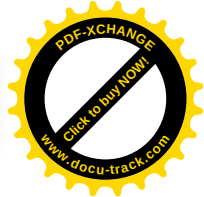
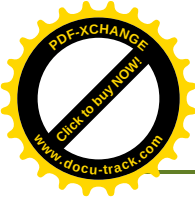
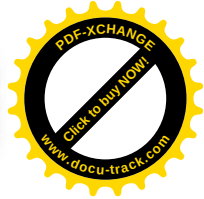
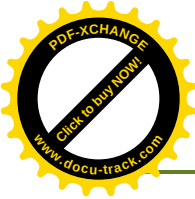


Índice

Índice.....	1
Introducción.....	3
Generalidades	9
Programación Estratégica Institucional	19
Programación Estratégica a Nivel de Programa.....	33
Detalle de Proyectos de Inversión	41





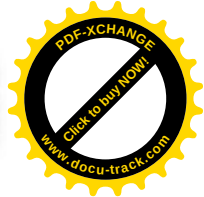
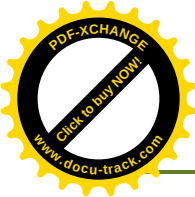
Introducción

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) es el instrumento de planificación gubernamental que integra las políticas públicas para alcanzar los objetivos de desarrollo planteados por una determinada Administración, para garantizar el bienestar del país. Es un plan de carácter vinculante y por tanto se constituye en la base para la definición de los Planes Quinquenales; que a su vez determinan los Planes Operativos Institucionales que se traducen en Presupuestos Anuales de las entidades.

El Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 “Jorge Manuel Dengo Obregón”, define ocho metas nacionales que la Administración Arias Sánchez se ha propuesto alcanzar. Para ello, ha identificado cinco ejes de acción que orientan los retos y metas planteadas por esta Administración. Estos ejes son:

1. Política Social.
2. Política Productiva.
3. Política Ambiental, Energética y de Telecomunicaciones.
4. Reforma Institucional.
5. Política Exterior.

Una de las ocho metas de este Gobierno es precisamente la recuperación y ampliación de la infraestructura de transporte del país, más específicamente en el área de carreteras, se ha propuesto que en el año 2010, la red vial nacional en buen estado haya crecido en un 10%.



El Eje 2 “Política Productiva”, considera como uno de sus ocho puntos de partida “la infraestructura para el desarrollo”, exponiendo que más del 50% de la red vial nacional pavimentada se encuentra en “estado deficiente o muy deficiente”. Por ello, propone como uno de sus grandes desafíos, la recuperación de la infraestructura de transporte y la construcción de obras estratégicas como motor de desarrollo nacional y para elevar la productividad.

La visión que se propone en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 “Jorge Manuel Dengo Obregón” en relación con el ámbito de acción del Consejo Nacional de Vialidad, plantea que al término de esta Administración se “... *Habrà mejorado las condiciones y seguridad de la red vial y la habrá ampliado mediante la construcción de proyectos estratégicos...*”¹.

El Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, establece en consecuencia una serie de metas que la presente Administración se ha propuesto cumplir. Se indican seguidamente las metas del Sector de Infraestructura y Transportes²:

EJE II: Política Productiva

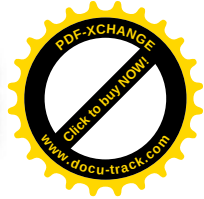
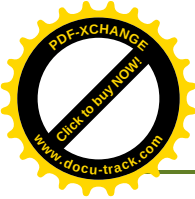
SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES

Metas Sectoriales

1. Incrementar de 20% a 30% la proporción de la Red Vial Nacional Asfaltada en buenas condiciones, con un índice de rugosidad (IRI) menor a 3.
2. Incrementar la cobertura de atención de la Red Vial Cantonal a nivel de todo el país de 1.640 kilómetros en el 2005 a 6.595 kilómetros en el 2010.
3. Incrementar el número de operaciones aéreas de 132.318 en 2005 a 145.000 en 2010.

¹ Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, Capítulo 3, Página Nº 61

² Ibidem, Página Nº 62

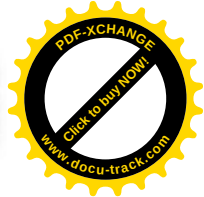
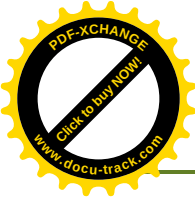


EJE II: Política Productiva

SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES

Metas Sectoriales

4. Incrementar de 20% a 30% la proporción de la Red Vial Nacional Asfaltada en buenas condiciones, con un índice de rugosidad (IRI) menor a 3.
5. Incrementar la cobertura de atención de la Red Vial Cantonal a nivel de todo el país de 1.640 kilómetros en el 2005 a 6.595 kilómetros en el 2010.
6. Incrementar el número de operaciones aéreas de 132.318 en 2005 a 145.000 en 2010.
7. Reducir la cantidad de buses que ingresan diariamente al centro de San José en hora pico, provenientes de los sectores definidos en el Decreto Ejecutivo 28337-MOPT, de Sectorización del Transporte Público, de 1.050 a 803 buses.
8. Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes viales hasta un nivel del 12,10 por 100.000 habitantes en el año 2010.
9. Incrementar en 250 el número de toneladas por hora en carga a granel descargadas en buque atracado en Puerto Caldera con respecto a la cifra actual y en 168 toneladas por hora en el caso de Puerto Limón al 2010. (En el entendido de que en este último caso no está contemplada la concesión).
10. Duplicar el porcentaje de inversión del sector transporte con respecto al Producto Interno Bruto (PIB) pasando de un 1.00% en el año 2007 a un 2.00% en el año 2010.

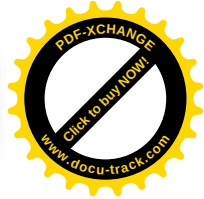
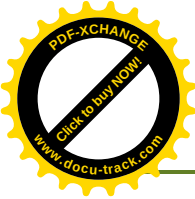


Asimismo, el Plan Nacional de Desarrollo establece que para el cumplimiento de las metas se “... requiere de la ejecución de diversas acciones estratégicas por sector... estas acciones han sido divididas en tres categorías:

- s *El Contrato con la Ciudadanía: Está constituido por el conjunto de acciones estratégicas que son de exclusivo resorte del Gobierno, que no requieren de reformas legales, y que, por ello, puede realizar por su propia iniciativa. Son tanto para las acciones que el Gobierno se compromete inequívocamente a realizar.*
- s *El Compromiso Político: Comprende acciones que el Gobierno se compromete a impulsar, pero que no se podrán ejecutar a menos que la Asamblea Legislativa concorra a hacerlas realidad.*
- s *Los Diálogos para la Costa Rica del Bicentenario: Constituyen un mecanismo para la discusión de temas esenciales para el futuro del país. El objetivo central de las iniciativas contenidas en esta es promover la deliberación pluralista sobre temas frecuentemente controversiales o de gran complejidad, que poseen un carácter estratégico para avanzar hacia una visión compartida del futuro de Costa Rica pero cuya implementación requieren de acuerdos políticos y sociales... ”³*

En relación con el Contrato con la Ciudadanía, específicamente en el caso del CONAVI, el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 “Jorge Manuel Dengo Obregón”, establece:

³ Ibidem. Página Nº 63



EJE II: Política Productiva

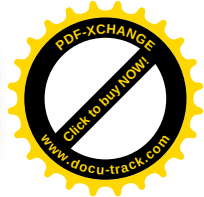
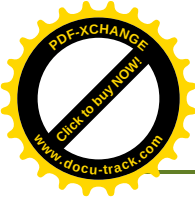
SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES

Contrato con la Ciudadanía – Consejo Nacional de Vialidad

- 1.** Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país. Para ello:
 - s El CONAVI dará conservación a 5.700 kilómetros por año, de los cuales 4.200 km corresponden a la red asfaltada y 1.500 km a la red en lastre.
 - s El CONAVI intervendrá durante el período 2007-2010 mediante obras de construcción, rehabilitación, reconstrucción o mejoramiento, aproximadamente 433 km de la red vial nacional.
 - s El CONAVI construirá alrededor de 40 puentes de la Red Vial Nacional.
 - s El CONAVI elaborará 40 diseños de carreteras y puentes.

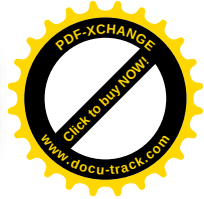
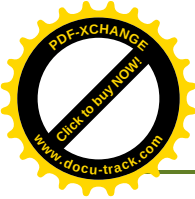
- 2.** Plan para el descongestionamiento del tránsito vehicular urbano, que implica entre otros:
 - s El CONAVI construirá 6 radiales que permitirán mayor fluidez del tránsito urbano.
 - s El CONAVI construirá 3 pasos a desnivel en el Área Metropolitana.

- 3.** Plan para incrementar la seguridad vial, establece que el CONAVI:
 - s Construirá 20 puentes peatonales.
 - s Demarcará cada año 2.000 km de carreteras de la Red Vial Nacional.



Del Contrato con la Ciudadanía, derivan los Planes Operativos Institucionales, que además deben ajustarse a los Lineamientos Técnicos y Metodológicos la Programación Estratégica Institucional 2009 que de manera conjunta definen el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica y el Ministerio de Hacienda; y que para el año 2009 promueven una Planificación y Programación Presupuestaria orientada a Resultados.

De ahí, que se presenta la Programación Estratégica a que apunta el Consejo Nacional de Vialidad y los productos concretos que de ella se derivan, respetando los lineamientos indicados en el párrafo precedente.



Generalidades

De acuerdo con la Ley General de Caminos Públicos N° 5060, estos según su función se clasifican en RED VIAL NACIONAL y RED VIAL CANTONAL.

La administración de la Red Vial Nacional, corresponde según la Ley N° 7798 al Consejo Nacional de Vialidad. Esta red está constituida por las siguientes clases de caminos públicos:

a) Carreteras primarias: Red de rutas troncales, que sirven como corredores caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

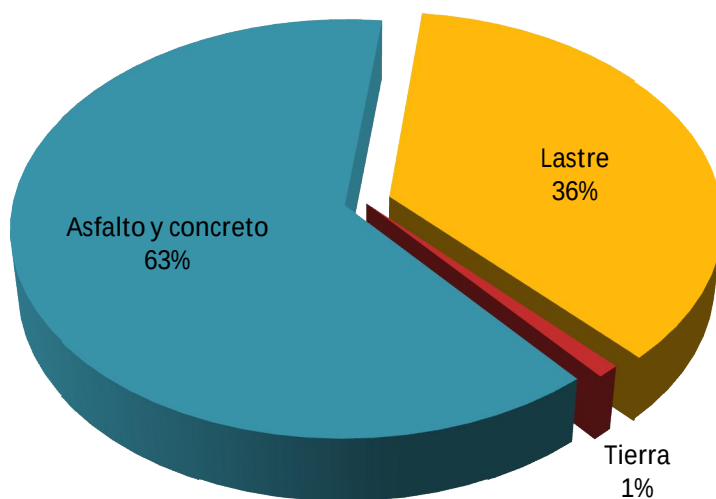
b) Carreteras secundarias: Rutas que conectan cabeceras cantorales importantes -no servidas por carreteras primarias- así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.

c) Carreteras terciarias: Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes.

La Red Vial Nacional, incluye además algunas calles urbanas que pueden incluirse como calles de travesía (conexiones urbanas). Estas últimas pertenecen a la red cantonal pero en conformidad con la Ley de Caminos Públicos y del Reglamento de Clasificación Funcional de Caminos Públicos se incorporan al CONAVI a través del artículo N° 1 de la ley N° 7798. Asimismo, incluye los puentes y estructuras de drenaje mayor ubicadas sobre estas rutas, pasos a desnivel y puentes peatonales.

En la actualidad, la Red Vial Nacional está constituida por 7.474,9 Km, de los cuales el 63% están revestidos (4.697,7 km tienen superficie de ruedo en asfalto o concreto) y el 37% presenta superficie expuesta (es decir, en lastre el 36% o en tierra, el 1%).

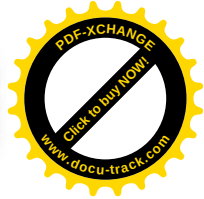
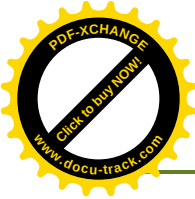
Composición de la Red Vial por tipo de superficie de rodamiento



En el Alcance N° 20 de la Gaceta 103 del 29 de mayo de 1998 se publicó la Ley N° 7798 de “Creación del Consejo Nacional de Vialidad”, como un órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con personería jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo Vial, al que se le encarga la conservación y construcción de las carreteras, calles de travesía y puentes de la Red Vial Nacional; permitiéndole suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones.

Esta Ley declaró la conservación vial como actividad ordinaria de servicio público e interés nacional. Asimismo, establece que el CONAVI debe ser administrado por el Consejo de Administración como máximo órgano directivo de la organización; el cual está integrado de la siguiente manera:

- s El Ministro de Obras Públicas y Transportes –quien lo preside–.
- s Dos representantes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).
- s Un representante de la Asociación de Carreteras y Caminos de Costa Rica.



- s Dos representantes de la Unión de Cámaras y Asociaciones de la Empresa Privada.
- s Un representante de las municipalidades.

Esta ley además, dispuso las prioridades en el uso de los recursos para nacionales para la atención de la Red Vial Nacional:

“
...”

Conservación:

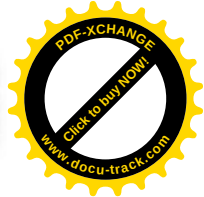
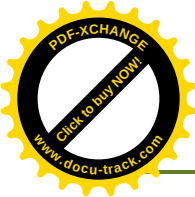
Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes.

ii. Mantenimiento rutinario:

Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la demarcación, 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 y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

iii. 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 lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructuras de las capas del pavimento adyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.



iv. 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, 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 ("upgrade") de tierra a lastre o de lastre a asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.

v. Rehabilitación:

Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de rueda originales. 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...

vi. Reconstrucción:

Renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento o las estructuras de puente.

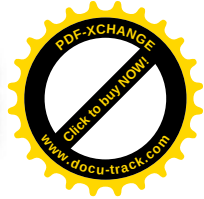
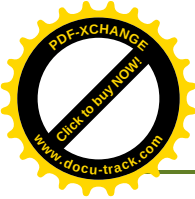
vii. Construcción de obras viales nuevas:

Construcción de todas las obras viales que se incorporen a la red nacional existente ... "

Es importante destacar que la Ley también fijó que el CONAVI está facultado para contratar los servicios necesarios para garantizar la conservación vial por períodos de hasta cinco años; tomando por supuesto las previsiones presupuestarias pertinentes.

En cuanto a los costos administrativos, dispuso que estos no deben superar el 5% de los ingresos.

Finalmente, en cuanto a la constitución del Fondo Vial, se estableció que este estaría conformado por los siguientes tributos, ingresos y bienes:



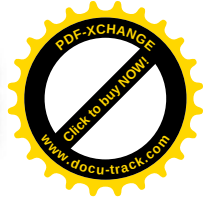
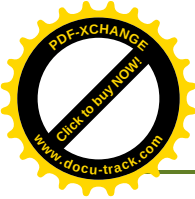
- s Una contribución especial sobre la distribución nacional o internacional de combustibles y energéticos derivados del petróleo, cuya tarifa sería de un 15%.
- s El monto equivalente al 50% de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9º de la Ley N° 7088.
- s Los créditos nacionales e internacionales debidamente aprobados por la Asamblea Legislativa y que la ley le faculta.
- s Las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes.
- s El producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública.
- s Las multas por infracción a las normas sobre pesos y dimensiones de vehículos.
- s Los recursos que por transferencia realice el Ministerio de Hacienda, por concepto de aplicación de la Ley N° 7088.
- s Los demás bienes, muebles, inmuebles y derechos que lo integren.

No obstante, el 9 de julio del 2001, en el Alcance N° 53 de la Gaceta N° 131, se publicó la Ley N° 8114 “Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias”, modificó el destino del impuesto único al combustible y lo fijó en un 33,5% del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación de este impuesto, del cual se destinará un 30% al CONAVI y el 3,5% restante a favor de FONAFIFO (Fondo Nacional de Financiamiento Forestal).

Esta ley establece que el 75% del 30% que se recaude por concepto del impuesto único a los combustibles, se destinará para la atención de la Red Vial Nacional (administrada por CONAVI), específicamente para proyectos de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento y rehabilitación y un 25% para la Red Vial Cantonal (bajo la responsabilidad de las municipalidades).

Pero además, la Ley N° 8114 incluyó un actor importante en la acción del CONAVI, al establecer a la Universidad de Costa Rica, a través de su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), como la institución responsable de velar por la calidad de la inversión que se realice en la Red Vial Nacional tanto en asfalto como en lastre, y estableció su financiamiento mediante una transferencia de fondos desde CONAVI hacia LANAMME; por un monto equivalente de hasta un 3% de lo que reciba el CONAVI por concepto del impuesto al combustible, para dedicarse a las siguientes tareas⁴:

⁴ Artículo 6º de la Ley N° 7798



- s Programas de formación y acreditación para técnicos de laboratorio.
- s Auditorias técnicas a proyectos en ejecución.
- s Evaluación bienal de toda la red nacional pavimentada.
- s Evaluación anual de las carreteras y puentes en concesión.
- s Actualización del manual de especificaciones y publicación de una nueva edición cada diez años.
- s Auditorias técnicas a laboratorios que trabajan para el sector vial.
- s Asesoramiento técnico al jerarca superior de la Dirección de Vialidad del MOPT, así como al ministro y viceministro del sector.
- s Ejecución y auspicio de programas de cursos de actualización y actividades de transferencia de tecnología dirigidas a ingenieros e inspectores.
- s Programas de investigación sobre los problemas de la infraestructura vial pavimentada del país.

Más recientemente se modificó la distribución del porcentaje del impuesto único al combustible destinado a la atención de la red vial del país, mediante Ley N° 8603 publicado en La Gaceta N°196 del 11 de octubre de 2007; y según la cual y en lo de interés, del producto anual de los ingresos provenientes a la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, un 29% se destinará a favor del CONAVI, un 1% para garantizar la máxima eficiencia de la inversión pública de reconstrucción y construcción de la red vial nacional, a favor de la Universidad de Costa Rica.

La misma Ley establece que el 29% a favor del CONAVI se distribuye asignando un 75% a este Consejo para la atención de la red vial nacional y el 25% restante se destinará a la atención de la red vial cantonal.

En relación con su ámbito de acción, el Consejo Nacional de Vialidad, ha identificado las acciones estratégicas necesarias e indispensables para mejorar el estado de la Red Vial Nacional y como consecuencia, garantizar niveles de servicio adecuados que contribuyan con el desarrollo socio-económico de Costa Rica.

En junio de 2008 el Consejo de Administración del CONAVI aprobó las políticas de intervención de la red vial nacional que orientan –en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010– el quehacer institucional para garantizar la seguridad de todos los usuarios del sistema vial y contribuir con el desarrollo socio – económico del país:



Como institución que brinda un servicio público trascendental para el desarrollo económico y social del país, se considera que el CONAVI debe necesariamente atacar dos temas fundamentales, el de la seguridad en nuestras carreteras y el de garantizar transitabilidad por la red vial nacional de manera permanente.

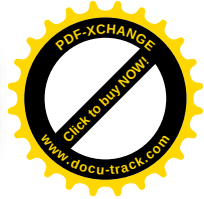
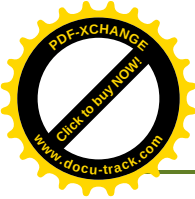
Brindar condiciones de seguridad vial en la red vial nacional.

La seguridad de los diferentes usuarios del sistema vial es un eje transversal a todo el accionar de CONAVI, no obstante, se considera necesario desagregarlo en seis programas prioritarios, de acuerdo con lo indicado en el documento que se remite.

Garantizar la transitabilidad segura en la Red Vial Nacional

Esta política tiene por objetivo primordial permitir – en todo momento – la transitabilidad en la Red Vial Nacional, para garantizar la movilización de personas, bienes y mercancías.

Esta política establece por lo tanto que en primera instancia el CONAVI debe garantizar la movilización a través de la red vial nacional, para lo cual implementará los programas de mantenimiento y conservación que requieran tanto carreteras como puentes y otras estructuras.



Mejorar la capacidad funcional y/o estructural de la Red Vial Nacional

Esta política tiene dos objetivos fundamentales, recuperar la capacidad funcional de la red vial nacional (proyectos de mejoramiento como ampliaciones de calzada, mejoras en el diseño geométrico, etc.) y recuperar la capacidad estructural de la red vial nacional (proyectos de rehabilitación, reconstrucción, construcción); con el fin de dotar al país de la infraestructura vial requerida para lograr un mayor desarrollo económico y social.

El portafolio de proyectos que permitirán lograr el desarrollo de la red vial nacional requiere inversiones que exceden las posibilidades del CONAVI para financiarlas a través del Fondo Vial. De ahí, que paralelamente a esta política, se necesitan lineamientos del rector y de gobierno en el componente de financiamiento externo, así como la dotación de personal de planta calificado en dicha materia.

Recuperar la capacidad funcional y/o estructural de puentes y estructuras de drenaje

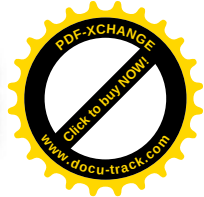
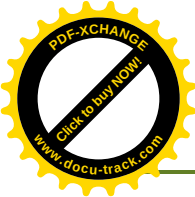
La atención de los puentes por su complejidad y alcances se constituye en sí misma en una política independiente.

Existen en el país aproximadamente 1.350 puentes y estructuras de drenaje mayor, muchos de los cuales tienen ya cerca de 50 años, por lo que las medidas que se tomen para su atención resultan impostergables.

De igual modo, es imprescindible la ampliación de puentes urbanos ubicados sobre rutas estratégicas, que limitan la capacidad de estas, y se constituyen en “cuellos de botella” que generan costos significativos a los usuarios y al país.

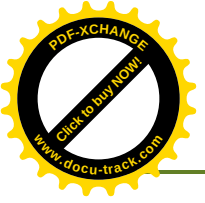
Para garantizar la calidad y la eficiencia de las inversiones que se proyecta realizar en los próximos años, con el objetivo de atender las demandas de los usuarios, es indiscutible la necesidad de asegurar presupuestos multianuales.

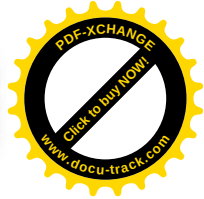
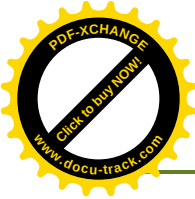
Progresivamente se propone revertir el proceso de deterioro de la infraestructura vial, a fin de que cada camino o carretera cuente con las intervenciones en el momento oportuno.



De acuerdo con el artículo 3 de la Ley de Creación del CONAVI, este es un órgano de desconcentración máxima, adscrito al MOPT, con personería jurídica, instrumental y presupuestaria independiente; para administrar el Fondo de la Red Vial Nacional. En razón de ello, el artículo 4 de la misma ley establece los siguientes objetivos del CONAVI:

- s Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación Sectorial de MOPT.
- s Administrar su patrimonio.
- s Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional.
- s Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de calidad.
- s Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
- s Celebrar contratos o prestar servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.





Programación Estratégica Institucional

El Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) visualiza el Plan Nacional de Desarrollo como el *“Marco orientador del Gobierno de la República que define las políticas que normarán la acción de gobierno para promover el desarrollo del país, por medio del aumento de la producción, productividad, distribución del ingreso, acceso a los servicios sociales y la participación ciudadana, para la mejora en la calidad de vida de la población. Establece de forma vinculante para las instituciones las prioridades, objetivos y estrategias derivadas de esas políticas, que han sido fijadas por el Gobierno de la República a nivel nacional, regional y sectorial”*⁵.

En este sentido, la Programación Estratégica Institucional tiene por objetivo *“Contar con un marco orientador anualizado de las metas de las acciones estratégicas del PND⁶ y los CCC⁷ con una visión sectorial, que sirva de referencia para la programación anual institucional Contar con un marco orientador anualizado de las metas de las acciones estratégicas del PND y los CCC con una visión sectorial, que sirva de referencia para la programación anual institucional”*⁸.

De acuerdo con los Lineamientos Técnicos y Metodológicos la Programación Estratégica Institucional 2009 se compone de tres elementos fundamentales:

- s La Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI-2009)
- s Los aspectos estratégicos de la entidad.
- s La programación estratégica a nivel de programa.

A. Matriz Anual de Programación Institucional:

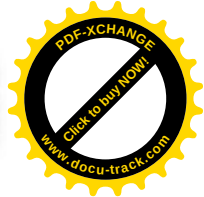
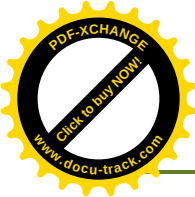
El primer instrumento, es decir, la MAPI – 2009, permite a MIDEPLAN y a la institución *obtener información anualizada del total de programas y proyectos establecidos en el PND 2006-2010 y de aquellos programas y proyectos*

⁵ MIDEPLAN, Ministerio de Hacienda. Lineamiento Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional 2009.

⁶ Entiéndase Plan Nacional de Desarrollo.

⁷ Entiéndase Contrato con la Ciudadanía

⁸ MIDEPLAN, Ministerio de Hacienda. Lineamiento Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional 2009.



estratégicas institucionales que forman parte de la estrategia prevista para el logro de dicho Plan⁹.

De conformidad con el procedimiento establecido, CONAVI remitió a la Sra. Ministra del Sector la MAPI – 2009 para el dictamen de vinculación respectivo. El aval fue recibido mediante oficio DM 3280-08 de fecha 28 de agosto de 2008.

El 8 de setiembre de 2008 mediante oficio DE08-3092, el Director Ejecutivo de CONAVI, en cumplimiento de los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional 2009, sometió a consideración de MIDEPLAN la MAPI debidamente dictaminada por la Señora Ministra Rectora del Sector.

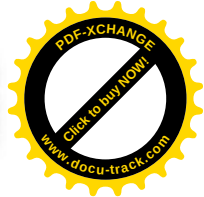
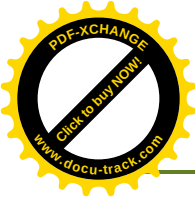
Posteriormente, se realizaron ajustes a la MAPI 2009 remitida a MIDEPLAN y actualmente se está a la espera del dictamen de vinculación.

En este punto interesa retomar las acciones estratégicas sectoriales establecidas en el PND y las acciones estratégicas institucionales que el CONAVI se ha planteado para alcanzar las metas a que se comprometió con la ciudadanía:

Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.



⁹ IDEM



Plan para el descongestionamiento del tránsito vehicular urbano.

Construir 3 radiales.

Construir 2 pasos a desnivel

Plan para incrementar la seguridad vial.

Construir 6 puentes peatonales

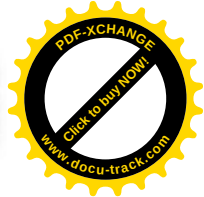
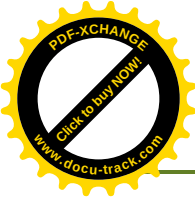
Demarcar 2000 km de carreteras

Es importante acotar que la Matriz Anual de Programación Institucional 2009 (MAPI-2009) se remitió mediante oficio DE08-3092 a MIDEPLAN se aporta en el Anexo N° 1.

B. Aspectos estratégicos institucionales

El CONAVI concluyó en el año 2007 la formulación de la Primera Parte del Plan Estratégico Institucional la cual fue aprobada por el Consejo de Administración en junio de 2008. Como resultado de dicho Plan se formulan y plantean acciones estratégicas orientadas a potenciar las oportunidades y fortalezas de la entidad y controlar y/o minimizar las debilidades y amenazas que afectan el cumplimiento de la misión de este Consejo.

Este apartado se desarrolla en el mismo orden en que se establece en los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional 2009.



Misión

Delimita la razón de ser del Consejo Nacional de Vialidad, reflejo de la realidad actual pero al mismo tiempo delimita el posicionamiento deseado para el futuro, identifica nuestros productos, nuestra gente, nuestra organización, nuestra institución:

MISIÓN

Entidad pública especializada en infraestructura vial, comprometida con el bienestar y desarrollo de Costa Rica, capaz de asegurar la sostenibilidad de la Red Vial Nacional, a través de contratos y convenios con terceros para garantizar condiciones óptimas de operación, mediante un proceso de mejora continua y en armonía con el ambiente.

Visión

La visión es “un sueño que nos proponemos hacer. Un sueño creíble y motivador capaz de invitar a otros a que se comprometan en su realización”:

VISIÓN

Ser una entidad eficiente y oportuna en la administración de recursos, con alto compromiso de servicio y calidad, reconocida a nivel nacional e internacional, que promueve la incorporación de innovaciones tecnológicas para consolidar la Red Vial Nacional en términos adecuados de niveles de servicio y seguridad acordes con el desarrollo socioeconómico de Costa Rica.

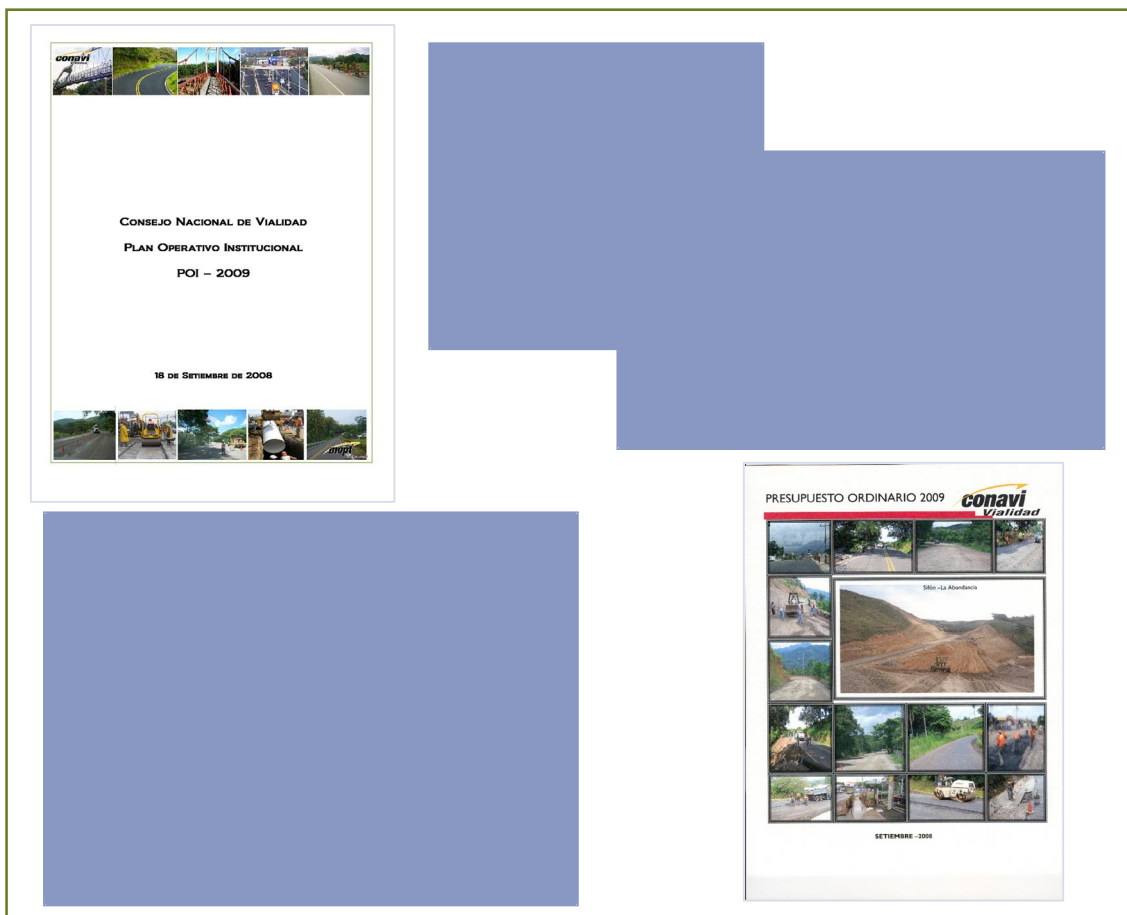
Programas presupuestarios

El CONAVI de conformidad con los lineamientos presupuestarios integra todas sus unidades en cuatro programas presupuestarios en función de los productos finales que contribuyen con el cumplimiento de objetivos y metas, dentro de los cuales se incluye el programa de apoyo (administración superior).

Programa 01: Administración Superior

En él se incorporan los órganos de decisión política y gerencial así como los sistemas de administración y de control financiero. En este programa se realizan actividades de carácter sustantivo y otras de apoyo administrativo.

Este programa está integrado por el Consejo de Administración, la Dirección Ejecutiva, las Unidades Asesoras (Asesoría Legal, Planeamiento y Control, Informática y Costos) y la Dirección de Administración y Finanzas.



Programa 02: Conservación Vial

Este programa incluye los proyectos que realiza el CONAVI y que responden a los objetivos que por ley se le encargan a la institución, relacionados con la conservación vial (mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico) y la rehabilitación de la Red Vial Nacional. La Dirección de Conservación Vial es la dependencia responsable de velar por la ejecución de esas actividades y consecuentemente la responsable del programa. Este programa también incluye las tareas y productos que genera el Departamento de Pesos y Dimensiones recientemente incorporado al CONAVI.

Dirección de Conservación Vial y Departamento de Pesos y Dimensiones

Conservación de carreteras



Atención de emergencias



Atención de Puentes



Mantenimiento de la Red en Lastre



Control Pesos y Dimensiones

EJES CONTENEDORES			
Eje	Longitud (mts)	Alto (mts)	Superficie (mts²)
Doble	15	2.5	37.5
Doble	15	4.0	60.0
Doble	14	7.0	98.0
Doble	14	7.5	105.0
Doble	12	4.0	48.0
Doble	12	4.5	54.0
Doble	12	5.0	60.0
Doble	12	5.5	66.0
Doble	12	6.0	72.0
Doble	12	6.5	78.0
Doble	12	7.0	84.0
Doble	12	7.5	90.0
Doble	12	8.0	96.0
Doble	12	8.5	102.0
Doble	12	9.0	108.0
Doble	12	9.5	114.0
Doble	12	10.0	120.0
Doble	12	10.5	126.0
Doble	12	11.0	132.0
Doble	12	11.5	138.0
Doble	12	12.0	144.0
Doble	12	12.5	150.0
Doble	12	13.0	156.0
Doble	12	13.5	162.0
Doble	12	14.0	168.0
Doble	12	14.5	174.0
Doble	12	15.0	180.0
Doble	12	15.5	186.0
Doble	12	16.0	192.0
Doble	12	16.5	198.0
Doble	12	17.0	204.0
Doble	12	17.5	210.0
Doble	12	18.0	216.0
Doble	12	18.5	222.0
Doble	12	19.0	228.0
Doble	12	19.5	234.0
Doble	12	20.0	240.0
Doble	12	20.5	246.0
Doble	12	21.0	252.0
Doble	12	21.5	258.0
Doble	12	22.0	264.0
Doble	12	22.5	270.0
Doble	12	23.0	276.0
Doble	12	23.5	282.0
Doble	12	24.0	288.0
Doble	12	24.5	294.0
Doble	12	25.0	300.0
Doble	12	25.5	306.0
Doble	12	26.0	312.0
Doble	12	26.5	318.0
Doble	12	27.0	324.0
Doble	12	27.5	330.0
Doble	12	28.0	336.0
Doble	12	28.5	342.0
Doble	12	29.0	348.0
Doble	12	29.5	354.0
Doble	12	30.0	360.0
Doble	12	30.5	366.0
Doble	12	31.0	372.0
Doble	12	31.5	378.0
Doble	12	32.0	384.0
Doble	12	32.5	390.0
Doble	12	33.0	396.0
Doble	12	33.5	402.0
Doble	12	34.0	408.0
Doble	12	34.5	414.0
Doble	12	35.0	420.0
Doble	12	35.5	426.0
Doble	12	36.0	432.0
Doble	12	36.5	438.0
Doble	12	37.0	444.0
Doble	12	37.5	450.0
Doble	12	38.0	456.0
Doble	12	38.5	462.0
Doble	12	39.0	468.0
Doble	12	39.5	474.0
Doble	12	40.0	480.0
Doble	12	40.5	486.0
Doble	12	41.0	492.0
Doble	12	41.5	498.0
Doble	12	42.0	504.0
Doble	12	42.5	510.0
Doble	12	43.0	516.0
Doble	12	43.5	522.0
Doble	12	44.0	528.0
Doble	12	44.5	534.0
Doble	12	45.0	540.0
Doble	12	45.5	546.0
Doble	12	46.0	552.0
Doble	12	46.5	558.0
Doble	12	47.0	564.0
Doble	12	47.5	570.0
Doble	12	48.0	576.0
Doble	12	48.5	582.0
Doble	12	49.0	588.0
Doble	12	49.5	594.0
Doble	12	50.0	600.0
Doble	12	50.5	606.0
Doble	12	51.0	612.0
Doble	12	51.5	618.0
Doble	12	52.0	624.0
Doble	12	52.5	630.0
Doble	12	53.0	636.0
Doble	12	53.5	642.0
Doble	12	54.0	648.0
Doble	12	54.5	654.0
Doble	12	55.0	660.0
Doble	12	55.5	666.0
Doble	12	56.0	672.0
Doble	12	56.5	678.0
Doble	12	57.0	684.0
Doble	12	57.5	690.0
Doble	12	58.0	696.0
Doble	12	58.5	702.0
Doble	12	59.0	708.0
Doble	12	59.5	714.0
Doble	12	60.0	720.0
Doble	12	60.5	726.0
Doble	12	61.0	732.0
Doble	12	61.5	738.0
Doble	12	62.0	744.0
Doble	12	62.5	750.0
Doble	12	63.0	756.0
Doble	12	63.5	762.0
Doble	12	64.0	768.0
Doble	12	64.5	774.0
Doble	12	65.0	780.0
Doble	12	65.5	786.0
Doble	12	66.0	792.0
Doble	12	66.5	798.0
Doble	12	67.0	804.0
Doble	12	67.5	810.0
Doble	12	68.0	816.0
Doble	12	68.5	822.0
Doble	12	69.0	828.0
Doble	12	69.5	834.0
Doble	12	70.0	840.0
Doble	12	70.5	846.0
Doble	12	71.0	852.0
Doble	12	71.5	858.0
Doble	12	72.0	864.0
Doble	12	72.5	870.0
Doble	12	73.0	876.0
Doble	12	73.5	882.0
Doble	12	74.0	888.0
Doble	12	74.5	894.0
Doble	12	75.0	900.0
Doble	12	75.5	906.0
Doble	12	76.0	912.0
Doble	12	76.5	918.0
Doble	12	77.0	924.0
Doble	12	77.5	930.0
Doble	12	78.0	936.0
Doble	12	78.5	942.0
Doble	12	79.0	948.0
Doble	12	79.5	954.0
Doble	12	80.0	960.0
Doble	12	80.5	966.0
Doble	12	81.0	972.0
Doble	12	81.5	978.0
Doble	12	82.0	984.0
Doble	12	82.5	990.0
Doble	12	83.0	996.0
Doble	12	83.5	1002.0
Doble	12	84.0	1008.0
Doble	12	84.5	1014.0
Doble	12	85.0	1020.0
Doble	12	85.5	1026.0
Doble	12	86.0	1032.0
Doble	12	86.5	1038.0
Doble	12	87.0	1044.0
Doble	12	87.5	1050.0
Doble	12	88.0	1056.0
Doble	12	88.5	1062.0
Doble	12	89.0	1068.0
Doble	12	89.5	1074.0
Doble	12	90.0	1080.0
Doble	12	90.5	1086.0
Doble	12	91.0	1092.0
Doble	12	91.5	1098.0
Doble	12	92.0	1104.0
Doble	12	92.5	1110.0
Doble	12	93.0	1116.0
Doble	12	93.5	1122.0
Doble	12	94.0	1128.0
Doble	12	94.5	1134.0
Doble	12	95.0	1140.0
Doble	12	95.5	1146.0
Doble	12	96.0	1152.0
Doble	12	96.5	1158.0
Doble	12	97.0	1164.0
Doble	12	97.5	1170.0
Doble	12	98.0	1176.0
Doble	12	98.5	1182.0
Doble	12	99.0	1188.0
Doble	12	99.5	1194.0
Doble	12	100.0	1200.0



Programa 03: Construcción Vial

Respecto al quehacer del Consejo Nacional de Vialidad en cuanto a “construcción vial”, en cuyo ámbito se enmarcan los proyectos de construcción, rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de carreteras y puentes, con el objetivo de mejorar el nivel de servicio o comunicar poblaciones, permitir el tránsito de personas y productos, acortar distancias y facilitar el desarrollo nacional; los resultados alcanzados en este programa son responsabilidad de dos dependencias ejecutoras: Dirección de Ingeniería y la Dirección de Obras. La primera como responsable de los estudios técnicos, diseños de las obras y elaboración de términos de referencia y carteles de licitación de los proyectos y la segunda, encargada de la supervisión de los proyectos en la etapa de ejecución.

Dirección de Obras y Dirección de Ingeniería

Construcción de carreteras



Mejoramiento de carreteras



Antes

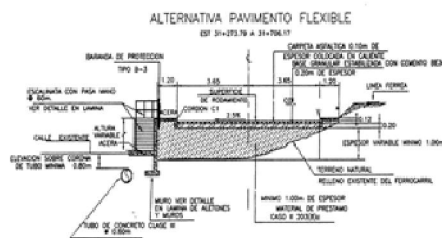


Después

Reconstrucción de carreteras



Diseño de proyectos



Puentes



Programa 04: Operación e inversión en rutas de peaje

En el ámbito Institucional, este producto se convierte en un insumo para el producto final, el cual es la ejecución de proyectos de inversión (mantenimiento, conservación y mejoras) de las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje, que brinde las condiciones de seguridad y comodidad para los conductores.

Los programas sustantivos de la Administración, que utilizan los recursos económicos efectivos, provenientes de la actividad de recaudación son: Programa 02 Conservación Vial y el Programa 03 Dirección de Obras y la Dirección de Ingeniería.

La población beneficiada del producto de la actividad de recaudación de tasa de peaje, son todos los conductores que transitan por las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje, a saber: General Cañas (Alajuela), Florencio del Castillo (Tres Ríos), Bernardo Soto (Naranjo), Próspero Fernández (Escazú) y Braulio Carrillo (Zurquí).

Dirección de Peajes

Conservación de Rutas de Peaje



Construcción de Bahías de Autobuses en Rutas de Peaje

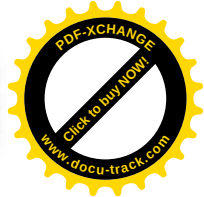
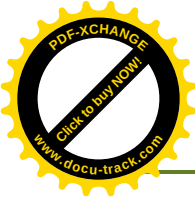


Construcción de Puentes Peatonales en Rutas de Peaje



Recaudación





De conformidad con el Presupuesto Ordinario para el año 2009, la inversión por programa se muestra seguidamente:

Tabla 1: Inversión por Programa Presupuestario

Nombre del Programa	Monto presupuestario (millones ₡)	Participación relativa de cada uno
01 – Administración Superior	₡2.986.482.554	2,02%
02 – Conservación Vial	₡57.289.387.079	38,74%
03 – Construcción Vial	₡82.149.873.368	55,55%
04 – Administración e inversión en rutas de peaje	₡5.446.500.000	3,68%
TOTAL	₡147.872.243.000	100%

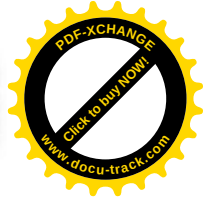
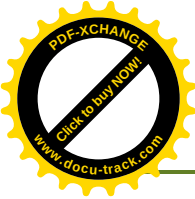
Prioridades Institucionales

La Dirección de Planificación Sectorial del MOPT y la Unidad Asesora de Planeamiento y Control de CONAVI han propuesta la denominada Red Estratégica del país, tomando como referencia la red vial nacional, la conexión frontera – frontera, puerto – puerto, corredores estratégicos por su importancia turística, agrícola, etc., o que permiten brindar redundancia al sistema vial. En el Anexo N°1 se incluye el mapa, listado y orden de prioridad de la Red Estratégica (RE).

Existen entonces tres temas importantes que el CONAVI debe atender: seguridad vial, carreteras y puentes.

Es importante indicar que se toma como base las políticas de intervención propuestas por la Dirección de Planificación Sectorial en setiembre de 2007.

Partiendo de este esquema, se proponen 4 políticas generales referidas a proyectos/programas específicos de seguridad vial, garantizar una red vial transitable, mejorar la red vial nacional a efectos de mejorar la calidad de vida de los costarricenses y la atención de los puentes y estructuras de drenaje mayor.



Las prioridades institucionales para el período 2009-2010 se centran en:

- s El CONAVI cumple con las metas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 “Jorge Manuel Dengo Obregón”.
- s Desarrollo de proyectos que permitan condiciones de seguridad a los usuarios de la Red Vial Nacional.
- s Desarrollo de proyectos que garanticen a los usuarios de la Red Vial Nacional la transitabilidad (movilización) en la infraestructura vial bajo la responsabilidad del CONAVI.
- s Desarrollo de proyectos que mejoren la capacidad funcional (transitabilidad) y/o estructural de la infraestructura vial bajo la responsabilidad del CONAVI para garantizar a los usuarios condiciones de circulación acordes con las necesidades del país.

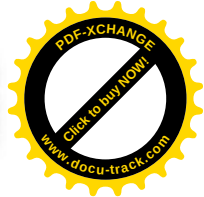
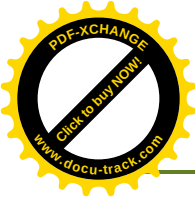
Asignación de recursos

Conforme lo establece la Ley No. 7798, las prioridades de asignación de recursos son:

- s Conservación Vial que incluye mantenimiento rutinario, periódico y rehabilitación de la superficie de ruedo.
- s Mejoramiento.
- s Rehabilitación/reconstrucción.
- s Construcción.

Bajo este panorama, los recursos disponibles para el año 2009 se distribuyeron siguiendo dicho orden de prioridad, en la medida de lo posible, pero considerando además los siguientes factores:

- s Se deben financiar los compromisos ya adquiridos, es decir obras o consultorías en ejecución que no finalizan en este período, contrataciones

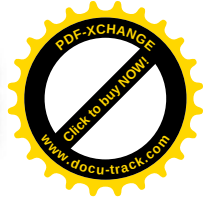
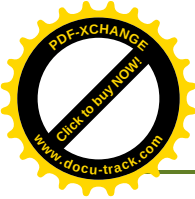


en formalización y obras o consultorías que se están licitando actualmente.

- s Se deben financiar las acciones estratégicas (proyectos) contempladas en el Plan Nacional de Desarrollo.
- s Es precisa la continuidad de los programas de conservación vial.
- s Se deben incluir aquellos proyectos que ya disponen del diseño o cuando este se encuentra en la etapa de presentación del informe final.
- s Para diseño se ha de considerar la programación de obras propuestas por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.
- s Se han de destinar recursos suficientes para el fortalecimiento institucional.

Objetivos estratégicos institucionales:

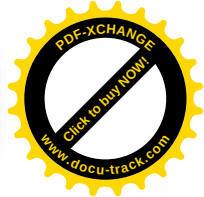
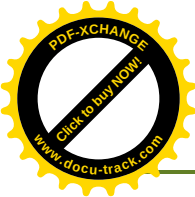
- s Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en todos los proyectos que desarrolla el CONAVI y por medio de la ejecución de proyectos específicos de construcción de puentes peatonales y de proyectos de demarcación.
- s Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la vial red vial nacional a cargo del CONAVI.
- s Ejecutar proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción en la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI.



Indicadores institucionales:

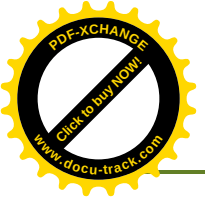
INDICADORES GENERALES:

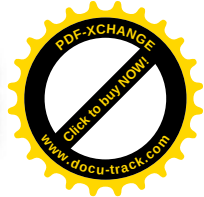
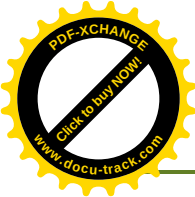
- s Porcentaje de ejecución presupuestaria proyectos programados e incorporados en POI – PRESUPUESTO en relación con proyectos incorporados en Presupuestos Extraordinarios.
- s Porcentaje de ejecución total de gastos.
- s Porcentaje de recursos ejecutados en proyectos de conservación vial respecto al presupuesto institucional.
- s Porcentaje de recursos ejecutados en proyectos de obras (partida 50202) respecto al presupuesto institucional.
- s Porcentaje de km intervenidos x zona.
- s Porcentaje de puentes construidos o reconstruidos por año respecto al total de puentes.
- s Km atendidos por región geográfica respecto al total de km de la región analizada.
- s Km intervenidos por medio de contrataciones por impresibilidad respecto al total de km por conservar.
- s Porcentaje de reajuste respecto al costo estimado de las obras para proyectos licitados en años 2007-2008 que finalicen en el año 2009.
- s Porcentaje de proyectos que cumplen el programa de trabajo.
- s Porcentaje de proyectos que cumplen el presupuesto establecido.



INDICADORES ESPECÍFICOS:

- s Porcentaje km conservados respecto a la programación.
- s Porcentaje de km demarcados por zona.
- s Porcentaje de estaciones fijas funcionando para control de peso.
- s Porcentaje km intervenidos mediante proyectos de construcción, rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento respecto a la programación.
- s Número de puentes construidos, reconstruidos o rehabilitados.
- s Número de diseños de carreteras y puentes concluidos.
- s Número de radiales construidas.
- s Número de pasos a desnivel construidos.
- s Número de topics construidos.
- s Número de puentes peatonales construidos.
- s Inversión por kilómetro par conservación de la red vial nacional asfaltada.
- s Inversión por kilómetro par conservación de la red vial nacional en lastre.
- s Costo por kilómetro de diseño de carreteras.
- s Costo por metro lineal de diseño de puentes.
- s Costo por kilómetro de radiales construidas.
- s Costo por metro lineal de puentes peatonales construidos.

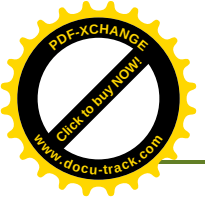


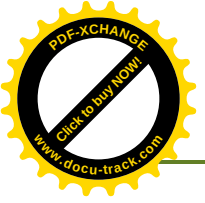


Programación Estratégica a Nivel de Programa

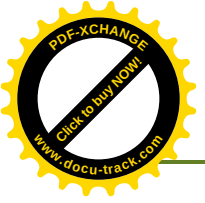
Es el instrumento que contempla información sobre la misión, productos, usuarios, beneficiarios, objetivos estratégicos, indicadores de gestión y de resultados.

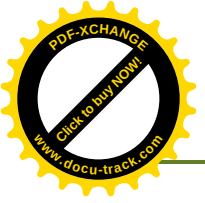
De conformidad con lo establecido en los Lineamientos Técnicos y Metodológicos la Programación Estratégica Institucional 2009 en las páginas siguientes se presentan las Matrices Estratégicas de cada programa presupuestario del CONAVI, a excepción del programa 01 "Administración Superior".



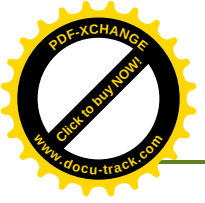


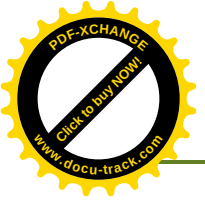
Programación Estratégica Programa 02
Conservación Vial



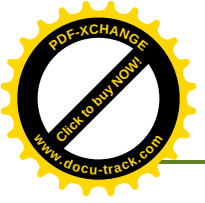


*Programación Estratégica Programa 03
Construcción Vial*



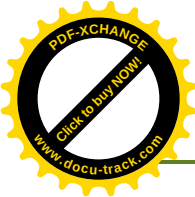


*Programación Estratégica Programa 04
Operación e Inversión en Rutas de Peaje*



Plan Operativo Institucional - 2009

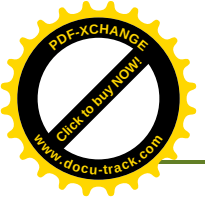




Detalle de Proyectos de Inversión

En las páginas siguientes se presenta el listado de proyectos considerados en el POI 2009, los cuales permitirán el cumplimiento de metas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2010.

Es importante indicar que todos los montos se encuentran en colones (¢).



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2009

Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

Conservar 4.200 km de la Red Vial Nacional Asfaltada

Dirección de Conservación Vial

Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (millones €)			
	Provincia	Cantón	Ruta N°		Total Presupuesto Ordinario 2009			
					Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	TOTAL
Conservación Vial Red Asfaltada (LP-01-2005)								
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-1	San José	San José, Goicoechea, Alajuela, Moravia y Montes de Oca.	Varías	259.46	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-2	San José	San José, Escazú, Puriscal, Mora, Santa Ana y Turbianaes	Varías	202.87	920.000.000,00			920.000.000,00
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-3	San José	Desamparados, Curridabat, Acosta, Turrazo, Aserrí, Dota y León Cortés	Varías	228.47	680.000.000,00			680.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-4	Alajuela	Poás, Alajuela (menos distrito de Sarapiquí) y Alajuela	Varías	221.35	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-5	Alajuela	Narajón, Grecia (menos distrito Río Cuarto), Alajuela, San Ramón y Palmares	Varías	208.16	950.000.000,00			950.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-6	Alajuela	San Ramón (menos distrito Perlas Blancas), Palmares y Alajuela Ruiz	Varías	170.96	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Cartago, Zona 1-7	Cartago	Cartago, La Unión, Oreamuno, El Guacaro y Curridabat	Varías	222.97	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Cartago, Zona 1-8	Cartago	Alvarado, Paraiso, Jiménez y Turrialba	Varías	223.62	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Heredia, Zona 1-9	Heredia	Heredia, Balva, Santo Domingo, San Rafael, San Isidro, Belén y Flores.	Varías	206.21	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-1	Guanacaste	Liberia, Carrillo y La Cruz	Varías	250.24	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-2	Guanacaste	Atangares, Carles y Talamanca	Varías	161.88	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-3	Guanacaste	Bagaces, Santa Cruz y Carrillo	Varías	368.16	930.000.000,00			930.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-4	Guanacaste	Puntarenas, Nicoya, Hoguenda y Nandayure.	Varías	199.3	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación Vial de la Región 3 Pacífico Central, Zona 3-1	Puntarenas	Puntarenas, Montes de Oro y Esparza.	Varías	161.88	750.000.000,00			750.000.000,00
Conservación Vial de la Región 3 Pacífico Central, Zona 3-2	Puntarenas	San Mateo, Oroquieta, Garabito, Paríra y Aguirre	Varías	172.3	750.000.000,00			750.000.000,00
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-1	San José- Puntarenas	Pérez Zeledón y Osa	Varías	251.21	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-2	San José- Puntarenas	Buenos Aires y Coto Brus	Varías	232.84	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-3	San José- Puntarenas	Osa, Golfito y Corredores	Varías	234.22	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00

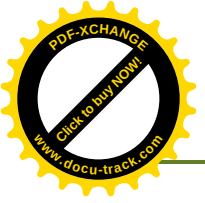
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2009

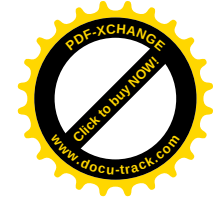
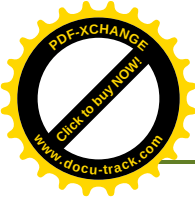
Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

Conservar 4.200 km de la Red Vial Nacional Asfaltada

Dirección de Conservación Vial

Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (millones €)			
	Provincia	Cantón	Ruta N°		Total Presupuesto Ordinario 2009			
					Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	TOTAL
Conservación Vial Red Asfaltada (LP-01-2005)								
Conservación Vial de la Región 5 Huetar Atlántica, Zona 5-1	Limón	Pocotí, Guadalupe y Siquirres.	Varias	214,46	900.000.000,00			900.000.000,00
Conservación Vial de la Región 5 Huetar Atlántica, Zona 5-2	Limón	Malina, Limón y Tolamancia.	Varias	203,28	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
Conservación Vial de la Región 6 Huetar Norte, Zona 6-1	Alajuela	Sarapiquí, San Carlos, el distrito Río Cuarto, el distrito de Sarapiquí, el distrito de Peñas Blancas.	Varias	206,31	908.000.000,00			908.000.000,00
Conservación Vial de la Región 6 Huetar Norte, Zona 6-2	Alajuela	Los Chiles, Ugalte, San Carlos y Guatuso.	Varias	278,5	1.032.000.000,00			1.032.000.000,00
Carretera General Cañas (LP-01-2005 y por contratar)	San José-Heredia-Alajuela	San José-Heredia-Belén-Alajuela	1	15,18		526.000.000,00		526.000.000,00
Carretera Bernardo Soto (LP-01-2005 y por contratar)	Alajuela	Palmares-Grecia-Narajón-Alajuela-San Ramón	1	41,28		936.000.000,00		936.000.000,00
Carretera Florencio del Castillo (LP-01-2005 y por contratar)	San José-Cariego	Curridabat-La Unión-Morones de Oca-Cariego San José	2	22,9		430.000.000,00		430.000.000,00
Carretera Próspero Fernández (LP-01-2005 y por contratar)	San José	San José-Escalón-Santa Ana	27	14,53		48.000.000,00		48.000.000,00
Carretera Braulio Carrillo (LP-01-2005 y por contratar)	San José-Heredia-Limón	Varios	32	62,9		450.000.000,00		450.000.000,00
Carretera Braulio Carrillo, rehabilitación de la boza de concreto, sección Tournón (Ruta Nacional N° 108) - Límite San José-Heredia (Puente Río Virilla)	San José	Gacacocha-Tirols	32	3,2		400.000.000,00		400.000.000,00
Sellado de Grietas y Juntas en Pavimento de Concreto Hidráulico	Varias	Varios	Varias		50.000.000,00			50.000.000,00
TOTAL				5.038,64	20.620.000.000,00	2.790.000.000,00	-	21.146.000.000,00





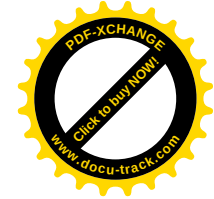
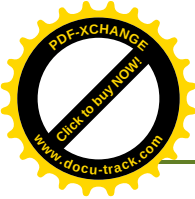
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2009

Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

Conservar 1.500 km de la Red Vial Nacional Lastre y Tierra

Responsable: Dirección de Conservación Vial

Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (millones €)	
	Provincia	Cantón	Ruta N°		Estimado	Presupuesto Ordinario 2009 Fondo Vial
Conservación Vial Red Lastre y Tierra (2007LN-000004-CV)						
Zona 1-1	San José	Desamparados, Tarrazú, Aserri, Goicoechea, Alajuelita, Moravia, Dota, León Cortés	206, 209, 217, 218, 301, 307, 309, 313, 315, 336	93,90	1.857.131.524	900.000.000,00
Zona 1-2 A	San José	Puriscal, Turrubares	136, 314, 316, 319, 707	84,96	2.023.566.333	900.000.000,00
Zona 1-2 B	San José		239, 317, 318, 320, 324	83,97	1.995.153.787	900.000.000,00
Zona 1-3 A	Alajuela	Alajuela, San Ramón, Grecia, San Mateo, Atenas, Naranjo, Palmares, Poás, Orotina, San Carlos, AlfaroRuiz y Valverde Vega	136, 707, 742, 755, 757	50,26	1.359.464.700	650.000.000,00
Zona 1-3 B	Alajuela		704, 709, 713, 714, 715, 725, 741, 502	50,02	485.931.605	243.000.000,00
Zona 1-4 A	Cartago	Cartago, Paraíso, La Unión, Jiménez, Turrialba, Alvarado, Oreamuno y El Guarco	218, 225, 401, 402, 405, 411, 415	44,59	1.033.334.978	516.000.000,00
Zona 1-4 B	Cartago		408, 413, 414	69,77	1.440.000.000	720.000.000,00
Zona 2-1	Guanacaste	Liberia, Bagaces, Carrillo y La Cruz	4, 170, 917, 918, 922, 935	90,29	1.200.000.000	600.000.000,00
Zona 2-2 A	Alajuela	Upala	4, 138, 728, 729, 730, 731	60,22	1.200.000.000	600.000.000,00
Zona 2-2 B	Alajuela		164, 170, 732, 737, 917	116,42	1.440.000.000	720.000.000,00
Zona 2-3 A	Guanacaste	Cañas, Abangares y Tilarán	601, 602, 925, 927, 930	75,66	1.920.000.000	900.000.000,00
Zona 2-3 B	Guanacaste		143, 145, 606, 619, 734, 926	100,78	2.400.000.000	1.100.000.000,00
Zona 2-4 A	Guanacaste	Santa Cruz	152, 160, 904, 909	95,15	1.149.514.601	575.000.000,00
Zona 2-4 B	Guanacaste		910, 911, 912, 920, 928, 931, 933	40,59	1.881.714.945	750.000.000,00
Zona 2-5 A	Guanacaste	Nicoya	150, 168, 921, 931, 934	100,64	585.761.486	293.000.000,00
Zona 2-5 B	Guanacaste		157, 905, 906, 907, 920, 929	68,63	960.000.000	480.000.000,00
Zona 2-6 A	Guanacaste	Nandayure y Hojancha	158, 160, 915	84,55	438.553.605	219.300.000,00
Zona 2-6 B	Guanacaste		901, 902, 903	80,21	575.239.972	287.700.000,00
Zona 2-7 A	Puntarenas y Guanacaste	Puntarenas y Nandayure	21, 160	53,70	396.449.760	198.300.000,00
Zona 2-7 B	Puntarenas y Guanacaste		163, 623, 624	55,93	267.413.580	133.800.000,00
Zona 3-1 A	Puntarenas	Puntarenas, Esparza y Montes de Oro	601, 602, 605, 606, 619, 620	73,29	570.951.881	285.500.000,00
Zona 3-1 B	Puntarenas		603, 604, 742, 756	44,64	396.070.106	198.100.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2009

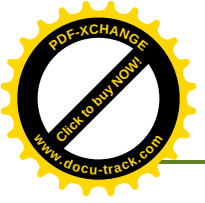
Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

Conservar 1.500 km de la Red Vial Nacional Lastre y Tierra

Responsable: Dirección de Conservación Vial

Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (millones €)	
					Estimado	Presupuesto Ordinario 2009
	Provincia	Cantón	Ruta N°			Fondo Vial
Conservación Vial Red Lastre y Tierra (2007LN-000004-CV)						
Zona 3-2	Puntarenas	Aguirre, Parrita y Garabito	239, 301, 320, 607, 609, 616	61,20	2.789.200.276	900.000.000,00
Zona 4-1 A	San José	Pérez Zeledón	326, 327, 329, 331, 332, 333, 334,	67,87	1.101.381.409	550.000.000,00
Zona 4-1 B	San José		242, 322, 323, 325, 328, 335	52,14	629.895.143	315.000.000,00
Zona 4-2 A	Puntarenas	Buenos Aires, Osa y Golfito	245,00	73,11	1.000.000.000	500.000.000,00
Zona 4-2 B	Puntarenas		611, 614	37,29	774.272.587	380.000.000,00
Zona 4-3	Puntarenas	Coto Brus y Corredores	238, 246, 608, 612, 613, 625	79,75	2.400.000.000	900.000.000,00
Zona 5-1	Limón	Pococi y Sarapiquí	229, 247, 249, 505, 810, 814	88,19	1.632.299.252	800.000.000,00
Zona 5-2 A	Limón	Siquirres y Guácimo	248, 415, 812	47,67	637.725.021	318.000.000,00
Zona 5-2 B	Limón		804, 806, 811, 816	57,68	853.251.644	426.000.000,00
Zona 5-3	Limón	Limón, Matina y Talamanca	801, 802, 803, 804, 813	56,87	1.342.520.414	600.000.000,00
Zona 6-1 A	Alajuela	San Carlos	227, 749, 750	57,49	362.704.004	181.000.000,00
Zona 6-1 B	Alajuela		250, 744, 745, 746	99,28	384.105.039	192.000.000,00
Zona 6-1 C	Alajuela		739, 747, 748	29,33	198.055.478	99.000.000,00
Zona 6-2 A	Alajuela	San Carlos, Los Chiles y Guatuso	739, 747, 748, 750, 751, 752, 753	98,11	1.155.255.905	577.000.000,00
Zona 6-2 B	Alajuela		143, 733, 734	80,58	1.800.000.000	800.000.000,00
Zona 6-2 C	Alajuela		138, 139, 936	62,02	1.000.000.000	500.000.000,00
TOTAL				2.666,75	43.636.919.033,75	20.207.700.000,00

Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (millones €)	
					Estimado	Presupuesto Ordinario 2009
	Provincia	Cantón	Ruta N°			Fondo Vial
Otras Obras de Conservación Vial						
Mantenimiento del Puente sobre el Río Tempisque (Puente de la Amistad)	Guanacaste	Nicoya				50.000.000,00
Mantenimiento de Puentes en Rutas Nacionales	Todas	Varios				50.000.000,00
Obras Marítimo Pluviales	Todas	Varios				50.000.000,00
TOTAL						150.000.000,00



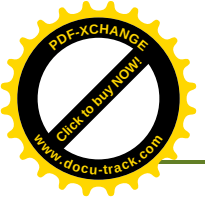
Plan Operativo Institucional - 2009

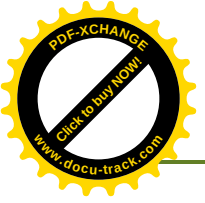


PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2009

Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

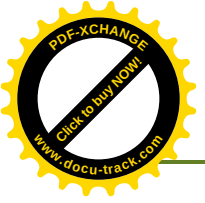
META: Construir, rehabilitar, mejorar 107,5 km de la Red Vial Nacional										Responsable: Dirección de Obras		
N°	Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Estimado	Inversión (millones \$)			Total Presupuesto Ordinario 2009		
		Provincia	Cantón	Ruta N°			Fondo Vial	BCIE				
1	Nueva carretera a San Carlos, Sección Sifón - La Abundancia	Alajuela	San Ramón	35	29,73	\$61.049.657,12	100.000.000,00	10.120.784.632,00	10.220.784.632,00			
2	Nueva carretera a San Carlos, Sección Sifón - La Abundancia (ampliación de calzada)					\$40.000.000,00						
2	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 160 y 928, sección 27 de Abril - Paraiso	Guanacaste	Santa Cruz	160/928	15	3.901,58	0,00	150.252.095,00	150.252.095,00			
3	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 245, sección: Rincón-Puerto Jiménez	Puntarenas	Golfo	245	32,2	14.633,71	2.200.000.000,00	5.292.000.000,00	7.492.000.000,00			
4	Mejoramiento Ruta Nacional No. 606, sección: Los Ángeles - Guacimal	Puntarenas	Puntarenas	606	6,89	1.900,00	110.000.000,00	0,00	110.000.000,00			
5	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 209, Sección: Palmichal - Chirracá	San José	Acosta	209	8,1	1.395,06	16.500.000,00	0,00	16.500.000,00			
6	Carretera Costanera Sur,Pavimentación, sección Quepos -Barú	Puntarenas-San José	Aguirre-Pérez Zeledón	235,34,243	53		0,00	11.200.000.000,00	11.200.000.000,00			
7	Diseño y Reconstrucción Ruta Nacional N°1 Interamericana Norte, Sección Barranca - Limonal - Peñas Blancas	Puntarenas-Guanacaste	Varios	1	197	Sin estimar	0,00	1.884.511.758,00	1.884.511.758,00			
8	Mejoramiento Ruta Nacional N° 336, Monterrey - San Andrés - San Antonio de León Cortés, Sección: Monterrey - San Andrés-San Antonio (trabajos finales)	San José	Aserí - León Cortés	336	10	1559,904	1.340.000.000,00	0,00	1.340.000.000,00			
9	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 613, sección Sabalito - Las Melizás	Puntarenas	Coto Brus	613	23,3		2.800.000.000,00	0,00	2.800.000.000,00			
10	Conclusión de los trabajos de Mejoramiento Ruta Nacional N° 313, La Fila -Monterrey - La Legua, Sección: Monterrey - La Legua.	San José	Aserí - León Cortés	313	5	807,471332	749.200.000,00	0,00	749.200.000,00			
11	Mejoramiento Ruta Nacional No. 925, Sección: Tilarán-Libano.	Guanacaste	Tilarán	925	9		1.900.000.000,00	0,00	1.900.000.000,00			
12	Mejoramiento de Los Angeles - San Miguel de Santo Domingo, Ruta N°117	Heredia	Santo Domingo	117	1,8		1.674.500.000,00	0,00	1.674.500.000,00			
13	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 249, sección: La Teresa-Tricabán	Limón	Pococí	249	16		2.800.000.000,00	0,00	2.800.000.000,00			
14	Mejoramiento Ruta Nacional No. 158, sección: Lajas - Hojancha	Guanacaste	Hojancha	158	11,1		120.000.000,00	0,00	120.000.000,00			
15	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 256, sección Hone Creeck - Puerto Viejo - Manzanillo	Limón	Talamanca	256	18,6		110.000.000,00	0,00	110.000.000,00			
15	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 3, Sección Pozuelo-Pirro	San José - Heredia	San José-límite cantonal Heredia-Santo Domingo	3	5		5.000.000,00	0,00	5.000.000,00			
16	Mejoramiento Ruta Nacional N° 142, San Gregado - Nuevo Arenal - Tilarán, Sección 1: San Gregado - Nuevo Arenal	Guanacaste	Tilarán	142	9		110.000.000,00	0,00	110.000.000,00			
17	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 21, secciones: Quebrada San Pedro - Quebrada Troncal y Jicaral - Río Lepanto.	Puntarenas	Puntarenas	21	11,4		110.000.000,00	0,00	110.000.000,00			
19	Concesión San José-Caldera							6.720.000.000,00	6.720.000.000,00			
TOTAL									49.512.748.485,00			





Plan Operativo Institucional - 2009





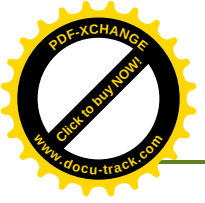
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2009

Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

META: Construir o reconstruir 10 puentes de la Red Vial Nacional

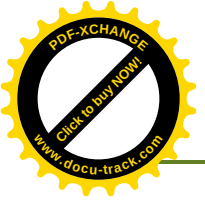
Responsables: Dirección de Ingeniería - Dirección de Obras

N°	Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (m)	Asignado 2009				
		Provincia	Cantón	Ruta N°		Estimado	Fondo Vial	Fondo Peajes	BCE	Total Presupuesto Ordinario 2009
1	Diseño y construcción del puente sobre el Río Grande, Ruta Nacional N° 150, entrada a Nicoya	Guanacaste	Nicoya	150		403,90	247.500.000,00			247.500.000,00
2	Diseño y construcción del puente sobre el Río Perico, Ruta Nacional N° 150, entrada a Nicoya	Guanacaste	Nicoya	150		228,35	48.400.000,00			48.400.000,00
3	Diseño y construcción del nuevo puente sobre el Río Virilla (Macho), Ruta Nacional N° 220, sección La Trinidad de Moravia-Parasito (Santa Rosa)	San José	Moravia -Santo Domingo	220	40	300,56	277.200.000,00			277.200.000,00
4	Diseño y Construcción del Puente sobre el Río Jilguero. Ruta Nacional N° 2, San Isidro de Pérez Zeledón	San José	Pérez Zeledón	2	50,41	1.056,87	891.000.000,00			891.000.000,00
5	Diseño y Construcción del Puente sobre el Río San Isidro. Ruta Nacional N° 2, Sección San Isidro - Río Convento	San José	Pérez Zeledón	2	47,6	894,76	718.300.000,00			718.300.000,00
6	Diseño y construcción de puente de la Quebrada en Estación 342+960. RN N°2, Sección Río Claro - Corredores	Puntarenas	Corredores	2	17	149,86	102.300.000,00			102.300.000,00
7	Diseño y construcción de los puentes existentes en la Ruta Nacional 3, sección: Atenas - San Mateo	Alajuela	Atenas - San Mateo	3	55,17,28,15	1.065,71	874.500.000,00			874.500.000,00
8	Diseño y construcción del Puente sobre el Río Jiménez, RN N°248, sección Río Jiménez - Villa Franca	Limón	Guácimo	248		878,99	775.500.000,00			775.500.000,00
9	Diseño y construcción del puente sobre el Río Ipis, Ruta Nacional No. 102, Sección San Vicente de Moravia- San Isidro de Coronado	San José	Moravia - Coronado	102		350,53	275.000.000,00			275.000.000,00
10	Diseño y construcción del puente sobre el Río Caño Grande, Ruta Nacional N° 140, sección: Aguas Zarcas - Venecia	Alajuela	San Carlos	140	10	180,00	359.700.000,00			359.700.000,00
11	Diseño y construcción puente sobre Quebrada Pedregoso, ubicada en Ruta Nacional N°2 Río Claro-La Fortuna.	San José	Pérez Zeledón	2	19	153,95	106.700.000,00			106.700.000,00
12	Diseño y construcción de puente Quebrada La Fortuna Ruta Nacional 702 sección Chachagua-La Fortuna	Alajuela	San Carlos	702			10.000.000,00			10.000.000,00
13	Rehabilitación del puente sobre Río Nuevo, Ruta Nacional N°2, Sección Lte cantonal Golfito Corredores - Ciudad Neilly (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	Puntarenas	Corredores	2	N/A	Sin estimar				
14	Rehabilitación del puente sobre Río Aranjuez, Ruta Nacional N°1, Sección Lte Monte de Oro/Puntarenas (Quebrada Palo) - Lte provincial Puntarenas / Guanacaste (Río Lagarto) - (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	Puntarenas	Puntarenas / Montes de Oro	1	N/A					
15	Rehabilitación del puente sobre Río Abangares, Ruta Nacional N°1 , Sección La Irma- Río Lajas (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	Guanacaste	Abangares	1	N/A					
16	Rehabilitación del puente sobre Río Azufrado, Ruta Nacional N° 1, Sección Liberia - Quebrada Puercos (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	Guanacaste	Liberia	1	N/A					
17	Rehabilitación del puente sobre Río Puerto Nuevo, Ruta Nacional N° 2, Sección Paso Real- Quebrada Iguala (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	Puntarenas	Buenos Aires	2	N/A					
18	Rehabilitación del puente sobre Río Chirripó, Ruta Nacional N° 4, entre las secciones de control 70110 y 40521(Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	Limón	Pococi (Limón) / Sarapiquí (Heredia)	4	N/A		275.000.000,00			275.000.000,00
19	Rehabilitación del puente sobre Río Sarapiquí, Ruta Nacional N° 4, Sección Las Vueltas (Horquetas) - Puerto Viejo (Sarapiquí) (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	Heredia	Sarapiquí	4	N/A					
20	Rehabilitación del puente sobre Río Sucio, Ruta Nacional N° 32, entre las secciones de control 70160 y 10990 (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	Limón	Vásquez (Coronado) / Oreamuno (Cartago)	32	N/A					
21	Rehabilitación del puente sobre Río Chirripó, Ruta Nacional N°32, Sección San Miguel - Río Toro (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	Limón	Matina	32	N/A					
22	Rehabilitación del puente sobre Río Torres, Ruta Nacional N° 218, entre las secciones de control 19064 y 19063 (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	San José	San José / Goicochea	218	N/A					
23	Diseño y construcción de estructura mayor de drenaje Estero de Quepos, Ruta Nacional No. 34	Puntarenas	Quepos	34	15	70,00	550.000.000,00			550.000.000,00
24	Construcción del Puente sobre el Río Penitencia, Ruta Nacional N° 247, Sección Palmitas - Puerto Lindo	Limón	Pococí	247	49,9	525,00				
25	Construcción del Puente sobre el Río La Suerte, Ruta Nacional N° 247, Sección Palmitas - Puerto Lindo	Limón	Pococí	247			825.000.000,00			825.000.000,00
26	Diseño y construcción del puente sobre el Río Reventado, Ruta Nacional N° 236, sección Taras de Cartago	Cartago	Cartago	236			530.400.000,00			530.400.000,00
27	Rehabilitación del Puente sobre el Río Grande de Tárcoles entre Turrubares y Orotina	San José - Alajuela	Turrubares - Orotina	137			1.000.000,00			1.000.000,00
28	Rehabilitación del Puente sobre el Río Grande de Orosi en poblado de Palomo , Cartago	Cartago	Paraíso	224			1.000.000,00			1.000.000,00
29	Rehabilitación del Puente sobre el Río Turrialba en inmediaciones de Mon Río en Turrialba	Cartago	Turrialba	230/415			1.000.000,00			1.000.000,00
30	Rehabilitación del puente sobre el Río Virilla que en su momento fue diseñada por CACISA.	San José	Límite SJ - Tibas	32			1.000.000,00			1.000.000,00
TOTAL										6.870.500.000,00



Plan Operativo Institucional - 2009





PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2009

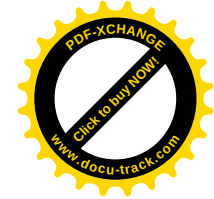
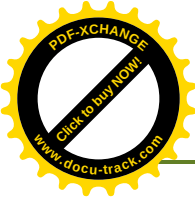
Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

Responsable: Dirección de Ingeniería

META: Diseñar 10 proyectos de infraestructura vial

	Proyecto	Estado	Contratación	Descripción	Estimado	Total Presupuesto Ordinario 2009
1	Mejoramiento de las Rutas Nacionales Nos. 931, 150, 906 y 929, sección: Santa Cruz-Santa Bárbara-Corrallo-Puerto Hume.	En ejecución	010-2007 (LA)	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€227.500.000,00	€91.000.000,00
2	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 238, Sección: Paso Canoas-Laurel-Bella Luz	En ejecución	009-2007 (PU)	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€175.000.000,00	€55.600.000,00
3	Diseño del mejoramiento de la Corte de Carriago hasta la Fábrica de Cemento en Agua Caliente	Carriago	Carriago	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€10.000.000,00	€10.000.000,00
4	Diseño para el Mejoramiento de la RN 245, (Chacarita - Rincón).	En ejecución	017-2007 (PU)	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€69.010.000,00	€69.010.000,00
5	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 237, sección: Paso Real-San Vito-Ciudad Neilly.	Por iniciar	008-2007 (PU)	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€410.000.000,00	€287.000.000,00
6	Regencia Ambiental en el proyecto Construcción de la nueva Carretera a San Carlos, sección: Sñón-Ciudad Quesada (La Abundancia).	Ejecución	030-2006 (PU)	Contratación de una firma consultora para prestar servicios de Regencia Ambiental.	€61.588.800,00	€220.000.000,00
7	Mejoramiento de la RN° 17Sección Intersección RN N° 23 (El Roble) - Angostura - Ocal.	Readjudicado	LN 35-07	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€39.300.000,00	€39.300.000,00
8	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 920, sección: Santa Bárbara-Ortega	Adjudicado	LA 12-08	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€45.000.000,00	€90.000.000,00
10	Diseño para el Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 5, sección Tournón-El Pirro	Por licitar (Consultoría)		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€25.000.000,00	€300.000.000,00
9	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 323, sección: Rivas-La Piedra.	Suspendido	LA-31-07	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€35.000.000,00	€22.600.000,00
15	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 160, sección: Paquera-Tambor	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€210.000.000,00	€30.000.000,00
16	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 806, sección: El Carmen de Siquirres-Cafío Blanco	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€55.000.000,00	€10.000.000,00
17	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 121, sección: San Rafael-Ciudad Colón	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	€45.000.000,00	€20.000.000,00

Proyecto		Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Estimado	BCIE	Total Presupuesto Ordinario 2009
		Provincia	Cantón	Ruta N°				
1	Paso a desnivel Paso Ancho (Carretera de Circunvalación)	San José	San José	39	1,0	1.334,00	1.387.406.160,00	1.387.406.160,00
2	Paso a desnivel Alajuelita (Carretera de Circunvalación)	San José	San José	39	1,0	1.334,00		
TOTAL								1.387.406.160,00

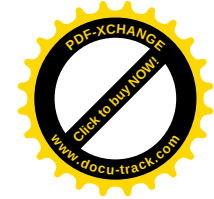
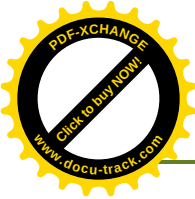


PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2009-2010

Plan para incrementar la seguridad vial

META: Construir 3 puentes peatonales

Proyecto		Ubicación Geográfica			Cantidad	Asignado 2009			Total Presupuesto Ordinario 2009
		Provincia	Cantón	Ruta N°		Fondo Vial	Fondo de Peajes	BCIE	
1	Obras de seguridad vial en ruta nacional No. 2, San Isidro Palmares	San José		2	Varios	100.000.000,00			100.000.000,00
2	Puente Peatonal Ruta Nacional N°10, Sección Cartago - Paraiso	Cartago	Paraiso	10	1,0	50.000.000,00			50.000.000,00
3	Diseño y Construcción de Puente Peatonal Ruta Nacional N°102, Sección San Vicente de Moravia - San Isidro de Coronado	San José	Moravia	102	1,0	50.000.000,00			50.000.000,00
4	Diseño y construcción de puente peatonal en Esparza, Ruta Nacional N° 1.	Puntarenas	Esparza	1	1,0	50.000.000,00			50.000.000,00
5	Diseño y construcción de puente peatonal Circuito Judicial de Guácimo	Limón	Guácimo		1,0	1.000.000,00			1.000.000,00
6	Puente Peatonal Ruta N° 1, Bernardo Soto (Zona Franca BES)	Alajuela	Alajuela	1	1,0	40.000.000,00			40.000.000,00
7	Puente Peatonal frente a Multiplaza (Próspero Fernández)	San José	Escazú	2	1,0	0	100.000.000,00		100.000.000,00
8	Puente Peatonal San Vicente de Tres Ríos	Cartago	Tres Ríos	2	1,0	0	170.000.000,00		170.000.000,00
9	Puente peatonal La Lima, Cartago (Florencio del Castillo)	Cartago	La Unión	2	1,0	0	100.000.000,00		100.000.000,00
TOTAL						291.000.000,00	370.000.000,00		661.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2009

Plan para incrementar la seguridad vial

Demarcación y seguridad vial de 2.000 km

Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Total Presupuesto Ordinario 2009
	Provincia	Cantón	Ruta N°		
Demarcación vial					
Demarcación horizontal con pintura y capitaluces de varias rutas nacionales.	Todas	Varios	Varias	2000,0	3.000.000.000,00

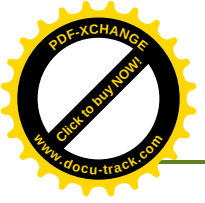
PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2009

Plan para incrementar la seguridad vial

Obras Viales Menores (TOPICS)

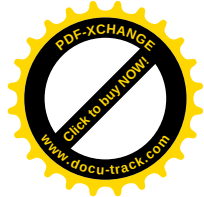
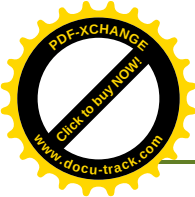
Responsable: Dirección de Ingeniería

Proyecto		Ubicación Geográfica			Longitud (km)		Estimado	Inversión (€)			
								Asignado 2009			Total Presupuesto Ordinario 2009
		Provincia	Cantón	Ruta N°				Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	
								Seguridad Vial			
	Topics y Otros	San José	Varios	Varias				522.500.000,00			522.500.000,00
TOTAL								522.500.000,00	-	-	522.500.000,00



ANEXO N° 1

DICTAMEN DE MIDEPLAN



DE : SINE

NO. DE FAX : 2612752

29 SEP. 2008 02:31PM P1

*Ministro de Planificación Nacional
y Política Económica
República de Costa Rica*

San José, 22 de setiembre de 2008
DM-579-08

Ingeniero
Alejandro Molina Solís
Director Ejecutivo a.i.
Consejo Nacional de Vialidad
Presente

Estimado señor:

Reciba un cordial saludo. En respuesta a sus oficios DE08 3092 y 3093, de fechas 8 y 12 de setiembre del año en curso, y en cumplimiento con lo establecido en el artículo 4 de la Ley N° 8131 de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos y el Decreto N° 34558-H-PLAN de Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional 2009, este Ministerio procedió al análisis de la Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI) del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), correspondiente al año 2009.

De lo anterior se concluye que la MAPI presenta consistencia con la Matriz Anual de Programación Sectorial (MAPSE), el Plan Nacional de Desarrollo (PND) y los Contratos con la Ciudadanía (CCC), en lo que respecta a acciones y metas del Sector de Infraestructura y Transportes, en las cuales su institución tiene la responsabilidad de su ejecución.

De conformidad con la normativa vigente, MIDEPLAN emite el presente dictamen de vinculación.

Cordialmente,

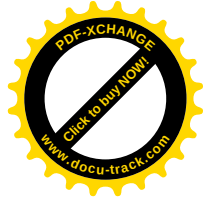
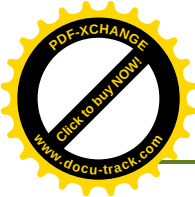

Roberto V. Gallardo Núñez
Ministro



Cc: archivo

Acción estratégica PND	Meta de la Acción Estratégica del PND	Acción Estratégica Institucional	Objetivo de la Acción Estratégica Institucional	Indicador	Línea base año anterior	Meta Anual (2009)	Estimación de recursos presupuestarios -en millones de colones-	
							Recursos Internos	Recursos externos
2. Construir, rehabilitar y mantener la infraestructura vial nacional estratégica y no estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.	2.1. Atender 5.700 Km. de la red vial nacional estratégica y no estratégica cada año.	Conservación de la Red Vial Nacional.	Mantener las carreteras en condiciones adecuadas de transitabilidad que permitan al conductor un viaje más seguro y cómodo	Km. atendidos de la Red Vial Nacional (Conservación Vial)	4200 km	4200	₡ 23.824,80	₡ 23.824,80
	2.1.2. Construir y rehabilitar 1500 Km. de la red vial nacional estratégica y no estratégica	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Km. atendidos de la Red Vial Nacional (Conservación Vial)	1500 Km	1500	₡ 21.768,00	₡ 21.768,00
	2.2. Intervenir 475,5 Km. de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Km. intervenidos de la Red Vial Nacional (Estrategia)	107,5 km	107,5	₡ 14.339,56	₡ 14.924,84
2.3. Construir y reconstruir 49 puentes de la red vial nacional estratégica.	2.3.1. Reconstruir y poner en operación 4 puentes de la red vial nacional estratégica.	Proyecto de inversión No. 1, sección Barranca - Peñas Blancas, 2008. Etapa de preinversión concluida (diseño aprobado) y 2009: Etapa de contratación concluida. Con un monto estimado de \$1.894,51 millones.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Etapa de proyecto				
	2.3.2. Construir 40 puentes de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Número de puentes de la Red Vial Nacional (Estrategia) construidos y reconstruidos	10 puentes	10	₡ 2.802,53	₡ 2.802,53
	2.3.3. Elaborar 40 diseños de carreteras y puentes.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Número de diseños de carreteras y puentes	10 diseños	10	₡ 914,33	₡ 914,33
2.4. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.4.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.4.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.4.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.5. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.5.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.5.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.5.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.6. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.6.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.6.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.6.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.7. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.7.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.7.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.7.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.8. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.8.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.8.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.8.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.9. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.9.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.9.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.9.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.10. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.10.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.10.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.10.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.11. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.11.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.11.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.11.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.12. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.12.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.12.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.12.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.13. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.13.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.13.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.13.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.14. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.14.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.14.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.14.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.15. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.15.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.15.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.15.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.16. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.16.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.16.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.16.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.17. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.17.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.17.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.17.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.18. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.18.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.18.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.18.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.19. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.19.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.19.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.19.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.20. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.20.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.20.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.20.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.21. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.21.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.21.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.21.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.22. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.22.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.22.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.22.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.23. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.23.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.23.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.23.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.24. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.24.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.24.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.24.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.25. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.25.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.25.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.25.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.26. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.26.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.26.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.26.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.27. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.27.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.27.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.27.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.28. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.28.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.28.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.28.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.29. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.29.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.29.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.29.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.30. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.30.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.30.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.30.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.31. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.31.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.31.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.31.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.32. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.32.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.32.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.32.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.33. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.33.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.33.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.33.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.34. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.34.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.34.2. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
	2.34.3. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Meta pendiente de modificación				
2.35. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	2.35.1. Reconstruir y poner en operación 4 secciones de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red						

1.1/ Proyecto de inversión # 9.2.00.0565 Paso desnivel San Sebastián: Proyecto concluido en enero de 2008.



ANEXO N° 2

MAPI 2009 ajustada a Presupuesto Ordinario
2009

Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI)

Institución: Consejo Nacional de Vialidad
Año: 2009
Sector: Transportes

Acción estratégica PMD	Meta de la Acción Estratégica del PMD	Acción Estratégica Institucional	Objetivo de la Acción Estratégica Institucional	Indicador	Línea base año anterior	Meta Anual (2009)	Estimación de recursos presupuestarios -en millones de colones-		
							Recursos internos	Recursos externos	Total de recursos
2. Construir, rehabilitar y dar mantenimiento a la red vial nacional estratégica y no estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.	2.1. Atender 5,700 Km. de la red vial nacional estratégica y no estratégica cada año.	Conservación de la Red Vial Nacional.	Mantener las carreteras en condiciones adecuadas de transitabilidad que permitan al conductor un viaje más seguro y cómodo	Km. atendidos de la Red Vial Nacional / Asfaltada (Conservación Vial)	4200	4200	23.410.00		23.410.00
	2.2. Intervenir 4,75.5 Km. de la red vial nacional estratégica.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Km. atendidos de la Red Vial Nacional / Lastre (Conservación Vial)	1500	1500	20.407.70		20.407.70
6. Reordenar el transporte público de pasajeros en las zonas urbanas de San José, reorganizando y poniendo en marcha cuatro secciones: San José - Pavas, Central, San José - San Pedro y Escazú.	2.3. Construir y reconstruir 49 puentes de la red vial nacional estratégica.	Proyecto de inversión # 9.2.000304 Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 1, sección Barranca - Peñas Blancas, 2008; Etapa de preinversión concluida (diseño aprobado) y 2009: Etapa de contratación concluida. Con un monto estimado de \$1,884.51 millones.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Etapa de proyecto					
	2.4. Elaborar 40 diseños de carreteras y puentes.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Número de puentes de la red vial nacional estratégica, construidos y reconstruidos	10 puentes	10 puentes	6.870.50		6.870.50
6.1. Reorganizar y poner en operación 4 secciones: San José - Pavas, Central, San José - San Pedro y Escazú.	6.2. Poner en operación 7 rutas interseccionales de transporte público en el Área Metropolitana de San José.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Meta pendiente de modificación, a la espera de aprobación por parte de la Presidencia de la República (oficio de requesta del MIDEPLAN DM-239-08 del 19 de mayo de 2008)	Número de diseños 10 diseños	10 diseños	10 diseños	1.584.51		1.584.51
	1) Desampliados Curridabat-San Pedro-Moravia (26.3 KM)								
	2) Moravia-Tibás-Santo Domingo-La Valencia (24.8 KM)								
	3) Hatillo-San Francisco-San Pedro-Guadalupe (32.1 KM)								
4) Guadalupe-Moravia-Tibás-León XIII (22.1 KM)	4) Guadalupe-Moravia-Tibás-León XIII (22.1 KM)								
	5) Escazú-Pavas-Hospital México (Uruca) (18.5 KM)								
	6) Escazú-Aguajeta-Hatillo (21.7 KM)								
	7) Santa Ana-San Antonio de Belén-La Valencia (33.9 KM)								

CONAMI está a la espera de que el Consejo de Transporte Público defina y comunique los requerimientos relacionados con el particular, con el fin de incorporarlo que corresponda, según su competencia, en la programación institucional de obras.

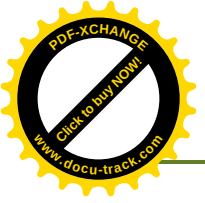


Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI)

Institución: Consejo Nacional de Vialidad
Año: 2009
Sector: Transportes

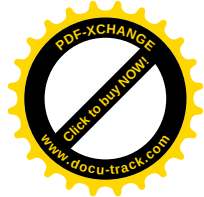
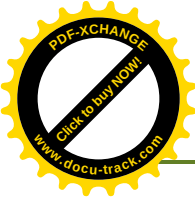
Acción estratégica PND	Meta de la Acción Estratégica del PND	Acción Estratégica Institucional	Objetivo de la Acción Estratégica Institucional	Indicador	Línea base año anterior	Meta Anual (2009)	Estimación de recursos presupuestarios en millones de colones					
							Recursos internos	Recursos externos	Total de recursos			
6. Reordenar el transporte público del Área Metropolitana de San José, mejorando la calidad del servicio y poniendo en marcha cuatro sectores: San José - Pavas, Central, San José - San Pedro, y Escazú.	6.3 Construir 6 radiales: Universal - La Salle, Cartago - Paraiso, San Francisco - La Colina, Zapote - San Francisco - La Colina, 2008: 50% avance de obra, 2009: 100% avance en construcción de la obra con un costo estimado de 6904,28 millones Proyecto de inversión # 9.2.000563 Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº 204, intersección ruta Nacional Nº 215, intersección ruta Nacional Nº 211 (Zapote - San Francisco) 2008: 25% en avance de obra y 2009: 100% avance en construcción de la obra con un costo de 6547,40 millones Proyecto de inversión # 9.2.000564 Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº 102, San Vicente de Moravia - San Isidro de Coronado, 2008: 100% avance de obra.	Recibir obras de calidad en el plazo y monto original del contrato con el fin de contribuir con la disminución en los tiempos de viaje de los usuarios de la vía	Nº de radiales construidas	3	2	0,94	3.579,69	€	3.580,63			
		Proyecto de inversión # 9.2.000560 Mejoramiento y ampliación de la ruta Nacional Nº 102, San Vicente de Moravia - San Isidro de Coronado, 2008: 100% avance de obra. Etapa de ejecución concluida, inicio de la obra con avance del 75%, con un costo estimado de €1.098,94 millones Proyecto de inversión # 9.2.000757 Mejoramiento de la ruta Nacional Nº 3, San Francisco de Heredia - San Joaquín de Flores - Río Segundo de Alajuela, 2008: Etapa de ejecución concluida, inicio de la obra con avance del 100%, con un costo estimado de €1.120,00 millones	Etapa del proyecto				€	1.387,41	€	1.387,41		
	6.4 Construir 3 pasos a desnivel: San Sebastián, Talito, Alajuela. Proyecto de inversión # 9.2.001067 Paso de desnivel Alajuela, 2008 Etapa de preinversión concluida, inicio etapa de contratación y para el 2009 Etapa de contratación concluida, inicio de la obra con avance del 100%, con un costo estimado de €1.387,41 millones Proyecto de inversión # 9.2.001068 Paso de desnivel Paso Arco, 2008 Etapa de preinversión concluida, inicio etapa de contratación y para el 2009 Etapa de contratación concluida, inicio de la obra con avance del 100%, con un costo estimado de €1.387,41 millones	Contribuir, en zonas de mayor riesgo, a la reducción de los accidentes peatonales provocados por la ausencia de puentes peatonales, al garantizar una demarcación adecuada en carreteras que permitan mayor fluidez vehicular y contribuir con soluciones que faciliten la fluidez del tránsito en secciones puntuales tales como intersecciones o estaciones de autobuses.	Nº pasos a desnivel construidos	2 (diseno)			€	-	€	1.387,41		
	7.1 Reducir a 12,10 la tasa de demeritando por accidentes de tránsito la tasa de pase de 14,2 por 100 mil habitantes.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Contribuir, en zonas de mayor riesgo, a la reducción de los accidentes peatonales provocados por la ausencia de puentes peatonales, al garantizar una demarcación adecuada en carreteras que permitan mayor fluidez vehicular y contribuir con soluciones que faciliten la fluidez del tránsito en secciones puntuales tales como intersecciones o estaciones de autobuses.	Nº puentes peatonales construidos	3		€	661,00	€	661,00		
				Nm demarcados	2000 km		€	3.000,00	€	3.000,00		
				Nº TOPICS construidos 1/	En diseño	3	€	522,50	€	522,50		
Total presupuesto MAPI							€	70.602,35	€	40.324,64	€	110.926,99
Límite Presupuestario aprobado (STAP 0651-08)							€	113.421,30		€	113.421,30	

1/ Proyecto de inversión # 9.2.000566 Paso de nivel San Sebastián: Proyecto concluido en enero de 2008.
2/ Proyecto de inversión # 9.2.000562 Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 10, Coropó - Peralito: Proyecto que concluye en 2008.
3/ Los "TOPICS" se definen como obras menores que proporcionen soluciones puntuales, entre ellas se pueden citar: intersecciones, habilitación de carriles adicionales, cambios de demarcación, construcción de bahías de autobuses, etc.



ANEXO N° 3

Acuerdo de Aprobación del POI - 2009



CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD
CONSEJO DE ADMINISTRACION



Al contestar refiérase al
Oficio **No. ACA 01-08-0147**

24 de setiembre de 2008.

AVISO DE ACUERDO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

REF. **ARTICULO VI SESION No. 615-08 DE FECHA 23-09-08**

Licenciado
Carlos Solís Murillo
Director Ejecutivo a.i
Consejo Nacional de Vialidad

Nos permitimos hacer de su conocimiento que el Consejo de Administración, según consta en el Acta de la Sesión citada en la referencia, acordó:

Plan Operativo Institucional 2009:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Plan Operativo Institucional 2009 de conformidad con los oficios PYC 849-08 y PYC 859-08 de fechas 18 y 23 de setiembre, 2008 respectivamente de la Unidad de Planeamiento y Control.

Cordialmente,


Licda. Magally Mora Solís
SECRETARIA DE ACTAS

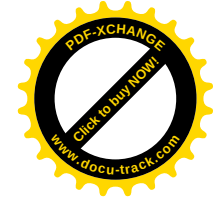
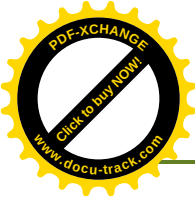
MMS



C: Licda. Karla González Carvajal, Presidenta
Ing. Andrea Soto Rojas, Jefe Unidad de Planeamiento y Control
Licda. Sandra Camacho, Jefe de Presupuesto
Lic. Johnny Thompson Lara, Auditor Interno
Consecutivo / Archivo

PLANEAMIENTO-CONTROL

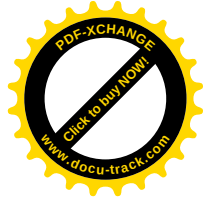
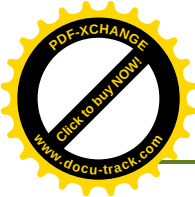
2008 SEP25 PM12:51



ANEXO N° 4

AVAL DEL POI – 2009 OTORGADO POR LA

MISNISTRA RECTORA DEL SECTOR



Roxana Soto Muñoz
DIRECCION EJECUTIVA 30 SEP 2008

1:34 P.M.



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
Despacho Ministra
San José, Costa Rica

25 de septiembre de 2008
DM 3739-08

Señor
Alejandro Molina Solís
Director Ejecutivo
Consejo Nacional de Vialidad

Estimado señor:

En referencia al Plan Operativo Institucional 2009 del Consejo al cual usted representa, y con fundamento en el informe PPI-13-2008, de la Dirección de Planificación Sectorial, concluyo que las acciones propuestas en el citado documento; guardan relación directa con las acciones establecidas en el Plan Nacional de desarrollo, y con el Contrato con la Ciudadanía, Sector Infraestructura y Transportes.

Por tanto, como Ministra Rectora del sector Infraestructura y Transportes, otorgo el criterio técnico de vinculación correspondiente, conforme con lo que dicta el inciso "c" del artículo 20 del Decreto Ejecutivo 34582-MP-PLAN.

Asimismo, solicito se valoren las recomendaciones señaladas en el informe técnico citado en párrafos precedentes.

Finalmente, les insto a mantener informada a la Dirección de Planificación Sectorial de cualquier modificación que se realice al documento denominado POI.

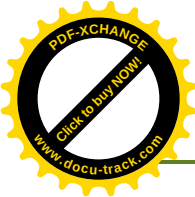
Suscribe atentamente,

Viviana Martín

Viviana Martín Salazar
Ministra a.i

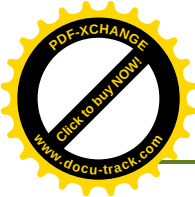


Cf. Msc. Hannia Vega, Viceministro de Planificación Nacional y Política Económica.
Lic. Manuel J. Corrales Umaña, gerente de Área, Contraloría General de la República.
Dra. Viviana Martín Salazar, Viceministro de transportes.
Licda. Annia Beleida Alfaro Quesada, Directora de Planificación Sectorial.
Archivo/copiador



**Dirección de Planificación Sectorial
Departamento de Planes y Proyectos Operativos
Informe PPI-132008
Recomendación Previa para Criterio de Vinculación del Plan Operativo
Institucional del Consejo Nacional de Vialidad
2009.**

Setiembre de 2008

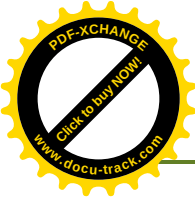


Introducción

La Dirección de Planificación Sectorial de este Ministerio tiene dentro de sus funciones emitir recomendación previa, para posterior aprobación, de los Planes Operativos Institucionales de los diferentes entes adscritos al sector; en línea con lo anterior, se presenta el siguiente informe, en donde se analiza el POI del Consejo Nacional de Vialidad para el 2009 y su congruencia en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 y el Contrato con la Ciudadanía, así como su relación con otros elementos de importancia como lo son la Ley N. 7600, Ley N. 7142, de Promoción de la Igualdad Social de la Mujer, Plan nacional de Seguridad Vial, Plan de Acción para la provincia de Guanacaste y componente ambiental, entre otros.

El informe que nos ocupa, inicialmente hace un cotejo de la MAPI con el Plan Nacional de Desarrollo y con el Contrato de la Ciudadanía, para luego mediante un análisis de los resultados obtenidos emitir algunas recomendaciones y conclusiones, lo que permitirá que la señora Ministra pueda emitir criterio de vinculación, así como la valoración de los ajustes del caso por parte del Consejo Nacional de Vialidad, en el documento del Plan Operativo Institucional que se remitirá a la Contraloría General de la República y a la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria.

Cabe mencionar además, que el POI 2009 del CONAVI fue recibido en esta Dirección el día 19 de setiembre en forma digital y el 20 de setiembre en forma impresa, y que en forma electrónica se informa que el mismo no ha sido aprobado por el Consejo de Administración, y además, que los montos de los proyectos y de las matrices están sujetos a revisión, algunos proyectos deberán ser incluidos y en otros podrían variar los nombres.



prioridades. Sin embargo aún resulta un tanto complicado la identificación de los proyectos priorizados por la Dirección de Planificación Sectorial en el listado de proyectos que envía el CONAVI en los anexos del documento, esto debido a las diferencias en los formatos que se utilizan para el caso.

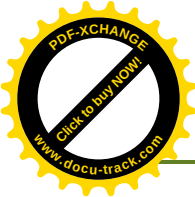
Conclusiones.

- Se ha encontrado completa vinculación en las Acciones Estratégicas y en las Metas de las Acciones Estratégicas entre PND-MAPI y el Contrato con la Ciudadanía, los mayores problemas que se desprenden del análisis realizado, están relacionados con la forma en la aplicación de los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional, emitidos por el Ministerio de Planificación Nacional Y Política Económica y el Ministerio de Hacienda, que ha efectuado el CONAVI en la elaboración del Plan Operativo 2009. Para esto, se han elaborado las anteriores recomendaciones con la finalidad que sean valoradas y se ajuste el Plan Operativo Institucional 2009 del Consejo.
- Es claro que el Consejo ha elaborado su programación en base a prioridades Nacionales, Sectoriales e Institucionales y que además ha trabajado en coordinación con la esta Dirección en la definición de la Red Estratégica del país, tomando como referencia la Red Vial Nacional.
- En cumplimiento con las prioridades institucionales y sectoriales, así como con su compromiso nacional, el CONAVI dirige el mayor porcentaje de su inversión a los programas de Conservación y Construcción Vial, (en donde se ubican las acciones estratégicas del PND), esto es un 94,3% de su inversión total, con lo que se cumple con lo que dicta los Lineamientos para el 2009, en donde se señala que, la programación institucional se vinculará de manera más estrecha con las prioridades nacionales y sectoriales, establecidas en el PND.
- Bajo el principio que la Dirección de Planificación Sectorial emite recomendación previa para criterio de vinculación del Plan Operativo Institucional 2009 del CONAVI, y en virtud de cómo se ha expuesto en la primera conclusión, que luego del análisis efectuado, se encontró completa vinculación Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI), Plan Nacional de Desarrollo (PND), Contrato con La Ciudadanía, y un alto grado de congruencia con las metas incluidas en la Matriz de Programación Estratégica a Nivel de Programa (PEP), que además, los problemas a nivel de estructura y contenido, hallados se pueden corregir, esta Dirección, recomienda que la señora Ministra como rectora otorgue el criterio de vinculación correspondiente al Plan Operativo Institucional 2008 del Consejo Nacional de Vialidad



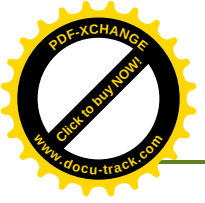
Recomendaciones

- El Plan Operativo Institucional de CONAVI, fue presentado el 19 de los corrientes en forma digital y el 20 en forma impresa, no presentó oficio de remisión, por lo que se recomienda en adelante tener en cuenta este aspecto.
- El Plan Operativo Institucional 2009 del Consejo Nacional de Vialidad es congruente con el Plan Nacional de Desarrollo y con el Contrato de la Ciudadanía, sin embargo se encontraron varias deficiencias en la aplicación de los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Elaboración del Plan Operativo Institucional emitidos por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) y el Ministerio de Hacienda, entre ellos la no presentación del la MAPI, por lo que fue necesario utilizar la MAPI que maneja la Dirección de Planificación Sectorial para elaborar el análisis, la utilización incorrecta de la matriz de programación estratégica a nivel de programa (PEP), en este sentido las matrices presentadas incluyen columnas y omiten otras que no concuerdan con la matriz oficial, así mismo, las matrices incluidas en la parte final del documento son listados de proyectos y no pertenecen a la estructura del POI, por lo que no deben ser tituladas como programación estratégica a nivel de programa.
- La matriz PEP debe tener recursos presupuestarios totalizados, y los montos asignados a las metas del Plan Nacional de Desarrollo, así como las metas, deben ser congruentes con los incluidos en la MAPI, en cuanto a las metas se encontró algunas diferencias en las incluidas en la PEP con la de la MAPI.
- Es necesario corregir, la forma de presentación de los recursos presupuestarios, debido a que no permite realizar una sumatoria confiable, esto, porque en algunas ocasiones la celda del monto total no contiene valores, asimismo con relación a la MAPI se encontró que no existe coincidencia entre el monto asignado al límite de gasto, en el STAP 0651-08 del 8 de abril del 2008 en donde se señala que es de \$13.421.3 millones, mientras que la MAPI incluye para esto, \$113.421.3 millones
- Pese a las recomendaciones emitidas por la Contraloría General de la República en años anteriores, el CONAVI sigue incluyendo la misma misión y visión sin justificar el porqué aún no se han realizado modificaciones. En cuanto a esto, se debe tener en cuenta que la misión debe dar una idea clara de los productos que ofrece la entidad y a quién o quienes va dirigido, en este sentido se puede tomar en cuenta que el Consejo es una entidad pública especializada en diseñar, conservar y mantener infraestructura vial, que lo hace a través de un manejo transparente de contratos y convenios, que estos garantizan condiciones óptimas de operación, y que además en Consejo tiene un fuerte compromiso con la población y el desarrollo del país. Por su parte la visión debe permitir comunicar como espera ser vista la institución.
- Es conveniente, revisar las prioridades institucionales. Al compararlas con lo que establecen los lineamientos, éstas no guardan un orden de importancia con los compromisos de carácter estratégico que se definen a nivel institucional, tampoco



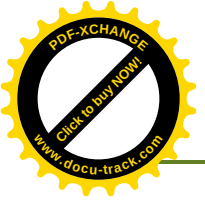
son congruentes con el orden de las acciones del PND. Debe por tanto revisarse el orden y su redacción ya que éstas deben estar focalizadas en aspectos netamente estratégicos y redactadas de tal manera que sean simples y comprensibles para la ciudadanía.

- Es importante además revisar los indicadores, tomando en consideración que los Lineamientos, en el artículo 30, enfatizan la necesidad que para el 2009, las instituciones que formaron parte del Plan Piloto impulsado por el Ministerio de Hacienda desarrollen indicadores de manera que a nivel institucional se cuente con los distintos tipos: eficacia, eficiencia, calidad y economía, sin embargo los presentados por el CONAVI siguen siendo a en su mayor parte indicadores de eficacia sin referirse a la justificación del porqué a la fecha no se ha cumplido con el requerimiento. Puede ser de utilidad elaborar indicadores que midan el porcentaje de de kilómetros atendidos, con respecto a la totalidad de la Red Vial Nacional.
- Revisar la redacción de los productos, teniendo presente que estos deben referirse a los bienes y servicios finales generados por el programa, su redacción debe ser suficientemente clara y responder a las preguntas ¿Queda claro a quién se le está proviendo el bien o servicio?, ¿Qué está ganando el receptor del producto?.
- Tomar las previsiones para que en próximos períodos se incluya lo relativo a la Ley N.7142 sobre Equidad de Género.
- No se logró identificar la inclusión de la ley N.7600, si bien es cierto, este componente podría estar implícito en los contratos que maneja el CONAVI, es necesario que se pueda visualizar de forma directa en el POI, ya sea mediante objetivos estratégicos o mediante la construcción de indicadores que nos permita medir su aplicación, cabe destacar que esta acción es urgente debido a que aún existe morosidad en las entidades públicas en la aplicación correcta de la Ley en los planes anuales
- Coordinar con la Dirección de Planificación Sectorial a fin de encontrar un método que facilite la identificación de las obras propuestas por ésta en la Programación de Obras del la Red Vial Nacional y el Plan Operativo Institucional de CONAVI.



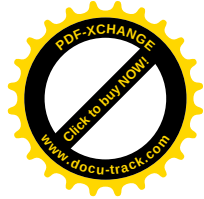
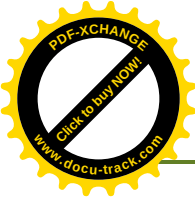
Plan Operativo Institucional - 2009





ANEXO Nº 5

ORGANIGRAMA INSTITUCIONAL



Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica

Despacho Vice-Ministro

11 de diciembre del 2002
D.V.M.216-02

Señor
Javier Chavez Bolaños
Ministro de Obras Públicas y Transportes
Su Oficina

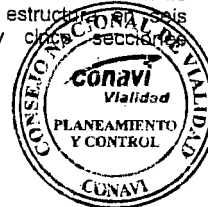
@
copiado
aquí está la
firma de
recibido

Estimado señor:

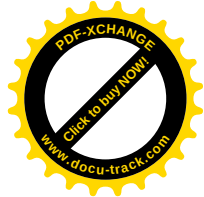
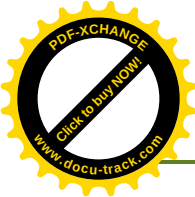
Me es grato saludarle y a la vez referirme a la propuesta de reorganización de la Administración de Peajes del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), remitida por su Despacho mediante oficio N°2002-3593 del 26 de setiembre de 2002, para consideración de este Ministerio.

Mediante Ley N°7798 "Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad" del 27 de abril de 1998, se traslada la función de recaudación y administración de la tasa de peajes al Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), al establecerse en dicho cuerpo normativo que el Consejo administrará el Fondo de la red vial nacional, compuesto entre otros, por los recursos producto de los peajes sobre puentes y vías públicas no sujetos a concesiones de obra pública, los que se destinarán para financiar proyectos de conservación, mantenimiento y mejoramiento de las carreteras objeto de peaje y la operación e inversión del sistema de cobro, lo cual resulta estratégico para el desarrollo social y económico del país.

No obstante, durante los años 1998 y 1999, la recaudación y administración de la tasa de peajes continua siendo asumida por el Consejo de Seguridad Vial, con el fin de mantener en operación las estaciones de peaje. Fue hasta el año 2000, que el CONAVI -al contar con una estructura organizativa debidamente aprobada por MIDEPLAN en 1999- asume la función de recaudación y administración de la tasa de peajes. Para ello crea internamente y al margen de la estructura aprobada por esta cartera, el "Departamento de Administración de Peajes", como una dependencia de la Dirección de Administración y Finanzas del Consejo. Dicho Departamento se estructura en seis secciones, Sección de Control, Supervisión y Fiscalización y cinco secciones correspondientes a cada una de las estaciones de peaje existentes.



3525



000.027

Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica

Despacho Vice-Ministro

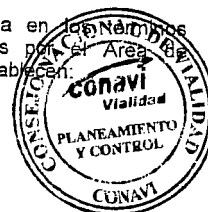
Dado que la recaudación y administración de la tasa de peajes estuvo dentro de la competencia del Consejo de Seguridad Vial, en 1995 éste inicia el proceso de reestructuración de la Dirección de Administración de Peajes (incorporada en su estructura administrativa), tomando como componente principal del proceso, la contratación de servicios privados para la recaudación de la tasa de peaje. Dicho proceso concluye en el año 2001, cuando se contrata con la empresa privada el servicio de recaudación de la tasa de peaje para las cinco estaciones existentes, el cual incluye además, servicios de limpieza, seguridad y vigilancia; privatización de servicios que ha sido justificada en la propuesta de reorganización remitida por su Despacho, como una necesidad para el mejoramiento del servicio de recaudación de la tasa de peajes, el cual requiere de un alto grado de eficiencia por su naturaleza.

La contratación con el sector privado de los servicios antes mencionados, hace necesaria una modificación a las funciones que ejecutaba el Departamento de Administración de Peajes creado por el Consejo, ya que al no ejercer en la actualidad funciones operativas, su ámbito funcional se limita a la ejecución de funciones sustantivas del órgano, tales como, administración de la recaudación de la tasa y de las estaciones de peaje y control, supervisión y fiscalización de la actividad de recaudación de la tasa.

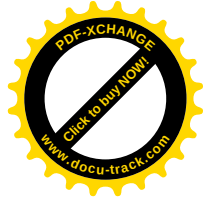
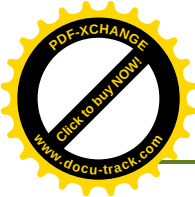
* En razón de lo anterior, y con fundamento en los Decretos Ejecutivos N°s 23323-PLAN y 27073-PLAN, esta carterá ministerial aprueba la modificación de funciones del Departamento de Administración de Peajes creado por el Consejo Nacional de Vialidad, suprimiéndose las funciones operativas de recaudación de la tasa de peaje, limpieza y seguridad y vigilancia, que actualmente son ejecutadas por el sector privado y manteniéndose únicamente las funciones sustantivas de administración de peajes (administración de la recaudación de la tasa y de las estaciones de peaje) y control, supervisión y fiscalización, contenidas en la propuesta sometida a nuestra consideración.

Dicha modificación en la naturaleza de las funciones, conlleva ubicar el Departamento de Administración de Peajes en el área sustantiva del órgano. Asimismo, las funciones señaladas en la propuesta como funciones de índole administrativo o informático, deberán ser asumidas por la Dirección de Administración y Finanzas y la Unidad Informática respectivamente, como órganos de apoyo a la gestión institucional; ya debidamente contempladas en la estructura organizativa aprobada por esta Cartera Ministerial al CONAVI.

En relación con la estructura organizativa, no se aprueba en los términos propuestos con fundamento en las recomendaciones planteadas por el Área de Modernización del Estado de este ministerio que en lo conducente establecen:



2552



000 00

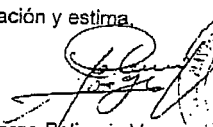
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica

Despacho Vice-Ministro

- La ubicación jerárquica del Departamento de Administración de Peajes subordinado a la Dirección de Administración y Finanzas del Consejo, plantea un error conceptual que debe enmendarse, ya que la naturaleza de las funciones que ejecuta el Departamento de Administración de Peajes, no se enmarcan dentro del concepto de labores de apoyo a la gestión institucional o de índole administrativo. El Departamento citado debe ubicarse dentro del área sustantiva del Consejo, pudiendo jerárquicamente depender de la Dirección Ejecutiva, máxime que se están aprobando únicamente funciones sustantivas para ese Departamento.
- La propuesta contempla una Unidad Administrativa que resulta improcedente, ya que el Consejo cuenta con una Dirección de Administración y Finanzas que podría asumir todas las funciones administrativas del CONAVI, incluyendo las del Departamento de Administración de Peajes, a fin de evitar duplicidades de funciones dentro de un mismo órgano de la Administración.
- La propuesta plantea la creación de una Oficina de Cómputo que resulta improcedente, ya que el Consejo cuenta con una Unidad de Informática dependiente de la Dirección Ejecutiva que podría asumir las funciones de esta oficina y brindar el soporte técnico requerido en el mantenimiento del sistema automatizado de cobro de la tasa de peajes, a fin de evitar duplicidades de funciones dentro de un mismo órgano de la Administración.

No omito manifestarle, que en materia de recursos humanos y presupuesto, rigen los lineamientos y directrices emitidos por la Dirección General de Servicio Civil, Autoridad Presupuestaria y la Contraloría General de la República respectivamente.

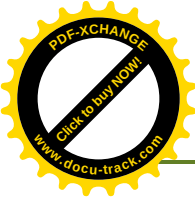
Con mis más altas muestras de consideración y estima,


Jorge Rolinaris Vargas
Viceministro

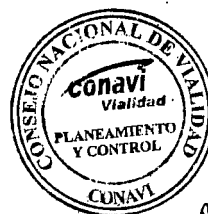
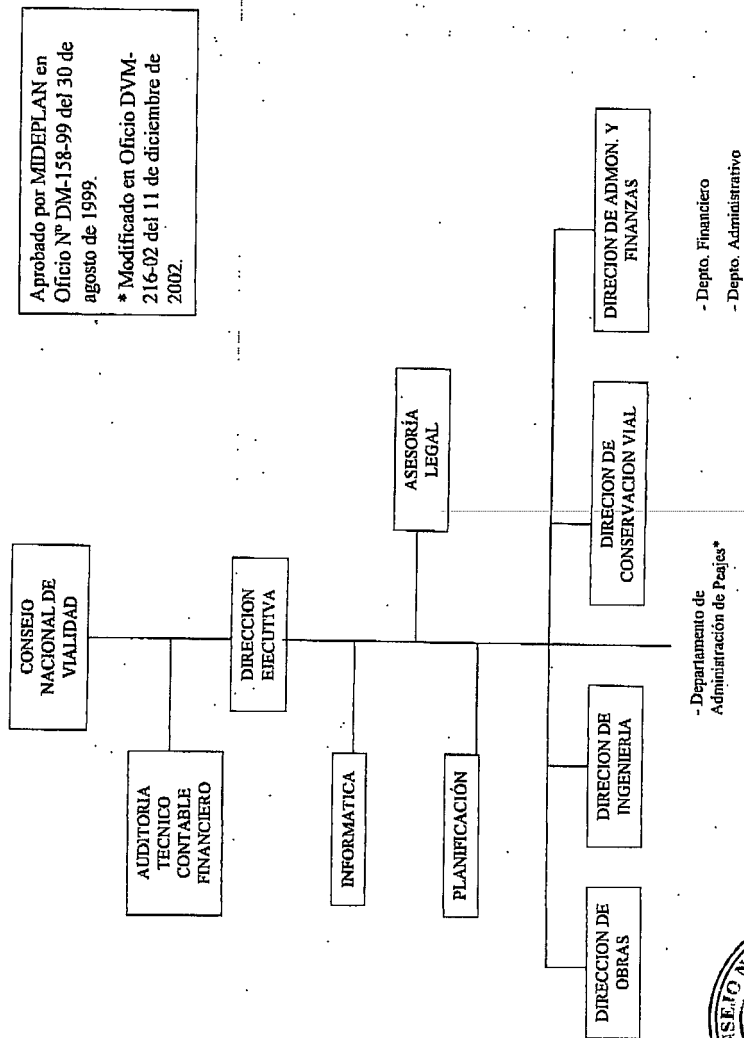
- C:
- Lic. Luis Fernando Vargas, Contralor General de la República
 - Lic. Marta Castillo, Directora, Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria
 - Lic. Guillermo Lee, Director General de Servicio Civil
 - Lic. Patricia Brenes Navarro, Directora Ejecutiva, MIDEPLAN
 - Ing. José Chacón Laurito, Director Ejecutivo, CONAVI
 - Señores Miembros Consejo de Administración, CONAVI

+ Original





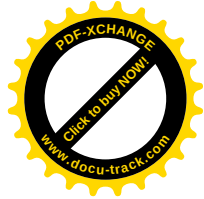
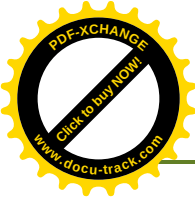
CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD



DE : MODERNIZACION

NO. DE FAX : 2812737

19 SEP. 2008 02:42PM PS



Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Despacho de la Ministra

San José, Costa Rica

24 de septiembre de 2008
DM 3675-2008

Señor
Roberto J. Gallardo Núñez
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica

Estimado señor:

Reciba cordial saludo.

De conformidad con lo que dicta el artículo 5º del Decreto Ejecutivo N° 33713, publicado en La Gaceta 73 del 17/04/2007, que: "Una vez aprobada la reorganización administrativa de una institución, el jerarca institucional enviará a MIDEPLAN una copia de la estructura aprobada y del estudio técnico que dio lugar a ella, a efecto de que este ministerio disponga de la información que le permita retroalimentar sus instrumentos de asesoría en esta materia", se le remite copia de la reorganización del Consejo Nacional de Vialidad, aprobada por el Consejo de Administración, en la sesión 610-08, celebrada el día 10 de septiembre de 2008.

El documento mencionado, lleva adjunto nota suscrita por la Dirección de Planeamiento y Programación del Consejo Nacional de Vialidad, donde señalan que se cumplieron con los lineamientos técnicos que en materia de reorganización administrativa ha emitido MIDEPLAN, todo en cumplimiento de lo que tipifican la Directriz N° 021-PLAN así como el Decreto N° 34300.

Por otra parte, al amparo del Decreto 33667-H que establece los Procedimientos para la Aplicación de las Directrices Generales de Política Salarial, Empleo y Clasificación de puestos para las Entidades Públicas, Ministerios y demás Órganos según corresponda, cubiertas por el ámbito de la Autoridad presupuestaria para el 2008, publicados en La Gaceta 64 del 30 de marzo de 2007, se remite copia a la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria para posterior gestión sobre requerimiento y estudio de las plazas que apoyarían la nueva estructura organizacional del CONAVI.

Con toda consideración y estima, suscribe, atentamente

Viviana Martín
Viviana Martín Salazar
Ministra a.i.

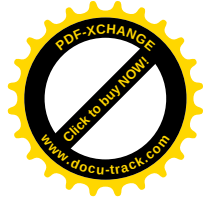
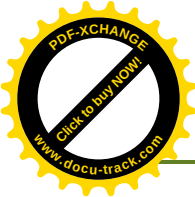


- C. Dirección Ejecutiva CONAVI
Auditoría Interna CONAVI
Dirección de Planeamiento y Programación CONAVI
Mayra Calvo, Secretaria Técnica Autoridad Presupuestaria
Archivo / Copiador

Copia

Viviana
PLANEAMIENTO-CONTROL

2008 SEP 26 AM 9:37



DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN SECTORIAL
TELEF. 2523-2000 EXT 2037-2038-2730
FAX: 2257-8098
E-MAIL: dirplan@mopt.go.cr

Handwritten: 26-9-08
2:20pm

10 de setiembre de 2008

DPS-2008-0465

Licenciada
Karla González Carvajal
Ministra
Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Estimada señora:

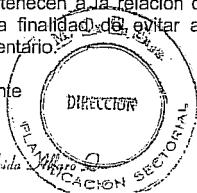
En atención a lo indicado en el último párrafo de su oficio DM 3053-08, del 7 de agosto del año en curso, del cual se remite copia a la suscrita, le hago llegar las modificaciones a la propuesta de reorganización del Consejo Nacional de Vialidad, desarrolladas por esta Dirección, al amparo de los lineamientos establecidos por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica para el tratamiento de reorganizaciones administrativas de entidades del sector público.

Complementariamente, se remite informe técnico elaborado por la Dirección de Planificación del Ministerio, para efectos de presentación del informe final, del cual debe remitirse copia al MIDEPLAN, y demás trámites, según se establece en los Decretos Ejecutivos 33713, 34300 y 33783 MP-MIDEPLAN-MTSS.

Por su parte, se debe tener presente la situación de las plazas ubicadas en el citado Consejo, y que pertenecen a la relación de puestos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con la finalidad de evitar algún inconveniente desde el punto de vista normativo o reglamentario.

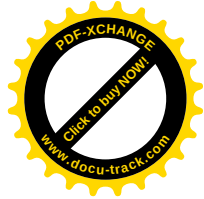
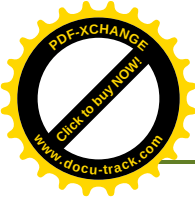
Suscribe, atentamente

Handwritten: Licda. Annia Beleida Alfaro Quesada
Licda Annia Beleida Alfaro Quesada
Directora General



C. Dr. Pedro Castro Fernández, Viceministro de Obras Públicas
Ing. Alejandro Molina, Director Ejecutiva CONAVI
Archivo / Copiador

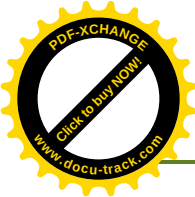
3858



ANEXO N° 6

ACCIONES PARA CUMPLIR ARTÍCULO 6° ,

RESOLUCIÓN N° R-CO-26-2007



PLAN ESTRATÉGICO INFORMATICO

Consejo Nacional de Vialidad

(CONAVI)

Introducción

Fue creado por decreto el 29 de mayo de 1998, como un órgano adscrito al MOPT. El Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) es la entidad encargada de dar respuesta oportuna a las necesidades de mejoramiento y conservación de la Red Vial Nacional (RVN), financiando los programas de mejoramiento y conservación de la RVN con recursos provenientes del 15% sobre la distribución nacional de combustible y energéticos del petróleo.

Como otros Consejos, posee autonomía administrativa y económica, manteniendo hasta ahora una relación muy cercana al MOPT en asuntos estratégicos, operativos y administrativos.

Son funciones del CONAVI:

- Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Administrar su patrimonio.
- Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional.
- Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.
- Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
- Celebrar contratos o prestar los servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.
- Elaborar planes anuales y quinquenales de inversión, los cuales definirán los progresos durante estos períodos

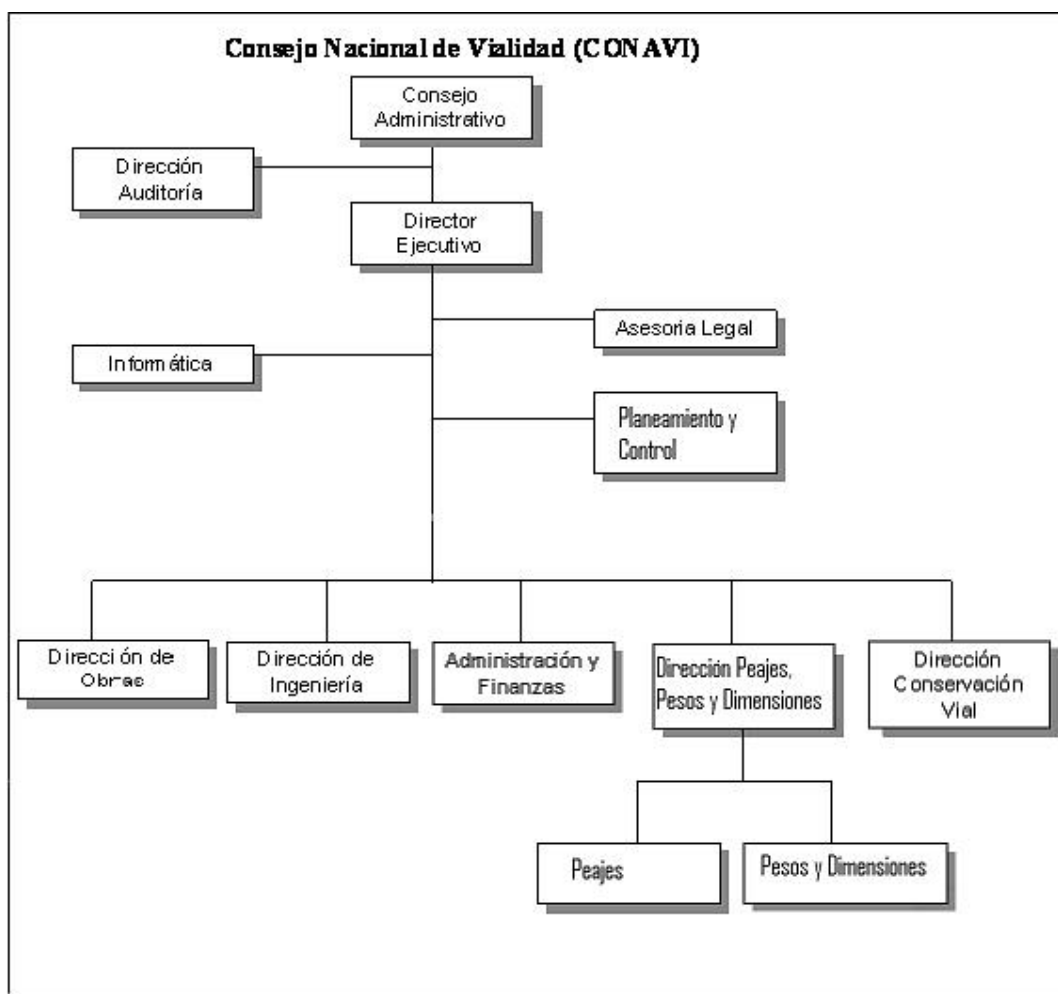
Para atender sus funciones depende de una estrecha relación con la Asesoría de Planificación del Ministerio, la cual dicta las estrategias a seguir para el mejoramiento de la Red Vial Nacional (RVN) que corresponde ejecutar a CONAVI.

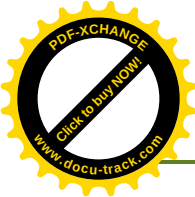
Antes de la ejecución de los contratos de conservación vial o de obras nuevas, el CONAVI debe hacer del conocimiento público, por los medios de comunicación y otros mecanismos apropiados, el estado de las vías por intervenir, el estado que se pretende alcanzar o la justificación de la construcción de la obra nueva.

Este Consejo está expresamente facultado para:

- Contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años.
- Depositar la totalidad de los montos que le ingresen, en fideicomisos que se establecerán en bancos comerciales del Estado. Asimismo, podrá suscribir contratos o convenios con estas entidades, el Banco Central de Costa Rica o el Instituto Nacional de Seguros, para facilitar el cumplimiento de sus facultades tributarias

División administrativa del CONAVI.





El CONAVI tiene la división administrativa que se muestra en la anterior figura. Aunque se había definido una estructura de menos de 50 personas, hoy día cuenta con más de 200 para atender las funciones encomendadas, que son más de las previstas en el modelo original y que han implicado la integración de unidades previamente adscritas a otras instancias.

Para valorar el grado de mejoría de la red, la situación prevaleciente y otros logros alcanzados mediante los programas de construcción y conservación el CONAVI se apoya en estudios independientes.

La función informática

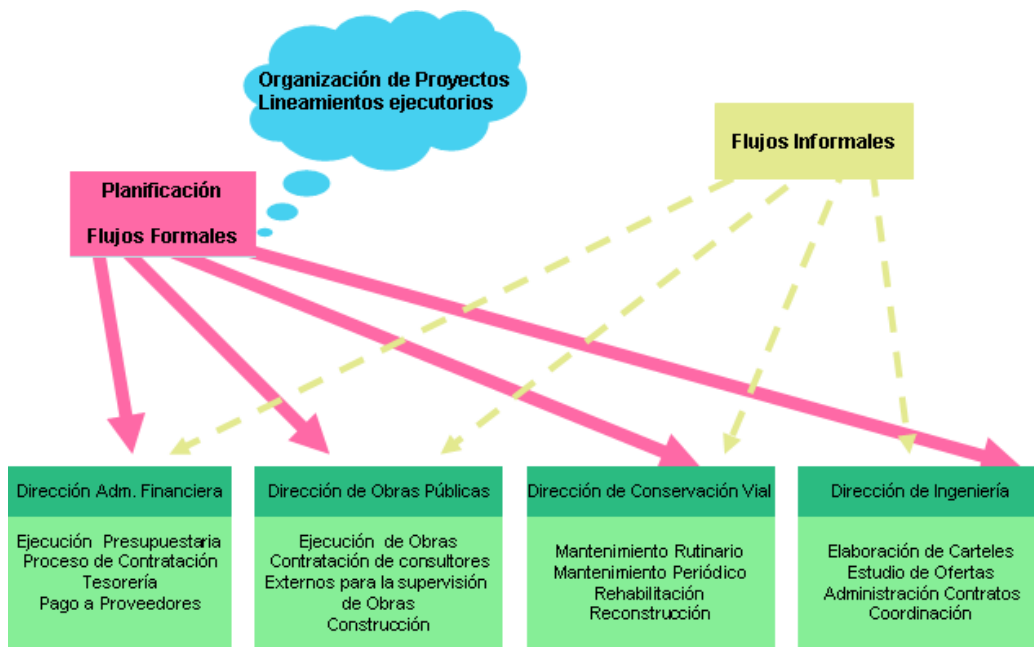
Se cuenta con una unidad de informática para asumir su rol dentro del Consejo en materia de desarrollo de sistemas, soporte técnico, así como todos los servicios asociados, incluyendo asesoría.

En la actualidad se cuenta con aplicaciones (sistemas) informáticas desarrolladas por esta unidad y además se apoyan en los servicios informáticos del Ministerio (Internet y Correo Electrónico), así como en los sistemas de información ya desarrollados por el MOPT ajustados a las necesidades del CONAVI, ejemplo de ello son los sistemas administrativos, presupuesto, planillas y pagos a proveedores, y de esta manera se atiende las necesidades actuales de los usuarios.

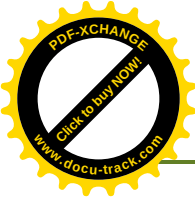
Se ha desarrollado el documento denominado “Sistema Integrado de Información del CONAVI”, se espera orientar los desarrollos en el marco de este documento, potenciando los flujos de información con otros actores del sector. Los procedimientos ejecutorios generales siguen la siguiente estructura.



Procedimientos Ejecutorios del CONAVI.



Los flujos formales de información se presentan cuando la Dirección de Planificación del CONAVI brinda lineamientos para que este los ejecute, por otro lado los flujos informales de información se presentan cuando emerge una demanda de índole política hacia el CONAVI.

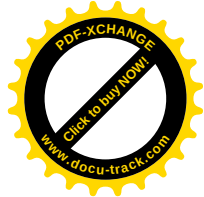
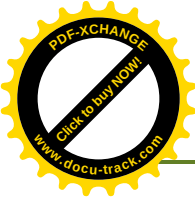


PROPUESTA DEL PLAN ESTRATÉGICO INFORMATICO PARA CONAVI

Se plantea el **Plan Estratégico Informático** para CONAVI, partiendo del **Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI)** del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, del documento denominado **“Sistema Integrado de Información del CONAVI”**, del estudio de la situación actual de CONAVI y considerando tendencias de mercado, principios, conceptos y las acciones que lo conforman; lo que implica tanto la dimensión interna como el contexto sectorial del Consejo.

El uso y acatamiento de este Plan implica que cuanto mayor sea la **colaboración** de todos los usuarios y “usuarios internos” de informática en el Consejo, serán mejores las soluciones que se adopten a través del Plan y los resultados obtenidos de su ejecución. La primera fase del plan ha venido propiciando la iniciación tecnológica del CONAVI, a través de la adquisición del Equipo de Cómputo y la primera etapa de comunicación con el Computador Central del MOPT, que en el momento actual tiene definida la red de usuarios interna con herramientas de colaboración y uso del correo electrónico, para darle continuidad a la colaboración de los “usuarios internos” en este planteamiento del desarrollo del Plan para el 2009, se tendrá que pensar en la comunicación de las sedes regionales del CONAVI para brindarles el servicio de herramientas colaborativas y el uso del correo electrónico, también ir pensando en la información que las sedes regionales tendrán que procesar con la puesta en marcha del **Sistema de Información para la Planificación de Recursos Institucionales para la gestión electrónica integral del Conavi**. Además de lo anterior se tendrá que introducir dentro de los desarrollos verticales típicos de las diferentes áreas del CONAVI las herramientas para su buen funcionamiento.

Este Plan cubre aspectos de la **dimensión tecnológica** (hardware, comunicaciones, herramientas de desarrollo y otros) y de la **gestión** (organización, calidad y otros). Está además estructurado para ofrecer conceptos y recomendaciones que permitan **ajustarlo** a los cambios tecnológicos, a la disponibilidad presupuestaria y avances en coordinación con la Comisión Informática del Ministerio de Obras Públicas, de este Consejo forma parte.



Objetivos de la estrategia de TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN

Objetivo Principal

El objetivo principal del Plan Estratégico Informático de CONAVI es conseguir el alineamiento de las estrategias tecnológicas y de desarrollo institucional del Ministerio y del CONAVI y establecer las condiciones adecuadas para su mantenimiento en el tiempo, satisfaciendo a corto plazo necesidades inmediatas sin perder de vista una visión estratégica más amplia a largo plazo.

Objetivos Específicos

Existen tres aspectos que engloban las acciones que se deben desarrollar a corto, mediano y largo plazo:

- Establecer un **escenario meta**, que identifique un enfoque formal para dar marco a las acciones de Tecnología de la Información en el CONAVI.
- Identificar **áreas de actuación** en tecnología de la Información, para determinar en cuáles se requiere de modelos, conceptos y acciones y orientar el apoyo estratégico, consistente y efectivo de las tecnologías de la Información al Consejo.
- Contrastar las condiciones propuestas para esas áreas con las condiciones de partida que se tienen, determinando la brecha existente para identificar, priorizar y caracterizar **proyectos** específicos que deben desarrollarse para alcanzar de forma ordenada y de acuerdo a las prioridades institucionales para conformar un **plan de proyectos**.

Condiciones de partida

En una **estructura sectorial**, como la que está actualmente funcionando en el Ministerio de Obras Públicas, las condiciones son diferentes: los Consejos mantienen dinámicas mucho más específicas y con intereses verticales, tienen su propio presupuesto y dependen mucho más de contrataciones de servicios. No obstante, en tales condiciones, las estrategias de organización deben ampliarse para incluir espacios para discusión y concertación, tanto en el ámbito político como en el tecnológico, creando una dinámica que se puede definir como de **"gobernabilidad"**.



Enfoque

Dando continuidad a las tendencias actuales, sociales, económicas y administrativas que apuntan de manera constante, a un cambio de **gran impacto** en la forma de llevar a cabo la funciones en el entorno de las instituciones y en la forma en que se hace gobierno.

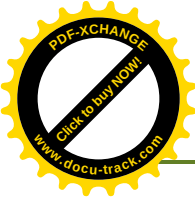
El Plan Estratégico Informático para responder a esas nuevas tendencias, se fijará en cuatro aspectos fundamentales:

- El ordenamiento estratégico
- La forma de trabajo
- El ciudadano como usuario final (e-government)
- La Informática como generadora de servicios



E-government (Gobierno electrónico):

Las **tendencias internacionales**, muestran toda una estrategia en la búsqueda de la excelencia operativa para la prestación de servicios por medio de canales no tradicionales, conocido bajo el término de e-Government (gobierno electrónico), que suponen una reorganización de las instituciones y sus dinámicas de trabajo.



El gobierno electrónico implica:

Buscar la capacidad de obtener / ofrecer servicios e información de gobierno y completar transacciones a través de medios virtuales a **toda hora, en todo lugar**.

La posibilidad de llevar al gobierno hacia **canales virtuales**, más allá del tradicional esquema de oficinas públicas y agencias y de infraestructura de edificios.

El **auto-servicio** y el trato personalizado, reduciendo o evitando la intermediación.

Se integra a la **cadena de valor** al ciudadano, superando los límites tradicionales de participación.

Esta evolución de las funciones de gobierno ya se ha iniciado y esto va planteando la necesidad de tomar **acciones proactivas** para asumir el proceso. De otra forma, se presentarán en el futuro grandes presiones y costos, que sólo llevarán a soluciones parciales, costosas y que finalmente restan capacidad competitiva al país.

Tecnología Informática como Generadora de servicios:

El objetivo que se persigue es el desarrollo de una mayor capacidad de la Dirección de Informática y otras unidades informáticas para **reaccionar rápida y flexiblemente** ante los cambios.

Las metodologías de desarrollo rápido de aplicaciones y de control y gestión de proyectos que poseen las empresas externas de tecnología de la Información, deben ser adoptadas internamente para dar **el mejor servicio** a sus usuarios, según los recursos disponibles. Esto traerá como consecuencia un cambio a **nuevas funciones principales**:

- Consultoría Tecnológica a las áreas usuarias.
- Gestión de Infraestructuras.
- Gestión de "Outsourcing" y proveedores.
- Establecimiento y vigilancia de políticas y estándares.
- Coordinación de esfuerzos.
- Establecimiento de Acuerdos de Nivel de Servicios con los usuarios internos, los Consejos, los Proveedores y los Ciudadanos.

Centros de excelencia

Informática debe colaborar junto con las demás áreas y los Consejos, a crear una “**imagen**” para la Institución, como lo expone el Plan Estratégico de la Dirección de Informática del MOPT, que consiste en la percepción del ciudadano y de los proveedores del Ministerio de la existencia de una **excelencia operativa** en sus funciones.

Esto implica satisfacer **eficazmente** y a **bajo costo** las peticiones de unidades del Consejo, del Ministerio y del Sector, para liderarlos en:

- Evolución tecnológica.
- La provisión de personal especializado.
- La solución de problemas mediante el uso eficiente de las Tecnologías de la Información.
- Capacidad de ejecución (interna o externa) y administración.

Alcances

El plan define la **organización** que soporta el tratamiento de diversos temas tecnológicos:

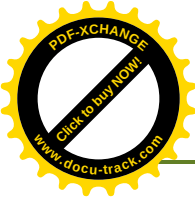
Plataforma tecnológica: Que incluye los aspectos relacionados con el hardware y software que componen la base tecnológica. Entre esos aspectos están:

- Estrategia de proveedores.
- Ordenamiento de plataformas y servidores existentes.
- Sistemas operativos.
- Bases de datos.
- Informática de usuario final.

Estrategia de software, donde se definen aspectos como:

- Arquitectura de desarrollo
- Arquitectura de trabajo colaborativo





Sistemas de aplicación, tratando aplicaciones de varios tipos:

- Transaccionales.
- Orientados al análisis.
- De tecnología Internet.
- De "Puente".

Esta organización permite a Informática actuar como **proveedor interno** y apoyo especializado a las **otras áreas** del Consejo para atender al **usuario final**: el ciudadano costarricense. Incluye definir aspectos como:

- Estructura.
- Métricas de calidad y servicio.
- Estructura de soporte a usuarios.
- Tratamiento del "outsourcing" o externalización de servicios.

PLAN DE ACCION PARA EL 2009:

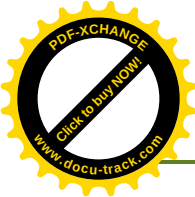
GEN001.A - Conformación de grupos para la coordinación

GEN001.B - Inventariado y evaluación de recursos de TI

INF001 - Elaboración del Plan de Comunicaciones

SIS001 - Elaboración del plan de sistemas operacionales horizontales

SIS002 - Elaboración del plan de sistemas operacionales verticales.



GEN001.A - CONFORMACIÓN DE GRUPOS PARA LA COORDINACIÓN

Objetivos

- Contar con un grupo de alto nivel que logre conciliar la perspectiva y enfoques globales del sector con las realidades y enfoques de TI.
- Colegiar las decisiones de índole técnico con relación a la solución de necesidades del MOPT y Consejos.
- Lograr consistencia en las acciones de todos los actores de TI del sector.

Factores de éxito

- Involucramiento de las autoridades del Ministerio y los Consejos.

Beneficios

- Orientación estratégica de TI, dándole un apoyo efectivo a los servicios y cambios en el sector.
- Establecimiento de prioridades, presupuesto y política de TI con la participación de todos los actores sectoriales.
- Toma de decisiones colegiadas en aspectos técnicos como compra de servidores, motores de base de datos, herramientas ofimáticas.
- Aseguramiento de la calidad de los procesos de normalización y estandarización corporativos.
- Sumarización de experiencias en contratación de servicios, utilización de procedimientos homogéneos, etc.
- Logro de sinergias en lo estratégico y en lo tecnológico.

Riesgos y amenazas

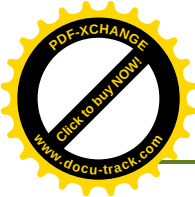
- Dinámica de cambio del sector.
- Deficiencias de organización de los grupos.
- Diferencias de condiciones y prioridades entre actores del sector.
- Problemas de “lenguaje” entre grupos técnicos y políticos.
- Diferencias de índole personal y problemas de consenso y liderazgo.
- Sensibilidad a cambios políticos

Costo

- Este proyecto se realizará con los recursos materiales y humanos asignados a las funciones normales del departamento de Informática por lo que no se le asigna un costo adicional dentro del presupuesto 2009.

Logros 2008

Se ha dado durante el período 2008 y se han venido atendiendo aspectos relacionados con la reestructuración del Consejo, determinación de necesidades de hardware y software, instalación de servicios de correo y acceso a Internet, entre otros; lo anterior para todas las Direcciones del Consejo



Propuesta para el período 2009

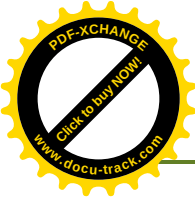
Se implementará el plan de comunicación con los entes externos y con la Unidad de Pesos y Dimensiones para el trasiego de información electrónica.

Establecimiento de líneas de comunicación MOPT-CONAVI-PESOS Y DIMENSIONES(sedes regionales).

Reorganización de los servicios de correo electrónico e Internet a los usuarios del CONAVI, en la nueva estructura.

Ejecución del Plan General para el acatamiento de las Normas técnicas para la gestión y el Control de las Tecnologías de Información (N-2-2008-CO-DFOE) emitido por la Contraloría General de la República.

Atención de las necesidades y solicitudes emanadas de las direcciones del CONAVI.



GEN001.B - INVENTARIADO Y EVALUACIÓN DE RECURSOS DE TI

Objetivos

- Conocer con precisión significativa los recursos de TI disponibles en el sector.
- Identificar casos que requieran acciones urgentes. Las causas pueden ser:
 - Problemas existentes.
 - Cambios debidos a la reorganización institucional.
 - Condiciones contractuales o presupuestarias.
 - Duplicaciones o carencias de gran impacto financiero o de servicio.
- Disponer de un inventario automatizado y mantenible.

Factores de éxito

- Involucramiento de las diferentes unidades de TI.

Beneficios

- Disponibilidad de información significativa para toma de decisiones.
- Definiciones para mantener un inventario actualizado.
- Identificación de casos que requieren acciones urgentes.

Riesgos y amenazas

- Pérdida de significación por recolección de información insuficiente o imprecisa.
- Dificultades para mantener los inventarios al día.
- Plazos que hagan perder valor de oportunidad a la información.

Costo:

- ¢ 174.165.000,00

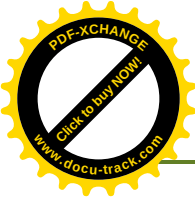
Logros 2008

Se cuenta con un inventario actualizado de la infraestructura de equipo de cómputo existente en el CONAVI

Se integra el software Track-it para mantener un esquema de registro por código de usuario y por dirección I.P. debidamente actualizado, que permite la toma de decisiones, así como el control del uso de equipo por funcionario.

Se cuenta con una actualización de los requerimientos de hardware enfocados por dirección que facilita la determinación de necesidades de equipo y de servicios.

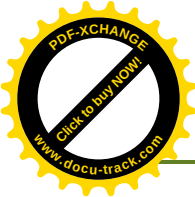
El registro de inventario se lleva a nivel de componentes, lo que favorece la determinación de necesidades de sustitución de partes y el mantenimiento preventivo y correctivo.



Propuesta para el período 2009

Con base en el inventario existente, así como el estudio de las necesidades y la proyección del nuevo recurso humano, se ha determinado la necesidad de adquirir computadoras de escritorio, computadoras portátiles, impresoras, escáneres, unidades de almacenamiento interno y equipo de proyección, esto con el propósito de mantener una actualización del inventario de equipo.

Mantenimiento y reparación de los equipos existentes.



INF001 - ELABORACIÓN DEL PLAN DE COMUNICACIONES

Objetivos

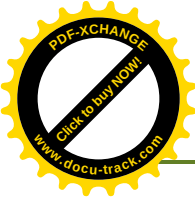
- Definir la estrategia de comunicaciones que dé soporte al proceso del CONAVI.
- Realizar un análisis detallado de los requerimientos y de la problemática existente en relación con las nuevas necesidades en el desarrollo de las comunicaciones a nivel sectorial.
- Revisar y analizar las comunicaciones de datos corporativas, con el objetivo de mejorar la red de comunicaciones que se posee, actualizando su estructura y dimensión a las necesidades existentes en este momento, y favoreciendo una reducción de los costos en el servicio prestado. Enfocados principalmente en:
 - Sistemas de cableado.
 - Equipamiento de la red.
 - Estructura de redes LAN y WAN.
 - Internet e intranet.
 - Redes de voz (integración voz y datos).
 - Servicios sobre la red de comunicaciones.
- Definición de una política global de seguridad de la información que garantice la confidencialidad e integridad de las comunicaciones y de la información transmitida por la red, medidas de respaldo y contingencias, así como el control de acceso a las funcionalidades proporcionadas por los distintos equipos de comunicaciones. (Ej. módem.)
- Desarrollar la infraestructura que refuerce y consolide la presencia institucional en Internet, que promueva y dé a conocer en ese medio al CONAVI, sus actividades y proyectos, manejando la marca del CONSEJO a través del sitio del Consejo.

Factores de éxito

- Inventario del equipo, canales de comunicación (líneas) y necesidades del CONAVI.
- Diseño dentro del marco legal y viable con los proveedores existentes.

Beneficios

- Mejoras en los servicios existentes.
 - Soporte para actividades de gobierno electrónico.
 - Reducción de costos.
 - Orientación de inversiones.
 - Mejoras en el control y gestión de la red.
 - Capacidades para ofrecer acceso a toda hora desde todo lugar.
-



- Se facilita la instalación o desarrollo de nuevos servicios, incluyendo conexiones internas y con terceros (proveedores, bancos, "outsourcers", etc.).
- Generalización del acceso a Internet.

Riesgos y amenazas

- Cambios en tecnologías, en el mercado o en el marco legal de telecomunicaciones.
- No contar con la necesaria coordinación entre los Consejos, Sedes Regionales y el MOPT.
- Aumento acelerado en la demanda de servicios, por encima de las capacidades instaladas.
- La cultura tradicional puede reducir o inhibir los beneficios.

Costo: ₡ 11.000.000,00

Logros 2008

El CONAVI cuenta en la actualidad con 220 usuarios conectados a la red interna, con acceso a los sistemas de información locales. Estos usuarios tienen además acceso a los servicios de Correo Electrónico e Internet.

En este año se han hecho remodelaciones internas donde se ha tenido que actualizar el cableado estructurado.

Propuesta para el período 2009

Proyecto de ampliación de la red interna del nuevo edificio

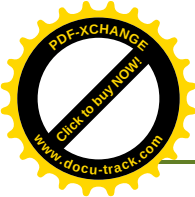
Comunicación con los entes externos SINPE – MOPT – RACSA y Regionales

Reorganización de los servicios de correo electrónico e Internet

Atención de las necesidades y solicitudes de nuevos servicios.

Comunicación de las sedes regionales con la sede Central.

Comunicación entre el CONAVI, CONTRALORIA, MINISTERIO DE HACIENDA.



SIS001 – ELABORACIÓN DEL PLAN DE SISTEMAS OPERACIONALES HORIZONTALES

Objetivos

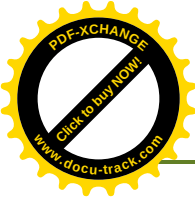
- Realizar un análisis de los requerimientos y problemática existente con relación al desarrollo de aplicaciones corporativas, según el modelo definido en el Plan, y llevar a cabo un estudio de las herramientas existentes en el mercado, seleccionando aquellas que cubran mejor dichas necesidades.
- Analizar el impacto que provoca la falta de integridad de datos, en los sistemas actuales, y definir medidas de corrección.
- Definir el Plan de actuación a utilizar para la satisfacción de los requerimientos de los usuarios de sistemas del CONAVI.
- Establecimiento de los alcances de los proyectos de sistemas
- Definición de los plazos de entrega e implantación
- Determinación de las necesidades que serán realizadas como aplicaciones “puente”
- Definición de políticas para contratación de sistemas.
- Definición de procedimientos de migración de aplicaciones y sistemas corporativos y departamentales
- Seleccionar, comprar e implantar una solución integrada multiempresa tipo ERP / ERM, que resuelva las carencias actuales de la Institución y satisfaga los requerimientos definidos en este PETI, y que ofrezca autonomía a cada uno de los Consejos.

Metodología

El proyecto se divide en varios objetivos, algunos de los cuáles son muy específicos para una actividad determinada, lo que implica tratarlos con metodologías particulares que se recomiendan a continuación:

Factores de éxito

- Adopción de la nueva metodología de desarrollo de aplicaciones general para el CONAVI (desarrollo por componentes).
- Adopción de la herramienta integrada de desarrollo.
- Capacitación de analistas y programadores en las nuevas herramientas.
- Inventario de sistemas y aplicaciones existentes.
- Inventario de necesidades de usuarios técnicos y finales.
- Inventario de carencias y puntos de mejora de cada una de las áreas del CONAVI.
- Seguimiento de la metodología recomendada para la adquisición del paquete ERP / ERM.
- Consensuar los módulos del ERP / ERM que serán necesarios en cada ámbito, y las prioridades de implantación.

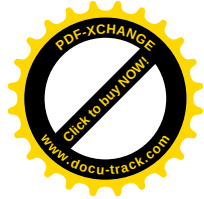
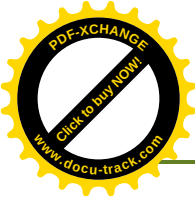


Beneficios

- Utilización de una herramienta orientada a objetos y componentes, con interfaz de usuario gráfica y única para los desarrollos corporativos.
- Controlar los recursos asignados a contrataciones de sistemas, según prioridades y cumplimiento de normas y estándares definidos.
- Establecer proyecciones de desarrollo informático a nivel institucional.
- Aumentar la calidad de la información residente en el sistema, lo que redundará en una mejora de los procesos e información de gestión.
- Mejorar los tiempos de ejecución de procesos complejos o críticos (cuadre de stocks) así como obtener una mayor garantía de ejecución de tareas en plazo por los responsables de las mismas.
- Facilitar la carga de información en el Data Warehouse, dado que la buena salud de los datos operacionales eliminará procesos de limpieza y enriquecimiento en las fases de carga de información al DW.
- Oportunidad de crear un modelo de información operativa integrado para todo el CONAVI. Mejora del acceso a la información, y de las relaciones existentes entre los distintos datos.
- Facilidad de externalización de ciertos servicios (desarrollo y mantenimiento) al utilizar un aplicativo estándar en el mercado, con la consiguiente reducción de costos operativos fijos.
- Implantación modular progresiva, fácil coexistencia y migración, facilitando el cambio tecnológico en la evolución a una arquitectura multinivel y por componentes.

Riesgos y amenazas

- Organizar adecuadamente a los analistas y programadores de acuerdo a los nuevos roles que el desarrollo por componentes implica.
 - Planificar las actualizaciones y adquisiciones de componentes por parte del CONAVI, para no desaprovechar recursos económicos en la compra de componentes existentes.
 - Dificultad para mejorar determinados procesos sin hacer reingeniería sobre otros.
 - Poca disponibilidad de los usuarios a participar.
 - Mala determinación de necesidades de usuarios, en la toma de requerimientos.
 - Existencia de un gran número de peticiones frente a recursos disponibles para realizar modificaciones en las aplicaciones existentes para actualizar y completar funcionalidades, lo que lleva a colapsar los recursos existentes en el departamento de desarrollo y a una insatisfacción por parte de los usuarios al no finalizarse aquellas en los plazos deseados.
 - Dificultades a la hora de extraer información de los sistemas por los propios usuarios.
-



- Existencia de inversiones realizadas en los últimos tiempos y no amortizadas en su totalidad, lo que no facilita involucrarse en otra nueva gran inversión.

Costo:

- ¢ 937.000.000,00

Logros 2008

Durante el período 2008 en atención a lo planteado en el documento denominado **“Sistema Integrado de Información del CONAVI”** se incorporaron nuevos módulos al Sistema de Recursos Humanos.

Se terminó la II etapa de la implementación del Sistema de Control de Proyectos conforme al cronograma enviado a la Contraloría General de la República.

Se dio mantenimiento de los sistemas existentes: Recursos Humanos y Planillas, Presupuesto, Contabilidades, Caja Chica.

Se hicieron los estudios de mercado, la búsqueda de requerimientos y la publicación del cartel del Sistema Integrado Financiero-Contable.

Se estudiaron los requerimientos del Sistema de Gestión Vial, para contar con un software que sea usado tanto para el CONAVI como el MOPT.

Se digitalizaron los expedientes de la Proveeduría en su primera etapa y los de Pesos y Dimensiones.

Se desarrolló el manual y el cronograma para satisfacer las Normas Técnicas para la Gestión y el Control de las Tecnologías de Información.

Se estudiaron los requerimientos y se puso en práctica un prototipo del Sistema de Gestión Documental.

Se estudiaron los requerimientos y se puso en práctica un prototipo para la integración de los sistemas en producción.

Se hizo estudio de mercado y se licitó el licenciamiento para todo el CONAVI de las licencias corporativas.

Propuesta para el período 2009

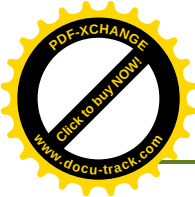
Contratación el mantenimiento y las nuevos requerimientos de los Sistemas de Recursos Humanos y de Gestión de proyectos.

Implementar el Sistema Integrado Financiero en los SubMódulos de Contabilidad, Tesorería y Ejecución Presupuestaria.

Integración de los sistemas a nivel colaborativo.

Integración de los Sistemas SIGEPRO, SISECO, DELPHOS, Sistema Financiero.

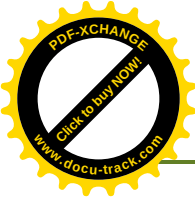
Implementación de las Normas Técnicas para la gestión y el control de las Tecnologías de Información.



Digitalización de expedientes de los Departamentos de Recursos Humanos, Proveeduría y Pesos y Dimensiones.

Sistema de Gestión Vial en las primeras etapas de diseño y el levantamiento de información.

Evaluación y control de la seguridad interna y externa del CONAVI.



SIS002 - ELABORACIÓN DEL PLAN DE SISTEMAS OPERACIONALES VERTICALES.

Objetivos

- Emitir recomendaciones y directrices normativas a los Consejos, persiguiendo la exigencia de niveles de cumplimiento para los sistemas informáticos que serán desarrollados o adquiridos bajo su responsabilidad.
- Solventar las necesidades de sistemas y aplicaciones en las áreas verticales de la institución, donde no ha sido contemplado por parte del Plan de sistemas operacionales horizontales.
- Seleccionar herramientas y aplicaciones que respondan a las necesidades presentadas en las labores de ingeniería:
 - Sistemas de administración.
 - Desarrollo y diseño de carreteras.
 - Administración de pavimentos.
 - Recolección de peajes.
 - Predicción de tráfico, ingeniería de tránsito y sistemas de señales.

Factores de éxito

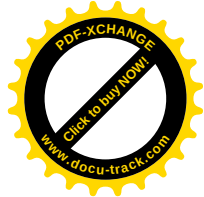
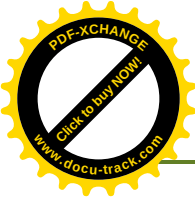
- Seguir las normativas recomendadas por el CONAVI.

Beneficios

- Las aplicaciones del mismo tipo seguirán los mismos principios de normalización.
- Garantía de validez futura y satisfacción de requerimientos.
- Tiempos de desarrollo predecibles.
- Capacidad de análisis de impacto frente a cambios.
- Utilización de un marco común para el intercambio de productos y servicios con proveedores de externalización.
- Utilización de un marco común para el intercambio de productos y servicios, a nivel sectorial, en el campo de la ingeniería del software.
- Mayor calidad de procesos y las aplicaciones resultantes.
- Optimizar la calidad de los sistemas, asumiendo las políticas de “mejora continua” que persiguen los comités internacionales de normalización de la Ingeniería del software.

Riesgos y amenazas

- El seguimiento de las normas de estandarización puede requerir esfuerzos adicionales e inversión en recursos.
 - Se puede generar rechazo de las informáticas de los Consejos.
-



Costo:

- ¢ 4.450.000,00

Logros 2008

Durante el período 2008 en atención a lo planteado en el documento denominado **“Sistema Integrado de Información del CONAVI”** se contrató, desarrolló e implementó la nueva página del CONAVI, el sistema de imágenes y el software de Topografía.

Propuesta para el período 2009

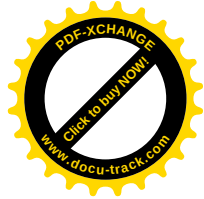
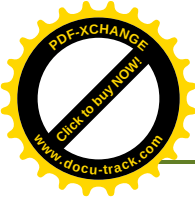
Contratación de las herramientas de diseño en el área de ingeniería. (Eagle Point, Vectors Work, Civil Engineering and Surveying Automation, AutoCad, MS Project, Arc-View, Arc-Info, Winpas, Land Desktop, Civil).

Nuevas licencias de los Sistemas de (Delphos, Master Lex, Ms Office Professional).

Sistema de control de requerimientos para la Auditoría Interna.

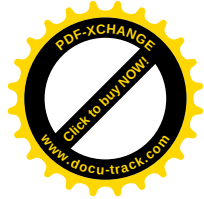
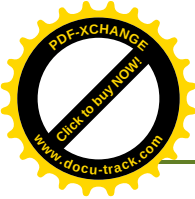
Mantenimiento a los sistemas verticales existentes.

[illegible]



ANEXO N° 8

CERTIFICACIÓN DE VERIFICACIÓN DE REQUISITOS DEL BLOQUE DE LEGALIDAD



CERTIFICACIÓN DE VERIFICACIÓN DE REQUISITOS DEL BLOQUE DE LEGALIDAD QUE DEBEN CUMPLIR LOS PLANES DE LOS ÓRGANOS, UNIDADES EJECUTORAS, FONDOS, PROGRAMAS Y CUENTAS QUE ESTÁN EXENTOS DE LA PRESENTACIÓN DE SUS PRESUPUESTOS A LA APROBACIÓN DE LA CONTRALORÍA GENERAL.

La suscrita Sylvia Andrea Soto Rojas, Ingeniera Civil, cédula 1-744-294, Jefe de la Unidad Asesora de Planeamiento y Control (puesto), designada por la Dirección Ejecutiva como responsable del proceso de formulación del Plan Operativo Institucional del período 2009, del Consejo Nacional de Vialidad, por este medio certifico, sabedor de las responsabilidades penales, civiles y administrativas que me pueda acarrear el no decir la verdad, que he revisado todos los aspectos contemplados a continuación y que son fidedignos.

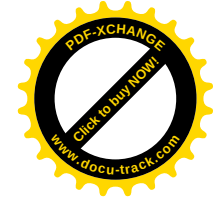
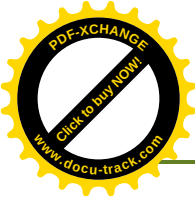
REQUISITOS ¹⁰	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
I. Aspectos Generales.				
El plan operativo institucional fue aprobado por el superior jerarca (Junta Directiva o similar).	X			Artículo VI, Sesión N°615-08 de fecha 23 de setiembre de 2008
El plan operativo institucional cumple con lo establecido en los "Lineamientos generales a considerar en la formulación de planes operativos anuales y presupuestos por los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República":				
a) Principios de la formulación presupuestaria.				
i) Integralidad	X			Es integral porque abarca toda la entidad y además el Presupuesto Ordinario 2009 responde al Plan Operativo Institucional 2009
ii) Divulgación	X			El POI será divulgado durante el mes de octubre, posterior a su remisión a la CGR y STAP
iii) Participación	X			De diversa índole, facilitando información por escrito o en sesiones de trabajo
iv) Flexibilidad	X			Es flexible por cuanto de requerirse modificaciones o ajustes, el documento debe reformularse.

¹⁰ Estos requisitos forman parte del bloque de legalidad, por consiguiente su incumplimiento genera responsabilidades atribuibles a los funcionarios que han incumplido sus deberes, según lo establece la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos y la Ley General de Control Interno.

REQUISITOS ¹⁰	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
v) Sostenibilidad	X			Depende de cada ejecutor, no obstante se han asignado recursos para el logro de las metas propuestas.
b) Que responda a:				
i) Políticas institucionales	X			Están contenidas en el documento y además se ajustan a los lineamientos discutidos y aprobados por el Consejo de Administración.
ii) Planes de mediano y largo plazo	X			
iii) Plan Nacional de Desarrollo (en los casos que corresponda)	X			
c) Financiamiento suficiente y oportuno en el presupuesto para el cumplimiento de lo programado.	X			
d) Relación entre los recursos asignados en el presupuesto y los productos y servicios definidos en el plan operativo institucional.	X			La prioridad de la Entidad siempre ha sido el financiamiento de proyectos de inversión y además, la ley limita los gastos administrativos.
e) Medios de recopilación y verificación de la información que servirá de referencia para el seguimiento del cumplimiento de los indicadores.	X			
f) Utilización de los resultados del proceso de identificación y análisis de riesgos.			X	Tarea en proceso por lo que su aplicación se incorporará a futuro
El plan operativo institucional cumple con lo establecido en los "Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación estratégica sectorial e institucional" (Decreto No 34558 ¹¹):				
a) Aspectos Estratégicos Institucionales	X			Folio 21
b) Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI) ¹²	X			Folio 66, Anexo N°2

¹¹ Publicado en La Gaceta No 115 del 16 de junio de 2008. Específicamente se indica que la estructura presupuestaria a nivel de programa debe ser igual a la del presupuesto. Además, sus programas presupuestarios deberán responder a procesos de producción final de bienes y servicios. Además, cuando las instituciones tengan un programa presupuestario de inversión, éste debe generar bienes y servicios finales dirigidos al usuario externo.

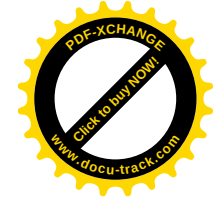
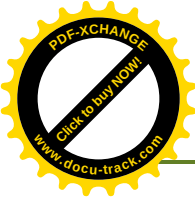
¹² Especialmente se indica que la programación anual institucional de la MAPI se realizará atendiendo la planeación estratégica establecida por la rectoría en la Matriz Anual de Programación Sectorial -MAPSE- (artículo 5).



REQUISITOS ¹⁰	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
c) Programación Estratégica a nivel de Programa (PEP)	X			Folios 33-40
d) Criterio de conformidad ¹³ del/de los respectivo(s) Ministro(s) rector(es) de sector para la Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI), en el caso de instituciones que figuran como ejecutores de las acciones y metas estratégicas del PND 2006-2010.	X			Folio 74, Anexo N°4
e) Dictamen ¹⁴ de MIDEPLAN con respecto a la vinculación de la MAPI 2009 con la programación establecida en la Matriz Anual de Programación Sectorial – MAPSE-.	X			Folio 62, Anexo N°1
El plan institucional cumple con lo establecido en las "Directrices sobre la aplicación de la "Circular con algunas disposiciones legales y técnicas sobre el sistema planificación-presupuesto de los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República" No. 8270:				
a) Estructura programática del plan-presupuesto (punto II.1.5.4 de la Circular No. 8270)	X			Folios 23-26
b) Objetivos generales o estratégicos del ente u órgano, valores y factores clave de éxito (punto II.1.5.5 de la Circular No. 8270)	X			Folio 29
c) Producto o servicio (punto II.1.5.8 de la Circular No. 8270)	X			Matrices de programación

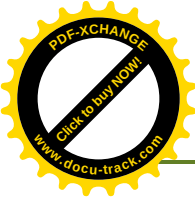
¹³ Artículo 14 de los "Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación estratégica sectorial e institucional" (Decreto No 34558).

¹⁴ Artículo 15 de los "Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación estratégica sectorial e institucional" (Decreto No 34558).



REQUISITOS ¹⁰	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
d) Cronograma para la ejecución física y financiera de los programas (punto II.1.5.9 de la Circular No. 8270)	X			Se parte de una ejecución distribuida de forma homogénea durante el año, no obstante cuando el POI sea divulgado durante el mes de octubre, corresponderá a cada ejecutor, realizar los ajustes en los programas de trabajo, los cuales se solicitará sean remitidos a la Unidad Asesora de Planeamiento y Control para el seguimiento del caso.
e) Catálogo de indicadores (punto II.1.7.15 d, de la Circular No. 8270)	X			Folios 30-31
f) Información referente a proyectos de inversión física y desarrollo (Capítulo III. de la circular N° 8270)	X			Se adjunta el detalle de los proyectos de inversión, la información en el formato específico de la CGR se incluye en el documento de presupuesto.
II. Aspectos complementarios.				
1. El plan institucional y el presupuesto ordinario para el periodo 2009 se encuentran debidamente vinculados.	X			
2. La estructura programática del plan institucional es coherente con la estructura programática del presupuesto ¹⁵ .	X			
3. En el plan institucional se establecen prioridades para el cumplimiento de los objetivos.	X			

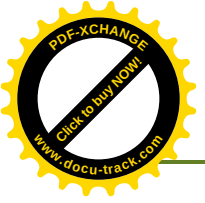
¹⁵ Conforme lo dispuesto en la norma 554 del "Manual de normas técnicas sobre presupuesto que deben observar las entidades, órganos descentralizados, unidades desconcentradas y municipalidades, sujetos a la fiscalización de la Contraloría General de la República", el punto II.1.5.4 de la circular N° 8270 y en los artículos 25 y 26 de los Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación estratégica sectorial e institucional (Decreto No 34558).



REQUISITOS ¹⁰	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
4. La institución cuenta con:				
a) Una definición clara de las funciones institucionales.	X			
b) La identificación de la población objetivo a la que se dirige la prestación de sus bienes y servicios.	X			
c) Un organigrama debidamente actualizado.	X			En trámite ante MIDEPLAN según oficio DM-3675-2008.
d) Un diagnóstico institucional.	X			En el Marco Estratégico Institucional
e) La definición de los funcionarios encargados de las diferentes actividades relacionadas con el proceso de planificación, así como de los responsables de la ejecución del plan operativo institucional.	X			En las matrices de programación se indican las dependencias responsables. Próximamente se incluirá en DELPHOS la Administración y Seguimiento del POI con la indicación específica del funcionario responsable.
f) La estimación de recursos presupuestarios requeridos para la ejecución del plan operativo institucional, en el nivel de subpartida presupuestaria.	X			

Esta certificación la realizo a las diez horas del día 29 del mes de setiembre del año 2009

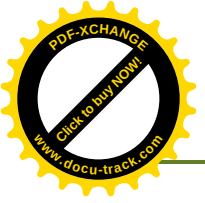
Firma _____



ANEXO N°9

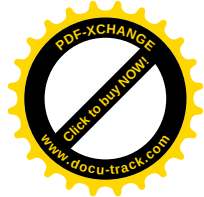
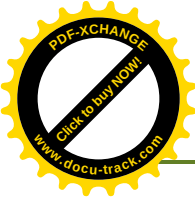
MAPA DE LA RED VIAL NACIONAL

ESTRATÉGICA



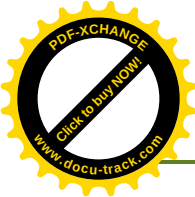
Plan Operativo Institucional - 2009





ANEXO N°10

*Prioridades para la conservación y rescate de la
Red Vial Nacional*



Brindar condiciones de seguridad a los usuarios de la red vial nacional, en concordancia con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2007 – 2011 “Construyendo una cultura de paz en las carreteras”.

Acorde con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2007 – 2011 “Construyendo una cultura de paz en las carreteras”, elaborado por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), que contempla una política orientada a la *incorporación de los componentes de seguridad vial en todos los proyectos de recuperación, mantenimiento y construcción de nuevas carreteras*; y en acatamiento a los lineamientos de la señora Ministra de Obras Públicas y Transportes, se plantea esta primera política, integrada por seis programas específicos:

1.1. Demarcación de la red vial nacional mediante un programa que garantice la adecuada y oportuna ejecución de dichas labores en al menos 2.000 km/año de la red asfaltada.

1.2. Instalación de semáforos peatonales y/o reductores de velocidad y construcción de aceras:

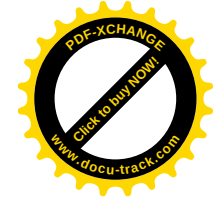
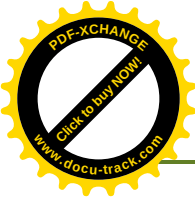
En zonas escolares, colegiales, EBAIS, clínicas de la CCSS, atendiendo prioritariamente las escuelas de alto riesgo identificadas por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y en concordancia con el programa del COSEVI sobre Escuelas Seguras.

1.3. Construcción de ciclovías prioritariamente en zonas rurales que por la dinámica de los flujos y movimientos así lo justifiquen.

1.4. Construcción de aceras en la red vial nacional dando prioridad a zonas de alto riesgo, en zonas rurales cuando el flujo lo justifique se construirán solamente en uno de los lados de la vía.

1.5. Construcción de puentes peatonales en vías de alto tránsito, previo estudio y recomendación de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.

1.6. Dotación del señalamiento vertical requerido en los 7.522 km de la red vial nacional.



Garantizar la transitabilidad (movilización) segura en toda la red vial nacional.

Para el desarrollo de esta segunda política es importante destacar que esta se enfoca según el estado de la red vial nacional y de acuerdo a la definición de Red Estratégica citada en párrafos anteriores.

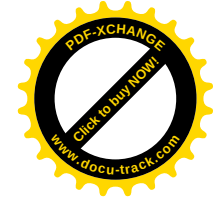
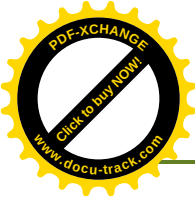
2.1. Garantizar la movilización segura en la red asfaltada en buen estado, para lo cual se desarrollarán los siguientes programas:

- 2.1.1. Ejecutar labores de conservación en la red estratégica asfaltada.
- 2.1.2. Ejecutar labores de conservación en la red no estratégica asfaltada.
- 2.1.3. Ejecutar labores básicas de mantenimiento de puentes para las estructuras ubicadas en las rutas asfaltadas en buen estado.
- 2.1.4. Demarcar horizontalmente la red asfaltada en buen estado.
- 2.1.5. Reponer el señalamiento vertical en mal estado, destruido o robado perteneciente a la red asfaltada en buen estado.

2.2. Garantizar la movilización segura en la red estratégica, atendiendo primero la red asfaltada, la cual será demarcada luego de intervenida. Se atenderá posteriormente la red en lastre y finalmente los puentes.

2.2.1. Red estratégica asfaltada:

- 2.2.1.1. Red Asfaltada en CONDICIÓN REGULAR: 50% de los tramos se deben rehabilitar para recuperar su condición a BUEN ESTADO.
- 2.2.1.2. Red Asfaltada en CONDICIÓN REGULAR: 50% de los tramos se deben realizar tareas de conservación vial para mantener su condición, evitar un mayor deterioro.
- 2.2.1.3. Red Asfaltada en MAL ESTADO: aplicar tareas de conservación vial para que sean transitables y en condiciones de seguridad para los usuarios. Cuando se disponga de recursos deberán rehabilitarse o reconstruirse.
- 2.2.1.4. Ejecutar labores de conservación a los corredores de transporte público como parte del programa de



reordenamiento a cargo del Consejo de Transporte Público (CTP).

2.2.1.5. Ejecutar labores de conservación a las rutas de travesía que pertenecen al Plan de Reordenamiento de San José:

- ü Avenida 9, sentido este – oeste.
- ü Avenidas 5 y 7, sentido oeste – este.
- ü Avenidas 1y 3, sentido este – oeste.
- ü Avenidas 0 y 2.
- ü Avenida 8, sentido este – oeste.
- ü Avenidas 2 y 4, conexión.
- ü Calle 10, sentido norte – sur.
- ü Calle 12, sentido sur – norte.
- ü Calle 0, sentido sur – norte.
- ü Calle 1, sentido norte – sur.

2.2.1.6. Colocar carpetas a las rutas de travesía de acuerdo con la priorización establecida por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

2.2.1.7. Rehabilitar las rutas de travesía de acuerdo con la priorización establecida por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

2.2.2. Demarcación horizontal y señalamiento vertical:

2.2.2.1. Ejecutar la demarcación de la red estratégica asfaltada en condición regular luego de que se rehabilite mediante la colocación de carpetas estructurales.

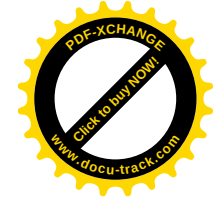
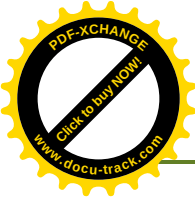
2.2.2.2. Ejecutar la demarcación de la red estratégica asfaltada en condición regular luego de que se intervengan con actividades de conservación.

2.2.2.3. Ejecutar el señalamiento vertical de la red turística.

2.2.2.4. Reponer el señalamiento vertical en mal estado, destruido o robado.

2.2.3. Red Estratégica en Lastre:

2.2.3.1. Ejecutar las labores de conservación vial, procurando la atención de los caminos complementarios al programa



MOPT-KfW, aplicando la metodología de priorización definida para esta red.

2.2.3.2. Ejecutar labores de conservación en la red estratégica en lastre, de acuerdo con la recomendación de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

2.2.3.3. Ejecutar labores de rehabilitación en la red estratégica en lastre, de acuerdo con la recomendación de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

2.2.4. Puentes en la Red Estratégica:

Ejecutar labores básicas de conservación a los puentes ubicados en la red estratégica.

2.3. Garantizar la movilización segura en la red no estratégica:

2.3.1. Red asfaltada:

2.3.1.1. Red Asfaltada en CONDICIÓN REGULAR: aplicar labores de conservación para mantener su condición evitando su deterioro acelerado.

2.3.1.2. Red Asfaltada en MAL ESTADO: aplicar tareas de conservación vial para que sean transitables y en condiciones de seguridad para los usuarios. Cuando se disponga de recursos deberán rehabilitarse o reconstruirse.

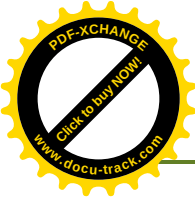
2.3.2. Demarcación horizontal y señalamiento vertical:

2.3.2.1. Ejecutar la demarcación de la red asfaltada en condición regular luego de que se intervengan con actividades de conservación.

2.3.2.2. Reponer el señalamiento vertical en mal estado, destruido o robado.

2.3.3. Red en Lastre:

2.3.3.1. Red en Lastre en BUEN ESTADO: aplicar labores de conservación para mantener su estado.



2.3.3.2. Red en Lastre en CONDICIÓN REGULAR: aplicar labores de conservación para mantener su estado. Cuando se disponga de recursos deberá ser rehabilitada.

2.3.3.3. Red en Lastre en MAL ESTADO: aplicar tareas de conservación vial para que sean transitables y seguras para los usuarios.

2.3.4. Puentes:

Ejecutar labores básicas de conservación a los puentes como limpieza, restitución de pintura, restitución de barandas, etc.

2.4. Continuar con el programa de diseño, construcción , reconstrucción de puentes:

2.4.1. Ejecutar los proyectos de diseño y/o construcción de puentes que ya fueron licitados.

2.4.2. Continuar los procesos de licitación que ya iniciaron, tendientes a contratar el diseño de puentes.

Mejorar la capacidad funcional (movilización) y estructural de la red vial nacional para adecuarla en función del crecimiento vehicular.

3.1. Mejorar la capacidad funcional y estructural de la Red Estratégica:

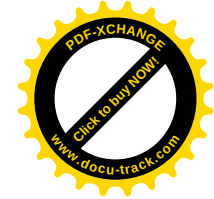
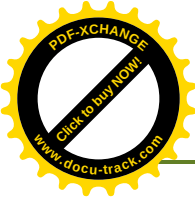
3.1.1. Red Estratégica Asfaltada:

3.1.1.1. Mejorar y/o rehabilitar aproximadamente 360 km de la red para recuperar su condición a Buen Estado.

3.1.1.2. Mejorar, rehabilitar o reconstruir la red asfaltada en mal estado para recuperar su condición a Buen Estado.

3.1.1.3. Mejorar aproximadamente 700 km de la red estratégica en buen estado para adecuarla en función del crecimiento vehicular.

3.1.1.4. Conservar la red estratégica en buen estado.



3.1.2. Pasos a desnivel en la Ruta Nacional N° 39:

- 3.1.2.1. Construir el paso a desnivel donde se ubica actualmente la Rotonda de Paso Ancho.
- 3.1.2.2. Construir el paso a desnivel donde se ubica actualmente la Rotonda de Alajuelita.
- 3.1.2.3. El paso a desnivel de la nueva radial alterna a Escazú, será ejecutado por el concesionario del proyecto San José – Caldera como parte del plan de movilización y manejo de tránsito.

3.1.3. Demarcación horizontal y señalamiento vertical:

- 3.1.3.1. Todos los proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción de la red vial nacional deberán incluir la demarcación horizontal y vertical, estimando adecuadamente las cantidades de obra por ejecutar en los renglones de pago pertinente.
- 3.1.3.2. Reponer el señalamiento vertical en mal estado, destruido o robado.
- 3.1.3.3. Diseñar y ejecutar un plan para colocación del señalamiento vertical donde se requiere y no exista, acorde con los puntos de alto riesgo identificados por COSEVI.

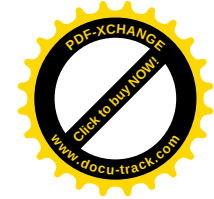
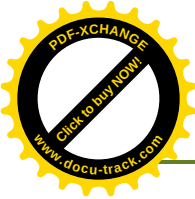
3.1.4. Red Estratégica en Lastre:

Implementar el programa de mejoramiento de la red estratégica en lastre, de acuerdo con las prioridades establecidas por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

3.2. Mejorar la capacidad funcional y estructural de la Red No Estratégica:

3.2.1. Red Asfaltada:

- 3.2.1.1. Mejorar y/o rehabilitar aproximadamente 890 km de la red para recuperar su condición a Buen Estado.
 - 3.2.1.2. Mejorar, rehabilitar o reconstruir la red asfaltada en mal estado para recuperar su condición a Buen Estado.
 - 3.2.1.3. Conservar la red asfaltada en buen estado.
-



3.2.2. Red en Lastre:

- 3.2.2.1. Rehabilitar la red en lastre en condición regular.
- 3.2.2.2. Rehabilitar la red en lastre en mala condición.
- 3.2.2.3. Conservar la red en lastre en buena condición.

3.2.3. Demarcación horizontal y señalamiento vertical:

- 3.2.3.1. Reponer la demarcación horizontal deficiente o en mal estado.
- 3.2.3.2. Reponer el señalamiento vertical en mal estado, destruido o robado.
- 3.2.3.3. Diseñar y ejecutar un plan para colocación del señalamiento vertical donde se requiere y no exista, acorde con los puntos de alto riesgo identificados por COSEVI.

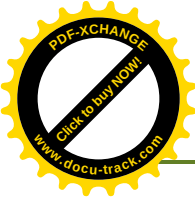
3.3. Diseñar e implementar un plan para colocar los mojones en toda la red vial estratégica.

Esta acción tiene como objetivo que todas las rutas nacionales estén debidamente identificadas con el número de ruta asignado y además se indique en qué kilómetro se está ubicado.

Mejorar la capacidad funcional y estructural de los puentes y estructuras de drenaje.

4.1. Intervenir los puentes urbanos que producen cuellos de botella:

Ruta	Puente
02	R. MARIA AGUILAR
05	R. VIRILLA
117	R. TIBAS
121	R. ORO
207	R. TIRIBI
211	R. TIRIBI
221	R. MARIA AGUILAR

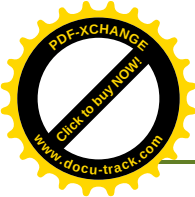


4.2. Intervenir los 10 puentes diseñados por JICA:

Ruta	Puente
01	R. ABANGARES
01	R. AZUFRADO
01	R. ARANJUEZ
02	R. NUEVO
02	R. PUERTO NUEVO
04	R. CHIRRIPO
04	R. SARAPIQUI
32	R. SUCIO
32	R. CHIRRIPO
218	R. TORRES

4.3. Rehabilitar 41 puentes identificados pertenecientes a la Red Vial Nacional Estratégica:

Ruta	Río
18	R. PUEBLO VIEJO
21	R. TEMPISQUE VIEJO
21	R. CABO BLANCO
27	R. TIRIBI
32	R. BLANCO
32	Q. SIN NOMBRE
32	R. CUBA
32	R. HONDO
34	R. PARRITA
34	Q. BEJUCO
34	R. BAMBU
34	R. BARBUDAL
34	Q. SIN NOMBRE
34	Q. SIN NOMBRE
34	Q. VILLA
34	R. NARANJO
34	R. PAQUITA
34	Q. MATA PALO
34	R. HATILLO NUEVO
34	R. HATILLO VIEJO
34	R. PORTALON
34	R. SAVEGRE
36	R. SIXAOLA
126	R. GUARANI
141	R. FORTUNA
141	R. PEJE
158	Q. NEGRA
160	R. GRANDE



<i>Ruta</i>	<i>Río</i>
160	R. CURU
163	R. MILLAL
237	Q. SIN NOMBRE
245	R. CONTE
245	R. RINCON
250	Q. HUEVO
250	Q. GAVILAN
250	R. SAHINO
250	R. OJOCHÉ
751	R. CANO NEGRO
01	Q. PALO
02	R. PURIRES
04	R. ARENAL

4.4. Implementar el Sistema de Administración de Puentes y Estructura diseñado por JICA.

Es interés de este Consejo que inicie y se concrete la implementación del Sistema de Administración de Puentes resultado de una cooperación técnica recibida de JICA por MOPT/CONAVI.