridades estatales:

2.1. Mantenimiento de Camino Rural de Forma Periódica

Consiste en realizar trabajos de mantenimiento a través de la contratación de mano de obra no calificada (peón), y subcontratación de maquinaria para realizar trabajos de: escarificación, conformación y compactación de la superficie de rodadura. La limpieza de cunetas y drenajes será realizada por la mano de obra no calificada.

Factibilidad del Proyecto:

Etapas del proyecto:



Cálculo de Inversión y Fuente de Financiamiento (vida útil 20 años)

Etapas del Proyecto		TOTAL
Pre-Inversión		
Estudio Técnico		Q20,000.00
Estudios Ambientales		Q8,500.00
Estudio Socio-Legal		Q8,000.00
Estudio de Pre-Factibilidad		Q12,000.00
Subtotal		Q48,500.00
Etapa de Ejecución		
Cotización Pública Anual		Q55,000.00
Subtotal		Q55,000.00
Etapa de Supervisión		
Mano de Obra Calificada		Q25,000.00
Subtotal		Q25,000.00
Etapa de Operación y Mantenimiento		
Sostenibilidad del Proyecto 20 años		Q55,000.00
Subtotal		Q1,100,000.00
Total		Q1,228,500.00

Términos de Contratación:

Las entidades estatales para la contratación de servicios, adquisición de bienes y/o cualquier contratación que se necesite por parte de un tercero, estará regulado por la Ley de Compras y Contrataciones del Estado (Decreto 57-92) estableciendo para ello las modalidades de: compra de baja cuantía, compra directa, cotización y licitación pública.

Viabilidad del Proyecto:

Alcance del Proyecto:

Infraestructura vial en buen estado, para facilitar la movilidad de personas en la comunidad propiciando el desarrollo económico de las mismas.

Factores Externos:

Voluntad política de los cambios de Gobierno.

Orientación del presupuesto hacia otros programas.

Incumplimiento de operación y mantenimiento por parte de entidades Estatales.

Viabilidad Técnica del proyecto

Contratación de personal técnico para la propuesta de pre-inversión y supervisión de la obra. Contratación de un tercero con las especialidades técnicas constructivas y precalificados otorgada por entidades estatales, considerando además la experiencia, capacidad técnica y humana para el mantenimiento de la calle de forma anual.

Viabilidad Política del Proyecto

El proyecto se orienta dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las Prioridades Nacionales de Desarrollo, La Política General de Gobierno y los Productos Municipales del Plan de Desarrollo Municipal y Ordenamiento Territorial.

PND	PGG	Vinculación PDM/OT Productos Municipales
Reducción de la pobreza y protección social	Economía, competitividad y prosperidad	Mejoramiento y construcción de carreteras municipales

Análisis Costo/Eficiencia:

Resultados	
Valor actual neto	Q551,690.51
Costo anual equivalente	(Q73,859.65)
C/E	Q24.50

3. Inversión en reposición de la superficie de rodadura (balasto) por parte de autoridades estatales:

3.1. Reposición camino rural con capa de balasto.

Consiste en realizar trabajos de reposición de materiales en la carpeta de rodadura de las carreteras, para lo cual se necesita de un banco de materiales, acarreo y compactación.

Factibilidad del Proyecto:

Etapas del proyecto:



Cálculo de Inversión y Fuente de Financiamiento (vida útil 20 años)

Etapas del Proyecto		TOTAL
Pre-Inversión		
Estudio Técnico		Q20,000.00
Estudios Ambientales		Q8,500.00
Estudio Socio-Legal		Q8,000.00
Estudio de Pre-Factibilidad		Q12,000.00
Subtotal		Q48,500.00
Etapa de Ejecución		
Cotización Pública Anual		Q115,000.00
Subtotal		Q115,000.00
Etapa de Supervisión		
Mano de Obra Calificada		Q25,000.00
Subtotal		Q25,000.00
Etapa de Operación y Mantenimiento		
Sostenibilidad del Proyecto 20 años		Q115,000.00
Subtotal		Q2,300,000.00
Total		Q2,488,500.00

Términos de Contratación:

Las entidades estatales para la contratación de servicios, adquisición de bienes y/o cualquier contratación que se necesite por parte de un tercero, estará regulado por la Ley de Compras y Contrataciones del Estado (Decreto 57-92) estableciendo para ello las modalidades de: compra de baja cuantía, compra directa, cotización y licitación pública.

Viabilidad del Proyecto:

Alcance del Proyecto:

Infraestructura vial en buen estado en la comunidad de Aldea Los Jobos, para facilitar la movilidad de personas en la comunidad propiciando el desarrollo económico de las mismas.

Factores Externos:

Voluntad política de los cambios de Gobierno.

Orientación del presupuesto hacia otros programas.

Incumplimiento de operación y mantenimiento por parte de entidades Estatales.

Viabilidad Técnica del proyecto

Contratación de personal técnico para la propuesta de pre-inversión y supervisión de la obra. Contratación de un tercero con las especialidades técnicas constructivas y precalificados otorgada por entidades estatales, considerando además la experiencia, capacidad técnica y humana para el mantenimiento de la calle de forma anual.

Carreteras arriba del 25% de pendiente.

Viabilidad Política del Proyecto

El proyecto se orienta dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, las Prioridades Nacionales de Desarrollo, La Política General de Gobierno y los Productos Municipales del Plan de Desarrollo Municipal y Ordenamiento Territorial.

ODS	PND	PGG	Vinculación PDM/OT Productos Municipales
Industria, Innovación e Infraestructura	Reducción de la pobreza y protección social	Economía, competitividad y prosperidad	Mejoramiento y construcción de carreteras municipales

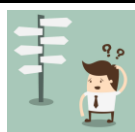
Análisis Costo/Eficiencia:

Resultados	
Valor actual neto	Q1,153,534.71
Costo anual equivalente	(Q154,433.82)
C/E	Q51.23

Alternativa Seleccionada

Análisis de Alternativa:

Calificación de Alternativas (Infraestructura Vial)
Problemática: 85% de la infraestructura vial en mal Estado en el Municipio
Solución: Mejorar el 85% de la infraestructura vial en el Municipio



Calificación

1

Bajo

5

Alto

Alternativas	Mejoramiento Camino Rural	Reposición Camino Rural	Mantenimiento Camino Rural de forma Periódica
Criterios			
Recursos disponibles actualmente	5	5	5
Facilidad en Mantenimiento y Operación	5	4	4
Costo Total Actual de la Obra	4	4	5
Costo/Eficiencia	3	4	5
Resiliencia ante cambio climático (Lluvias)	5	4	3
Sostenibilidad	5	3	2
Viabilidad Social y Económica	5	4	4
Infraestructura orientada al desarrollo	5	5	5
Total	37	33	33

La alternativa seleccionada para la solución de la problemática es: **Mejoramiento Camino Rural**, debido a que la inversión que se requiere en la sostenibilidad del proyecto es menor a las otras alternativas, además de la facilidad que se realiza en el Mantenimiento y Operación por lo tanto representa la mejor alternativa.

Formulación del Proyecto

Descripción del Proyecto

El proyecto comprende la construcción de 1,508 metros cuadrados de pavimento, comprendiendo el colocado de base + compactado y la fundición de pavimento de concreto con un espesor de quince centímetros y fundición de bordillo, los renglones de trabajo se detallan a continuación:

No	DESCRIPCIÓN
1	TRAZO + REPLANTEO TOPOGRAFICO
2	NIVELACION DE SUB- RASANTE + COMPACTADO
3	COLOCADO DE BASE + COMPACTADO t = 0.10 m
4	FUNDICION DE PAVIMENTO DE CONCRETO t = 0.15m
5	FUNDICION DE BORDILLO
6	LIMPIEZA FINAL

Objetivos del Proyecto

Objetivo General

- Mejorar el 85% de la infraestructura vial en el municipio.

Objetivos Específicos

- 1- Impulsar el desarrollo económico y social de los pobladores de la comunidad de: La Concepción.
- 2- Facilitar la circulación vehicular y peatonal.
- 3- Promover y aumentar el comercio local.
- 4- Mejorar los espacios existentes para prevenir enfermedades respiratorias provocadas por partículas de polvo en niños y personas adultas.

Metas o Resultados

- 1- Aumentar en 25 puntos porcentuales el ingreso mensual de las personas con negocios informales en la comunidad durante los primeros cinco años.
- 2- Aumento en 0.5 puntos porcentuales de carreteras pavimentadas en el municipio.
- 3- Disminución de gasto personal en Q. 200.00 quetzales mensuales en reparación de vehículos.

Estudio de Mercado

Precio

El servicio que se ofertará a la población para mejorar la infraestructura vial y con ello facilitar la movilidad y disminuir tiempos entre un centro poblado hacia una centralidad será en metros cuadrados. El costo del metro cuadrado de pavimento es de Q. 590.00

Demanda

Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia



DELEGACION DE BAJA VERAPAZ

ESTIMACION DE LA DEMANDA ACTUAL Y FUTURA

La estimación de la demanda actual y futura para proyectos de vías de transporte o transporte en sí; se ha fundamentado, en el tiempo que la población emplea para trasladarse de un lugar a otro (de preferencia extremos de la vía a construir). Si bien, deberían emplearse datos económicos (incremento en la producción o extracción de la misma, incrementos en beneficios económicos, etc.) o aforos vehiculares; se emplea el tiempo por la carencia de los datos históricos anteriormente mencionados. Esto no significa que el formulador no pueda recolectarlos y emplearlos para la realización de su estudio de mercado o que toda esa información complemente a la presente.

Código SNIP:	260461
Nombre del proyecto:	MEJORAMIENTO CAMINO RURAL ALDEA LA CONCEPCIÓN EL CHOL BAJA VERAPAZ

Distancia	0.3	kilómetros
Tiempo que se emplea para recorrer a pie dicha distancia (ida y vuelta)	0.2	horas
Cantidad aproximada de viajes que una persona realizar en una semana	8	viajes / semana

Fórmulas empleadas:	Tiempo empleado * Viajes semanales * Población * Equivalencias
---------------------	--

Equivalencias empleadas				
1	año	equivale a	54	semanas
1	mes	equivale a	4	semanas

Demanda actual y futura					
Id año	Año	Población	Demanda		
			horas/año	horas/mes	horas/semana
0	2021	401	34,646	2,566	642
1	2022	404	34,913	2,586	647
2	2023	407	35,182	2,606	652
3	2024	410	35,453	2,626	657
4	2025	413	35,726	2,646	662
5	2026	417	36,001	2,667	667
6	2027	420	36,278	2,687	672
7	2028	423	36,558	2,708	677
8	2029	426	36,839	2,729	682
9	2030	430	37,123	2,750	687
10	2031	433	37,409	2,771	693
11	2032	436	37,697	2,792	698
12	2033	440	37,987	2,814	703
13	2034	443	38,279	2,836	709
14	2035	446	38,574	2,857	714
15	2036	450	38,871	2,879	720
16	2037	453	39,170	2,902	725
17	2038	457	39,472	2,924	731
18	2039	460	39,776	2,946	737
19	2040	464	40,082	2,969	742
20	2041	467	40,391	2,992	748
	Promedios	433.44	37,448.90	2,773.99	693.50

*Tabla de demanda actual y futura del proyecto. El dato mostrado en rojo corresponde a la demanda actual y futura.
Fuente:*

Para complementar la información mostrada en la tabla anterior se realizó un aforo vehicular a través de la observación de vehículos que circulan en el área, especialmente en los puntos críticos del trayecto, (lugares que presentan dificultad en la circulación vehicular por deterioro de la carretera).

Demanda Vehicular:

Aforo Vehicular:

La circulación de vehículos en la comunidad que utilizan el camino corresponde a los centros poblados de La Concepción, La Huerta correspondientes al Área Urbana, la

obtención del aforo vehicular por día incluye vehículos de dos ruedas, transporte liviano y transporte pesado, los días aforados fueron: **Lunes**, por ser inicio de semana, **Jueves**, por ser día de plaza en el área urbana del municipio, **Domingo**, por ser también día de plaza y eventos deportivos y culturales en el municipio.

Descripción	Vehículos por día	Vehículos por mes	Vehículos por año
Año 2021	115	3,450	41,400
Año 2041	208	6,270	75,240
Consideración del 3% de crecimiento vehicular anual			

Oferta:

Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia



DELEGACION DE BAJA VERAPAZ

ESTIMACION DE LA OFERTA ACTUAL Y FUTURA

Para los tres procesos, la oferta consistirá en un ahorro de tiempo que experimentarán los usuarios al hacer uso de la ruta, sea esta nueva o no. Por lo que en esta herramienta se muestra el tiempo empleado (al ya tener la vía construida, mejorada o ampliada) y también se aprecia la diferencia entre tiempos. Se asume que las vías de transporte recibirán el mantenimiento adecuado y que siempre estarán en condiciones ideales que permitan la libre circulación.

Código SNIP:

260461

Nombre del proyecto:

MEJORAMIENTO CAMINO RURAL ALDEA LA CONCEPCIÓN EL CHOL BAJA VERAPAZ

Distancia	0.3	kilómetros
Tiempo que se emplea para recorrer en vehículo dicha distancia (ida y vuelta)	0.066	horas
Cantidad aproximada de viajes que una persona realizar en una semana	8	viajes / semana

Fórmulas empleadas:

Tiempo empleado * Viajes semanales * Población * Equivalencia

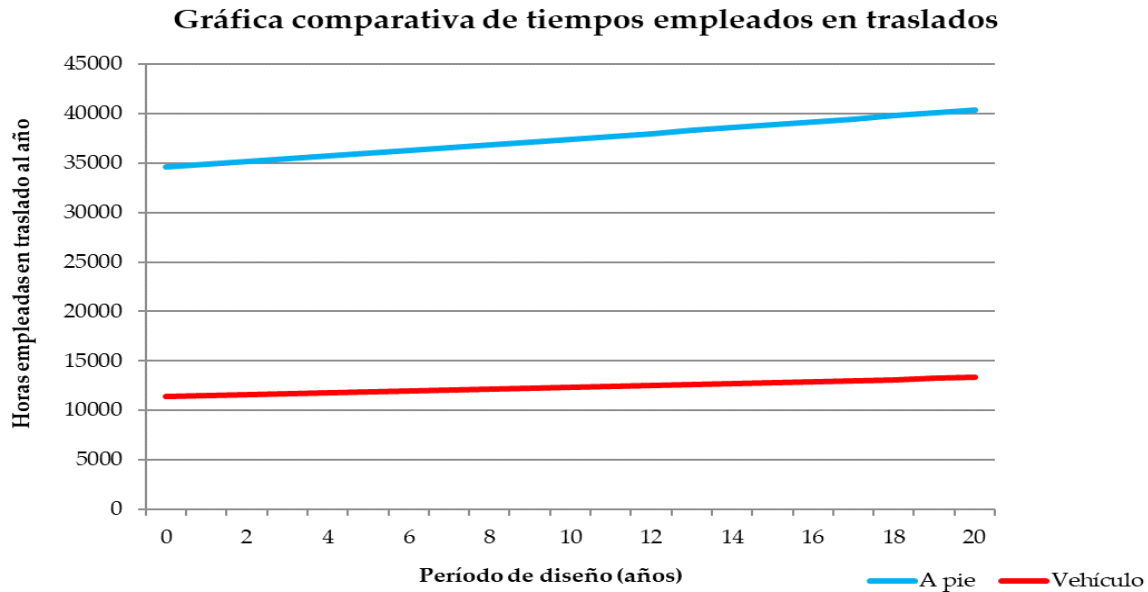
Equivalencias empleadas								
1	año	equivale a	54	semanas				
1	mes	equivale a	4	semanas				
Oferta del proyecto								
Id año	Año	Población	Demanda					
			horas/año	Diferencia horas/año	horas/mes	Diferencia horas/mes	horas/semana	Diferencia horas/semana
0	2021	401	11,433	23,213	847	1,719	212	430
1	2022	404	11,521	23,392	853	1,733	213	433
2	2023	407	11,610	23,572	860	1,746	215	437
3	2024	410	11,699	23,753	867	1,760	217	440
4	2025	413	11,790	23,936	873	1,773	218	443
5	2026	417	11,880	24,121	880	1,787	220	447
6	2027	420	11,972	24,306	887	1,800	222	450
7	2028	423	12,064	24,494	894	1,814	223	454
8	2029	426	12,157	24,682	901	1,828	225	457
9	2030	430	12,250	24,872	907	1,842	227	461
10	2031	433	12,345	25,064	914	1,857	229	464
11	2032	436	12,440	25,257	921	1,871	230	468
12	2033	440	12,536	25,451	929	1,885	232	471
13	2034	443	12,632	25,647	936	1,900	234	475
14	2035	446	12,729	25,845	943	1,914	236	479
15	2036	450	12,827	26,044	950	1,929	238	482
16	2037	453	12,926	26,244	957	1,944	239	486
17	2038	457	13,026	26,446	965	1,959	241	490
18	2039	460	13,126	26,650	972	1,974	243	494
19	2040	464	13,227	26,855	980	1,989	245	497
20	2041	467	13,329	27,062	987	2,005	247	501
	Promedios	433.44	12,358.14	25,090.76	915.42	1,858.58	228.85	464.64

Tabla de oferta actual y futura del proyecto. Los datos mostrados en rojo corresponde a la oferta actual y futura. Fuente:

Oferta ante Aforo Vehicular

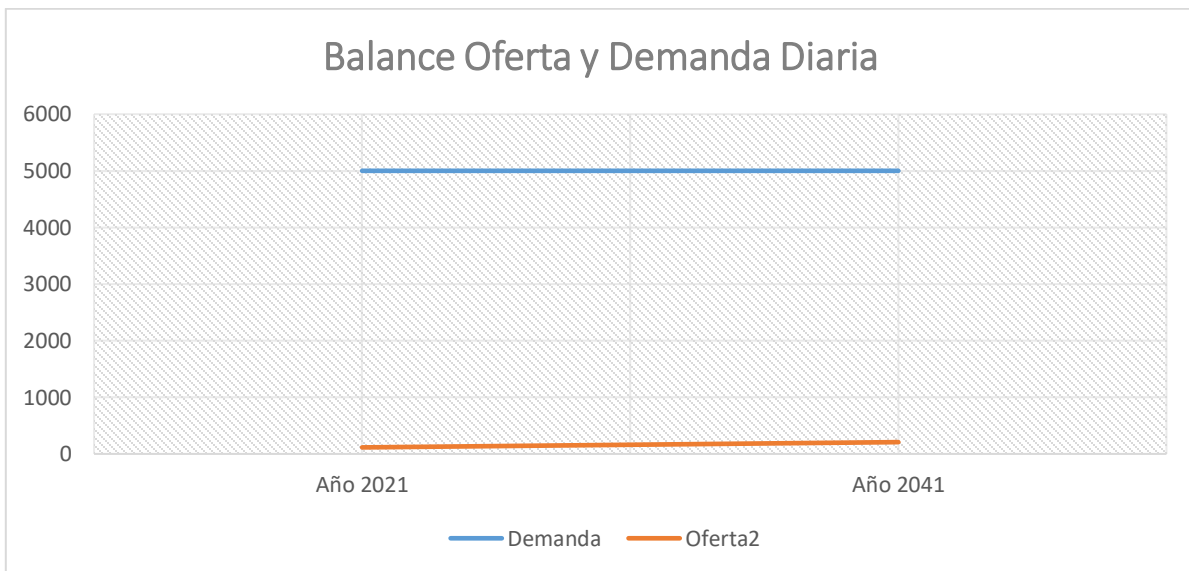
Considerando un crecimiento del 3% anual en aforo vehicular no industrial, el mejoramiento de camino rural deberá contar con una base de 10 cm de grosor como mínimo y una carpeta de rodadura de 15 centímetros de grosor. Las especificaciones del pavimento permitirán la circulación de 2,000 a 5,000 vehículos diarios de forma frecuente.

Balance Demanda-Oferta



La gráfica indica que el tiempo empleado en el traslado de vehículos y transeúntes disminuye con el mejoramiento del camino rural.

Balance oferta y demanda ante aforo vehicular



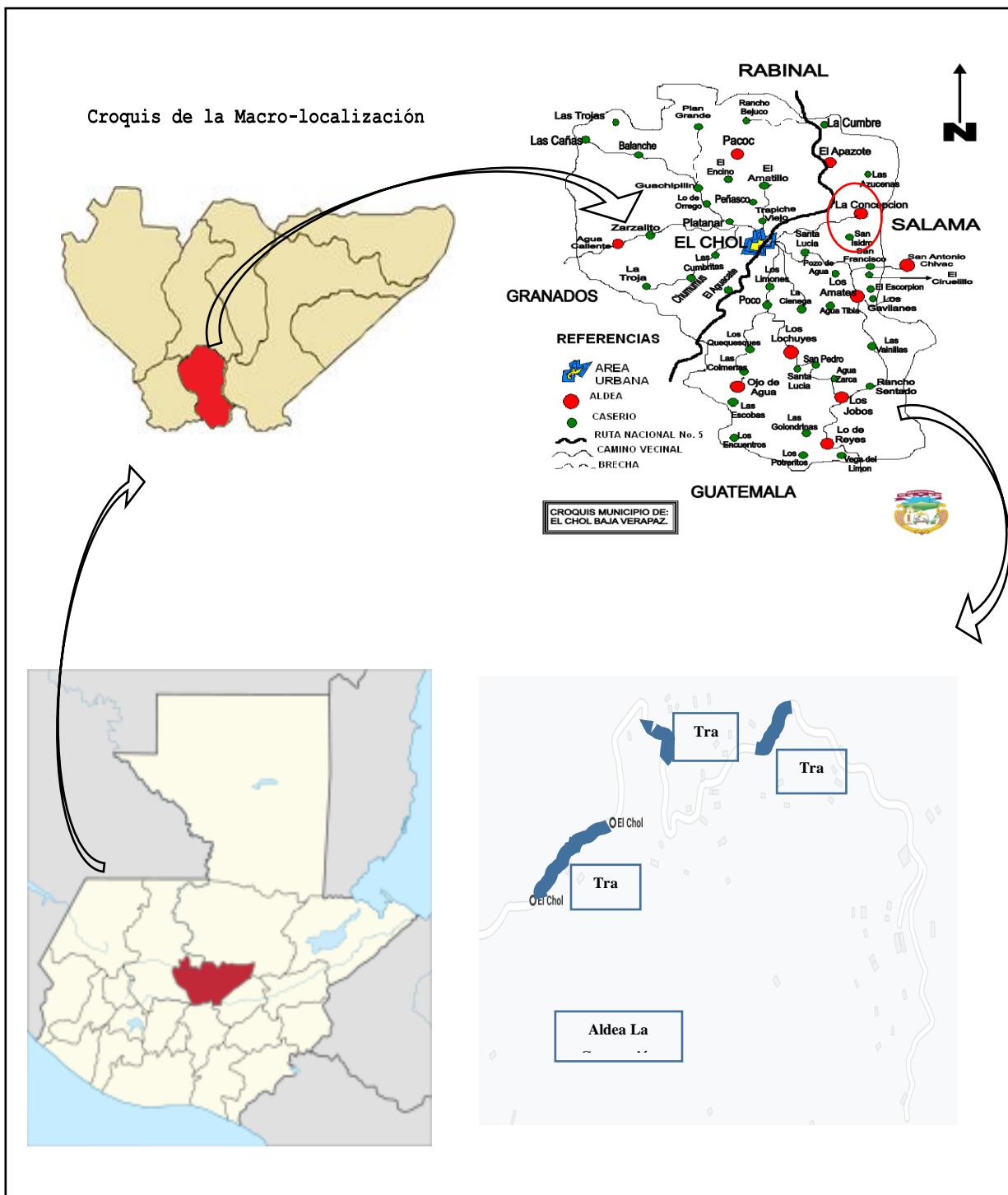
Ingresos por servicios prestados

El proyecto no genera ningún ingreso para las entidades estatales, por lo tanto, el gasto a ejecutar de forma anual será absorbido por la entidad estatal.

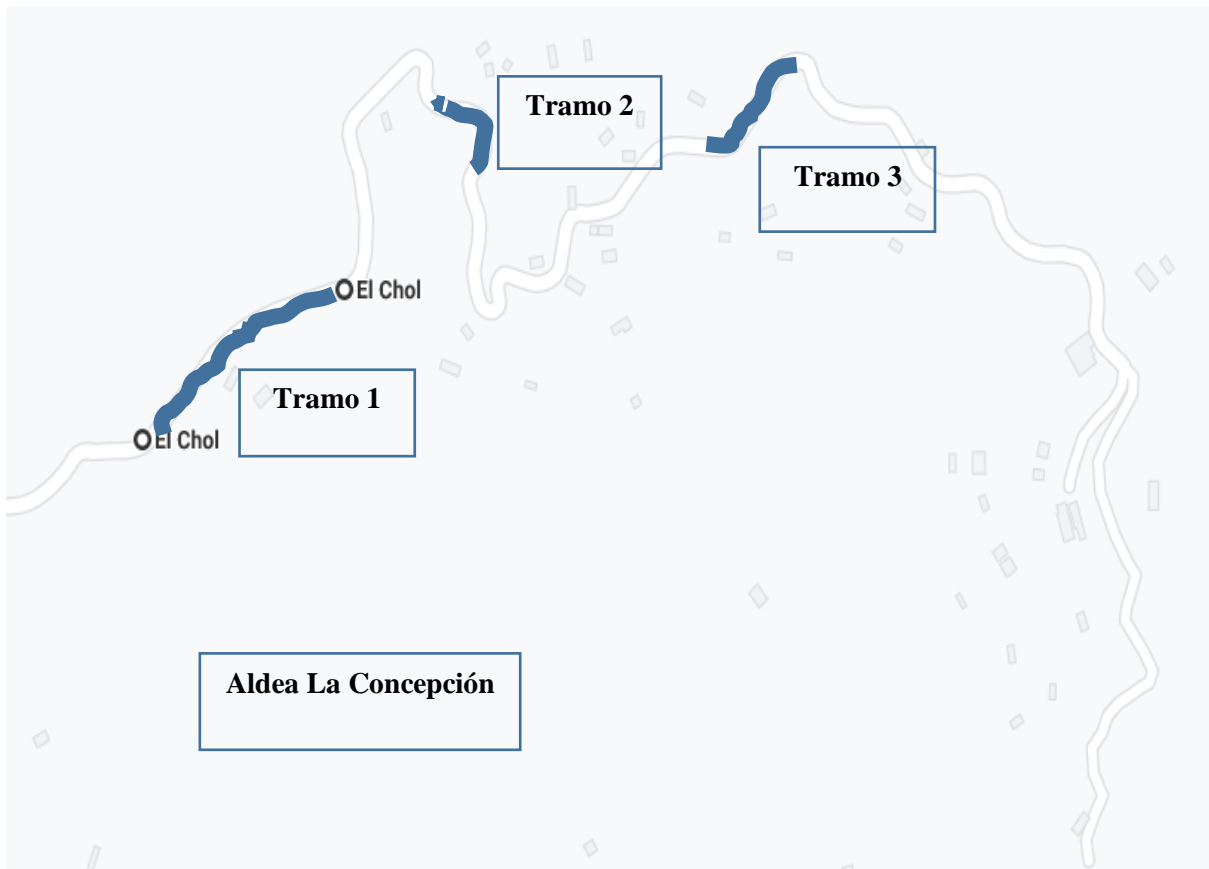
Estudio Técnico

Localización

El proyecto se ejecutará a 3 kilómetro del área urbana del municipio, y corresponde al mejoramiento de camino rural.



Micro-Localización



Tamaño

Dimensiones del proyecto:

criterio	Unidad de Medida	Cantidad
Fundición pavimento de concreto	M2	1,514.50
Longitud del tramo	ML	429
Ancho promedio del tramo	ML	5
Fundición de Bordillo	ML	300
Construcción de Cuneta tipo L	ML	392
Capacidad promedio de circulación diaria de vehículos	UNIDAD	5,000
Beneficiarios	Persona	401

Ingeniería y Tecnología

Accesos

Tomar en cuenta cruces de calle a establecimientos de comercio, salud, educación u otros existentes y/o a futuro, para diseñar pasos de cebra, rampas, señalizaciones, altura de bordillos y todos los componentes que hagan optimo el uso y desplazamiento en general.

Tecnología

Verificar horas pico de movilidad de personas o vehículos, y que el uso de equipo sea de uso optimizado, para que una tarea no se prolongue más del tiempo establecido. Motores en buen estado, además utilizar silenciadores. Minimizar el uso de maquinaria si no es necesario y que puedan ser realizadas por humanos debido a que en nuestro medio no contamos con el sistema Reducción Catalítica Selectiva SCR, con esto se estará reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera.

Cronograma de Ejecución Física

CRONOGRAMA DE EJECUCION

MEJORAMIENTO CAMINO RURAL ALDEA LA CONCEPCION, SANTA CRUZ EL CHOL BAJA VERAPAZ.

No	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	P/UNITARIO	TOTAL	TIEMPO EN MESES			
						1	2	3	4
1	TRAZO + REPLANTEO TOPOGRAFICO	ML	350.00	4.07	Q1,424.50	■			
2	CORTE DE CAJUELA Y NIVELACION DE SUB- RASANTE + COMPACTADO	M2	1,400.00	35.60	Q49,840.00	■	■		
3	COLOCADO DE BASE + COMPACTADO t = 0.10 m	M2	1,400.00	38.90	Q54,460.00	■	■		
4	FUNDICION DE PAVIMENTO DE CONCRETO t = 0.15m	M2	1,400.00	445.50	Q623,700.00		■	■	■
5	CORTE DE JUNTA LONGITUDINAL + SELLO ELASTOMERICO	ML	350.00	39.40	Q13,790.00			■	■
6	CORTE DE JUNTA TRANSVERSAL	ML	700.00	25.25	Q17,675.00			■	■
7	FUNDICION DE BORDILLO	ML	275.00	184.14	Q50,638.50				■
8	CUNETA TIPO BADEN	ML	265.00	252.30	Q66,859.50				■
9	RAMPA DE INGRESO Y SALIDA DE (De 1.50 x 4.50 Mts)	UD	4.00	2,810.20	Q11,240.80				■
10	LIMPIEZA FINAL	ML	295.00	1.26	Q371.70				■
COSTO TOTAL					Q890,000.00				

Cronograma de Ejecución Financiera

CRONOGRAMA DE EJECUCION FINANCIERA

MEJORAMIENTO CAMINO RURAL ALDEA LA CONCEPCION, SANTA CRUZ EL CHOL BAJA VERAPAZ.

No	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	P/UNITARIO	TOTAL	TIEMPO EN MESES			
						1	2	3	4
1	TRAZO + REPLANTEO TOPOGRAFICO	ML	350.00	4.07	Q1,424.50	■			
2	CORTE DE CAJUELA Y NIVELACION DE SUB- RASANTE + COMPACTADO	M2	1,400.00	35.60	Q49,840.00	■	■		
3	COLOCADO DE BASE + COMPACTADO t = 0.10 m	M2	1,400.00	38.90	Q54,460.00	■	■		
4	FUNDICION DE PAVIMENTO DE CONCRETO t = 0.15m	M2	1,400.00	445.50	Q623,700.00		■	■	■
5	CORTE DE JUNTA LONGITUDINAL + SELLO ELASTOMERICO	ML	350.00	39.40	Q13,790.00			■	■
6	CORTE DE JUNTA TRANSVERSAL	ML	700.00	25.25	Q17,675.00			■	■
7	FUNDICION DE BORDILLO	ML	275.00	184.14	Q50,638.50				■
8	CUNETA TIPO BADEN	ML	265.00	252.30	Q66,859.50				■
9	RAMPA DE INGRESO Y SALIDA DE (De 1.50 x 4.50 Mts)	UD	4.00	2,810.20	Q11,240.80				■
10	LIMPIEZA FINAL	ML	295.00	1.26	Q371.70				■
Q890,000.00					Q105,724.50	Q 623,700.00	Q 82,103.50	Q78,472.00	Q 890,000.00
					11.88%	70.08%	9.23%	8.82%	100.00%

Presupuesto

RESUMEN DE PRESUPUESTO

MEJORAMIENTO CAMINO RURAL ALDEA LA CONCEPCION, SANTA CRUZ EL CHOL BAJA VERAPAZ.

No	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	P/UNITARIO	TOTAL
1	TRAZO + REPLANTEO TOPOGRAFICO	ML	350.00	4.07	Q1,424.50
2	CORTE DE CAJUELA Y NIVELACION DE SUB- RASANTE + COMPACTADO	M2	1,400.00	35.60	Q49,840.00
3	COLOCADO DE BASE + COMPACTADO t = 0.10 m	M2	1,400.00	38.90	Q54,460.00
4	FUNDICION DE PAVIMENTO DE CONCRETO t = 0.15m	M2	1,400.00	445.50	Q623,700.00
5	CORTE DE JUNTA LONGITUDINAL + SELLO ELASTOMERICO	ML	350.00	39.40	Q13,790.00
6	CORTE DE JUNTA TRANSVERSAL	ML	700.00	25.25	Q17,675.00
7	FUNDICION DE BORDILLO	ML	275.00	184.14	Q50,638.50
8	CUNETAS TIPO BADEN	ML	265.00	252.30	Q66,859.50
9	RAMPA DE INGRESO Y SALIDA DE (De 1.50 x 4.50 Mts)	UD	4.00	2,810.20	Q11,240.80
10	LIMPIEZA FINAL	ML	295.00	1.26	Q371.70
COSTO TOTAL					Q890,000.00

Financiamiento

Las fuentes de financiamiento para la ejecución del proyecto se describen en el siguiente cuadro:

Fuente de Financiamiento	
CODEDE IVA-PAZ	31-0101-0004
INGRESOS ORDINARIOS APORTE CONSTITUCIONAL	22-0101-0001
APORTE COMUNITARIO	31-3101-0002

Actividades de cierre de Proyecto

Para evaluar la ejecución del proyecto en base a la planificación, la unidad ejecutora dispondrá de un supervisor de obras, quien evaluará la etapa de ejecución y considerará cambios que deban realizarse o acciones que deban corregirse previo a la finalización de la obra.

Los costos incurridos durante la ejecución del proyecto serán absorbidos por la municipalidad, pagando mensualmente los servicios de un ingeniero civil. El costo estimado de supervisión es de: Q. 25,000.00.

Estudio Administrativo

Operación y Mantenimiento

La operación del tramo pavimentado se realizará de forma institucional, debido a que el 100% del tramo mejorado corresponde a carreteras municipales.

El mantenimiento se clasificará en dos fases. la primera fase consiste en el mantenimiento que se deberá de realizar de forma anual; en la segundo fase se realizarán dos trabajos, el primero al haber transcurrido diez años, y el segundo se realizará cinco años más tarde.

Fase I del mantenimiento:

Renglón	Costo Unitario	Cantidad	Total
Limpieza de Carreteras			
Jornales	Q. 75.00	12	Q. 900.00
Insumos de Limpieza	Q.1.00	100	Q. 100.00
Total			Q. 1,000.00

Fase II del mantenimiento:

Renglón	Costo Unitario	Cantidad	Total
Bacheo	Q. 26,500.00	2	Q. 53,000.00
Supervisión	Q. 11,000.00	2	Q. 22,000.00
Sellado de Grietas	Q. 17,500.00	2	Q. 35,000.00
Total			Q. 110,000.00

Costo promedio anual de operación: Q. 6,500.00

Pavimentos Rígidos

Son aquellos formados por una losa de concreto sobre una base, o directamente sobre la sub-rasante. Transmite directamente los esfuerzos al suelo en una forma minimizada, es auto-resistente, y la cantidad de concreto debe ser controlada. El

mantenimiento que se realiza a este tipo de estructuras se basa en el sellado de juntas, fisuras, grietas y en las reparaciones necesarias de la losa de concreto.

Mantenimiento Preventivo

Consiste en actividades y obras de mantenimiento destinadas a prevenir fallas en la vía y que han sido identificadas como defectuosas o con alto riesgo de que ocurran y que deben ser tratadas antes de que éstas sucedan.

Mantenimiento Periódico

Abarca las obras de conservación vial que se realizan en períodos programados, generalmente más de un año de intervalo, para elevar la vía a un nivel de servicio bueno o muy bueno. Está considerada, entre otros, la colocación de sobre capas en pavimentos deteriorados existentes y el mejoramiento de las capas de la estructura.

Mantenimiento Rutinario

Comprende la realización de aquellas actividades requeridas para conservar una vía en buen estado, las cuales se repiten una o más veces al año. También, incluye aquellas labores de reparación vial destinadas a recuperar ciertos elementos con daños menores, tales como los barandales de puentes, obras de drenaje menor, señalización vertical y horizontal, muros de retención y actividades afines.

Mantenimiento Correctivo

Es aquel que corrige los defectos observados en los equipamientos o instalaciones, es la forma básica de mantenimiento y consiste en localizar averías o defectos y corregirlos o repararlos, este mantenimiento que se realiza luego que ocurra una falla que por su naturaleza no pueden planificarse en el tiempo, presenta costos por reparación no presupuestado.

Limpieza de elementos de seguridad vertical existente

La limpieza de elementos de seguridad vertical existente consistirá en darle mantenimiento a la señalización vertical existente y dispositivos de seguridad vial, con el fin de que sean visibles en cualquier época del año y brinden a los usuarios adecuada

visibilidad de las señales. Incluye limpieza de señales de tránsito dentro del derecho de vía y defensas metálicas con sus elementos refractivos.

En los procedimientos de ejecución inicialmente consiste en colocar dispositivos de seguridad transitoria y verificar que todo el personal disponga de la vestimenta obligatoria y en buen estado, y asegurar el control adecuado del tránsito. Será realizada luego de la ejecución de la limpieza del derecho de vía. La limpieza se efectuará manualmente o con una máquina para lavado a presión.

Sellado de juntas, fisuras y grietas de concreto hidráulico

Las juntas, cualquiera que sea su función principal, deben rellenarse y/o sellarse con materiales apropiados, deben realizarse preferentemente antes de la apertura del tránsito en la carretera, siguiendo las recomendaciones y/o instrucciones de los fabricantes del producto que se colocará. El sello de fisuras y grietas es una actividad de mantenimiento preventivo y debe realizarse antes que el agua penetre a la base del pavimento y cause daños a la estructura del mismo (subrasante, sub-base o base) o al pavimento en sí.

Ambas actividades no podrán ejecutarse:

En áreas donde el agua haya penetrado y causado daño a cualquier parte de la estructura del pavimento cuando el pavimento muestre daños en su estructura y sea necesaria su reconstrucción y/o sustitución.

Debe verificarse que el pavimento no muestre señales de humedad, las cuales causarían falta de adherencia del material y posterior desprendimiento del mismo.

Comprende el suministro de mano de obra, materiales, equipo y la ejecución de las operaciones necesarias para sellar las juntas, fisuras y grietas en el concreto hidráulico, que hayan sido identificadas por el supervisor. El equipo necesario para este procedimiento se describió de la siguiente manera:

Equipo Ranurador: para la elaboración y/o re perfilado de juntas, se dispondrá de un ranurador rotatorio autopropulsado, o de un ranurador de cuchilla vertical. La máquina ranuradora deberá ser capaz de seguir la huella de la grieta, ensanchando la parte superior de la misma a la sección requerida, sin descascarar o dañar el concreto.

Inyector de aire comprimido: deberá tener la capacidad para suministrar aire comprimido, limpio y seco (sin aceite ni humedad).

Material de respaldo: en las juntas, generalmente se instala un respaldo de esponja, por medio de una rueda de acero a la profundidad especificada, cuidando de no doblar o estirar este respaldo durante su instalación. La longitud del respaldo debe ser limitada a la que puede ser sellada el mismo día.

Aplicador del material de sello: se dispondrá de un aplicador para inyectar el material de sello dentro de la fisura, grieta o junta. El equipo de aplicación de material sellante en caliente, debe disponer de un dispositivo controlador de temperatura (deberá mantenerse la temperatura de aplicación dentro del rango de tolerancia recomendado por el fabricante para dicho material y no debe ser colocado cuando la temperatura ambiente a la sombra sea menor de 10 C.).

El vertido se debe realizar de forma que el material no se derrame sobre las superficies expuestas del concreto.

Material secante: en el caso del sellado de las fisuras y grietas, y antes de permitir el paso vehicular, se debe colocar el material secante sobre el elemento sellador, que cumplan las características descritas en el numeral 301.02 de este manual. Cualquier material sobrante que quede sobre la superficie del pavimento de concreto, debe ser retirado inmediatamente y se debe limpiar la superficie del pavimento.

En los procedimientos de ejecución inicialmente consiste en colocar dispositivos de seguridad transitorios y verificar que todo el personal disponga de la vestimenta obligatoria y en buen estado, y asegurar el control adecuado del tránsito.

Las juntas, fisuras y grietas que contengan restos de sellos antiguos o materias extrañas, deberán limpiarse completa y cuidadosamente en toda su profundidad. Para esto se podrá utilizar equipo ranurador, herramientas manuales u otros equipos adecuados que permitan remover el sello o relleno antiguo sin afectar al concreto. No deberán utilizarse equipos neumáticos de percusión u otras herramientas o elementos destinados a picar la junta, pues estos pueden soltar o desprender trozos de concreto.

Para las fisuras y grietas que no han sido tratadas previamente, se deberá formar una ranura o caja de reservorio con equipo ranurador, en todo el recorrido de la grieta, en una profundidad mínima de 20 milímetros y en un ancho, no menor de 4 milímetros ni mayor de 12 milímetros.

Se deberán seguir las recomendaciones del fabricante del sello (en cuanto a relación ancho a espesor) y este deberá quedar a una profundidad aproximada de 3 milímetros abajo de los bordes de la junta o grieta, para evitar que sea removido por el tráfico vehicular. La aplicación del sellador deberá realizarse con equipo adecuado.

El contratista después de la aplicación del material sellador, deberá dejar la superficie del concreto completamente limpia. Cuando existan defectos de calidad, construcción, acabado o en caso de que la obra ejecutada no presente un desempeño adecuado, el contratista deberá remover y reconstruir el tramo afectado.

Administración:

La administración del proyecto estará a cargo de la Municipalidad de Santa Cruz El Chol, los costos administrativos del proyecto serán amortizables en el gasto que las entidades estatales destinan a la red vial a la cual brindan mantenimiento.

Mantenimiento y vida útil

La vida útil del proyecto con los mantenimientos necesarios será de 20 años; el gasto que representará la infraestructura en esos 20 años es de un 30% desde su inauguración, el gasto anual representa el 1.5%.

Estudio Legal

Documentos Socio-legales:

Para la conformación del estudio de pre-inversión y respaldar la inversión en la Comunidad es necesaria la siguiente documentación:

Certificación de personería jurídica del COCODE representante del proyecto.

Nombramiento del presidente del COCODE.

Documento de Identificación del Presidente de COCODE.

Acta de Priorización del Proyecto por parte del Consejo Comunitario de Desarrollo.

Acta de Priorización y aprobación del proyecto por parte del Consejo Municipal de Desarrollo.

Solicitud del proyecto.

Certificación del punto de acta municipal que respalda los derechos de paso en la carretera, indicando que el proyecto se realiza en vía pública.

Documentación Legal durante su ejecución (contratación y ejecución):

Debido al costo del proyecto durante su ejecución se hace necesaria la subcontratación de empresas constructoras, y para el efecto debe de cumplirse con lo estipulado en el Decreto número 57-92; “Ley de Contrataciones del Estado” Título III Régimen de Licitación y Cotización Pública, Capítulo I Régimen de Licitación y sus artículos.

La ejecución de la obra deberá de considerar lo estipulado en las normas CoST Iniciativa de Transparencia en Infraestructura, así como las reformas a la Ley Orgánica del Presupuesto.

Documentación Legal durante su operación y mantenimiento:

Aprobación por parte del Consejo Municipal del proyecto Conservación de Caminos rurales, la cual incluirá dentro de sus rubros el monto destinado al mantenimiento de los caminos pavimentados que conducen hacia los centros poblados del municipio.

Estudio Ambiental

En los aspectos ambientales se debe considerar la realización del instrumento EIA (Evaluación de Impacto Ambiental) categoría C con Plan de Manejo de Desechos Sólidos y Seguridad Industrial y Vial, según listado taxativo 204-2019 del Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, en su sector 10: INFRAESTRUCTURA, CONSTRUCCIÓN Y VIVIENDA; Subsector: Infraestructura; Numeral: 8: Actividad Económica: Construcción de Carreteras y líneas de Ferrocarril: Descripción: Reparación, Mantenimiento y Rehabilitación de Calles, Caminos, Puentes y Carreteras: Factor de Impacto: Longitud; Unidad de Medida: Kilómetros Lineales.

En la ejecución del proyecto, éste provocará cambios en el paisaje, así como contaminación por los residuos de construcción. El proyecto contempla en lo que respecta a los residuos de construcción medidas que consiste en el tratamiento y manejo de los mismos, esto de acuerdo a la Resolución Ambiental emitida por el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales.

Medidas de Mitigación Ambiental (ejecución)

Variables/Sistemas Ambientales Afectadas	Fuente del Impacto	Impacto Ambiental	Medidas de Mitigación
Suelo	Base y Sub-base, remoción de suelo	Alteración del Suelo	Reutilización adecuada del suelo
	Generación de residuos sólidos	Contaminación de suelo	Utilización de recipientes por tipo de residuos y traslado dos veces por semana de residuos sólidos a lugar autorizado por la Municipalidad
Calidad del Aire	Traslado de materiales de construcción	Generación de polvo	Humedecer materiales de traslado y construcción, humedecer áreas de generación de polvo
Social Antropogénicos	Seguridad laboral Seguridad peatonal Seguridad Vial	Accidentes laborales	Equipo de protección Señalización de área de trabajo. Señalización de vías alternas en calles y caminos.

Estudio Financiero

Presupuesto de Ejecución

Fuentes de Financiamiento	2021	Total
Gobierno Central	Q. 845,500.00	Q. 845,500.00
Comunidad	Q. 8,900.00	Q. 8,900.00
Aporte Municipal	Q. 35,600.00	Q. 35,600.00
Total	Q. 890,000.00	Q. 890,000.00

La ejecución del proyecto será ejecutado en el ejercicio fiscal 2021.

Presupuesto de Pre-Inversión

Etapas del Proyecto		TOTAL
Pre-Inversión		
Estudio Técnico		Q20,000.00
Estudios Ambientales		Q8,500.00
Estudio Socio-Legal		Q8,000.00
Estudio de Pre-Factibilidad		Q12,000.00
<i>Subtotal</i>		Q48,500.00

Presupuesto de Operación y Mantenimiento

Etapa de Operación y Mantenimiento		
Sostenibilidad del Proyecto 20 años (Costo Anual)		Q6,500.00
<i>Subtotal</i>		Q6,500.00

Valor Actual del Costo

Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia

DELEGACIÓN DE BAJA VERAPAZ



VALOR ACTUAL DE LOS COSTOS

Código SNIP:	260461
Nombre del proyecto:	MEJORAMIENTO CAMINO RURAL ALDEA LA CONCEPCIÓN EL CHOL BAJA VERAPAZ

Costo del valor actual de los costos					
Id	Año	Inversión inicial	Costos de operación y mantenimiento	Factor de actualización ^a	Costos actualizados
0	2021	Q8,900.00		12%	Q8,900.00
1	2022		Q6,699.12	0.892857143	Q5,981.36
2	2023		Q6,900.09	0.797193878	Q5,500.71
3	2024		Q7,107.10	0.711780248	Q5,058.69
4	2025		Q7,320.31	0.635518078	Q4,652.19
5	2026		Q7,539.92	0.567426856	Q4,278.35
6	2027		Q7,766.12	0.506631121	Q3,934.56
7	2028		Q7,999.10	0.452349215	Q3,618.39
8	2029		Q8,239.07	0.403883228	Q3,327.62
9	2030		Q8,486.24	0.360610025	Q3,060.22
10	2031		Q8,740.83	0.321973237	Q2,814.31
11	2032		Q9,003.06	0.287476104	Q2,588.16
12	2033		Q9,273.15	0.256675093	Q2,380.19
13	2034		Q9,551.34	0.22917419	Q2,188.92
14	2035		Q9,837.88	0.204619813	Q2,013.03
15	2036		Q10,133.02	0.182696261	Q1,851.26
16	2037		Q10,437.01	0.163121662	Q1,702.50
17	2038		Q10,750.12	0.145644341	Q1,565.69
18	2039		Q11,072.62	0.13003959	Q1,439.88
19	2040		Q11,404.80	0.116106777	Q1,324.17
20	2041		Q11,746.95	0.103666765	Q1,217.77
Promedio		Q8,900.00	Q9,000.39	VAC	Q69,397.99

^{a/} La tasa de actualización utilizada es del doce por ciento (12%)

Tabla de valor actual de los costos del proyecto. En la tabla se muestra el valor actual de los costos del proyecto. Los costos mostrados son de inversión, operación y/o funcionamiento, mantenimiento.

Costo Anual Equivalente

Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia

DELEGACIÓN DEPARTAMENTAL DE BAJA VERAPAZ



COSTO ANUAL EQUIVALENTE

Código SNIP:	260461
Nombre del proyecto:	MEJORAMIENTO CAMINO RURAL ALDEA LA CONCEPCIÓN EL CHOL BAJA VERAPAZ

Costo anual equivalente y Costo Beneficio								
Id	Año	Población	Acumulada	Promedio Acumulado	VAC	Factor de valor presente a anualidad	CAE	Costo - Eficiencia
						12%		
0	2021	401	805	401	Q8,900.00	0.13387878	Q1,191.52	Q2.97
1	2022	404	811	403	Q5,981.36	0.13387878	Q800.78	Q1.99
2	2023	407	818	404	Q5,500.71	0.13387878	Q736.43	Q1.82
3	2024	410	824	406	Q5,058.69	0.13387878	Q677.25	Q1.67
4	2025	413	830	407	Q4,652.19	0.13387878	Q622.83	Q1.53
5	2026	417	837	409	Q4,278.35	0.13387878	Q572.78	Q1.40
6	2027	420	843	410	Q3,934.56	0.13387878	Q526.75	Q1.28
7	2028	423	849	412	Q3,618.39	0.13387878	Q484.43	Q1.18
8	2029	426	856	414	Q3,327.62	0.13387878	Q445.50	Q1.08
9	2030	430	863	415	Q3,060.22	0.13387878	Q409.70	Q0.99
10	2031	433	869	417	Q2,814.31	0.13387878	Q376.78	Q0.90
11	2032	436	876	418	Q2,588.16	0.13387878	Q346.50	Q0.83
12	2033	440	883	420	Q2,380.19	0.13387878	Q318.66	Q0.76
13	2034	443	890	422	Q2,188.92	0.13387878	Q293.05	Q0.69
14	2035	446	896	423	Q2,013.03	0.13387878	Q269.50	Q0.64
15	2036	450	903	425	Q1,851.26	0.13387878	Q247.85	Q0.58
16	2037	453	910	427	Q1,702.50	0.13387878	Q227.93	Q0.53
17	2038	457	917	428	Q1,565.69	0.13387878	Q209.61	Q0.49
18	2039	460	924	430	Q1,439.88	0.13387878	Q192.77	Q0.45
19	2040	464	931	432	Q1,324.17	0.13387878	Q177.28	Q0.41
20	2041	467		433	Q1,217.77	0.13387878	Q163.03	Q0.38
Promedios		433			Q3,304.67	0.13387878	Q9,290.92	Q21.44

Tabla de Costo anual equivalente y costo beneficio. En la tabla se muestran los costos anuales equivalentes para cada año del período de diseño del proyecto y los respectivos costos eficiencia

El Costo/Beneficio del proyecto es de **Q. 21.44** que representa la división entre el Costo Anual Equivalente que corresponde a **Q. 9.290.92** y el promedio de beneficiarios en la comunidad de Aldea La Concepción que asciende a **433**.