

Estudio de prefactibilidad y plan de administración de la ejecución de las obras para el proyecto de implementación de una cicloruta para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial de los ciclistas que utilizan la Ruta Nacional no. 247, en el cantón de Pococí, Limón.

Resumen Ejecutivo

Esta investigación tiene como fin contribuir a determinar la factibilidad técnica, económica-social y ambiental del proyecto de construcción de una cicloruta en la Ruta Nacional N°247, ubicada en el cantón de Pococí de la provincia de Limón.

Este proyecto nace a partir de la necesidad de atender la problemática de accidentabilidad que se presenta en el cantón, en donde los ciclistas y vehículos motorizados actualmente compiten por un mismo espacio en la calzada. En Costa Rica se ha efectuado un desarrollo de la infraestructura vial centralizado en el desplazamiento de los vehículos automotores, sin incorporar de forma adecuada el componente de seguridad vial y dejando de lado a los usuarios más vulnerables de la red vial, como son los ciclistas y peatones.

La propuesta técnica comprende la construcción de una cicloruta bidireccional de 3,0 metros de ancho al margen este de la calzada. Entre las actividades constructivas se destaca el movimiento de tierras, estabilización de taludes, construcción de sistemas de alcantarillado pluvial, construcción de puentes y pasarelas sobre las quebradas. El proyecto además incluye elementos de seguridad vial como bahías para autobuses y la colocación de barreras de seguridad en algunos tramos, además de la demarcación horizontal y señalización vertical requerida.

El costo total de los estudios y diseños finales asciende a ¢774.016.413,71 y la construcción de las obras a ¢12.514.441.145,13.

Como parte del estudio de mercado se realizaron dos conteos en el mes de enero de 2014, a partir de los cuales se determinó el tránsito promedio diario (TPD) de la Ruta

Nacional N°247. En el tramo La Rita-Cariari se calculó un TPD de 7.884 vehículos por día y el tramo Cariari-Campo Dos 4.277 vehículos por día.

El TPD correspondiente a las bicicletas no fue posible calcularlo, ya que no se cuentan con estaciones permanentes de conteos ni con factores de expansión horario para este tipo de vehículos no motorizados, por lo tanto, los análisis se realizaron partiendo del supuesto de que el flujo principal de ciclistas se concentra entre las 7:00 am y 6:00 pm. En total se contabilizaron 967 ciclistas en el tramo entre Astua Pirie y Cariari, y 645 ciclistas en el tramo entre Campo de Aterrizaje y Campo Cinco.

Se identificó que los principales beneficiarios del proyecto son los estudiantes que se dirigen a los centros educativos y los trabajadores de las plantaciones e industrias que generalmente utilizan la bicicleta como medio de transporte.

Los usuarios que se trasladan en vehículos motorizados también serán beneficiados ya que podrán circular a una mayor velocidad, especialmente los vehículos pesados y buses, pues ya no tendrán que realizar maniobras para evadir a los ciclistas o circular detrás de los mismos cuando no tengan la posibilidad de rebasarlos.

En el Plan de Ejecución se presenta el análisis de actores. Del mismo se considera conveniente destacar que los posibles opositores al proyecto son los vecinos o comerciantes de la zona, que se verán afectados negativamente debido a que no podrán estacionarse en el margen de la vía o sobre la cicloruta. Estas situaciones se deben analizar y negociar con la comunidad.

En el análisis FODA se destaca la necesidad de viabilizar el proyecto políticamente, para conseguir el presupuesto requerido para la ejecución del mismo. El análisis económico-social es el principal fundamento con el que se cuenta para demostrar los beneficios que el proyecto aporta a la región.

Se realizó la programación del proyecto incluyendo la programación de las contrataciones y ejecución de las obras. La duración total del proyecto es de 917 días, de los cuales 185 días se asignaron para licitación de diseños, 180 días para recepción y aprobación de

diseños, 185 días para licitación de obras y 417 días para la ejecución y recepción de trabajos.

Se recomienda implementar para la ejecución del proyecto una estructura organizativa matricial, cuya unidad ejecutora se ubicará en la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes de CONAVI.

En la última sección del Plan de Ejecución se presentan los principales aspectos que se deben considerar para el seguimiento y control calidad de una de las principales actividades del proyecto que es “la colocación de la mezcla asfáltica caliente en la cicloruta y otros tramos de la calzada”.