



Índice

Índice.....	1
Introducción.....	3
Generalidades.....	9
Programación Estratégica Institucional.....	19
Programación Estratégica a Nivel de Programa.....	37
Detalle de Proyectos de Inversión.....	48
Anexos.....	62





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 “... *Habrá 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 N° 61

² Ibidem, Página N° 62



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.
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:

- ♦ *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.*

- ♦ *El Compromiso Político: Comprende acciones que el Gobierno se compromete a impulsar, pero que no se podrán ejecutar a menos que la Asamblea Legislativa concurra a hacerlas realidad.*

- ♦ *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 N° 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:
 - ♦ 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.
 - ♦ El CONAVI intervendrá durante el período 2007-2010 mediante obras de construcción, rehabilitación, reconstrucción o mejoramiento, aproximadamente 433 km de la red vial nacional.
 - ♦ El CONAVI construirá alrededor de 40 puentes de la Red Vial Nacional.
 - ♦ El CONAVI elaborará 40 diseños de carreteras y puentes.

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

- 3.** Plan para incrementar la seguridad vial, establece que el CONAVI:
 - ♦ Construirá 20 puentes peatonales.
 - ♦ 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 2010 que de manera conjunta definen el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica y el Ministerio de Hacienda; y que para el año 2010 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 cantonales 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.

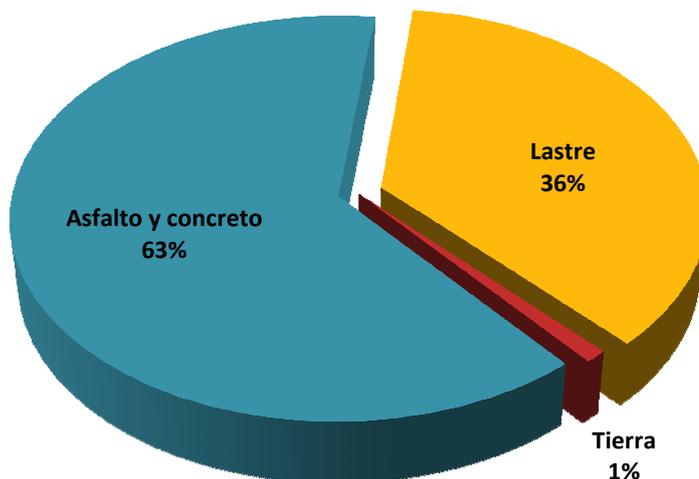
c) Carreteras terciarias: Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes.

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:

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



- ♦ Dos representantes de la Unión de Cámaras y Asociaciones de la Empresa Privada.
- ♦ 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:



- ♦ Una contribución especial sobre la distribución nacional o internacional de combustibles y energéticos derivados del petróleo, cuya tarifa sería de un 15%.
- ♦ 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.
- ♦ Los créditos nacionales e internacionales debidamente aprobados por la Asamblea Legislativa y que la ley le faculta.
- ♦ Las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes.
- ♦ El producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública.
- ♦ Las multas por infracción a las normas sobre pesos y dimensiones de vehículos.
- ♦ Los recursos que por transferencia realice el Ministerio de Hacienda, por concepto de aplicación de la Ley N° 7088.
- ♦ 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



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

- ♦ 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.
- ♦ 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 calidad.
- ♦ Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
- ♦ 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 2010 se compone de tres elementos fundamentales:

- ♦ La Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI-2010)
- ♦ Los aspectos estratégicos de la entidad.
- ♦ La programación estratégica a nivel de programa.

A. Matriz Anual de Programación Institucional:

El primer instrumento, es decir, la MAPI – 2010, 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 2010.

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 2010.



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 – 2010 para el dictamen de vinculación respectivo. El aval fue recibido mediante oficio DM 2470-09 de fecha 19 de junio de 2009.

Posteriormente, se realizaron ajustes a la MAPI 2010 enviados a la Sra. Ministra con oficio DE09-3165 para la posterior remisión 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.

Conservar 4.200 km de la red vial nacional asfaltada

Conservar 1.500 km de la red vial nacional en lastre

Construir, rehabilitar, mejorar 31,9 km de carreteras.

Construir / reconstruir 8 puentes

Diseñar 8 proyectos.

⁹ IDEM



Plan para el descongestionamiento del tránsito vehicular urbano.

Construir 3 radiales.

Construir 1 paso a desnivel

Plan para incrementar la seguridad vial.

Construir 3 puentes peatonales

Demarcar 600 km de carreteras

Es importante mencionar que algunas metas varían con respecto a lo indicado en el Plan Nacional de Desarrollo para el año 2010, dado que el logro a la fecha, permite alcanzar la meta correspondiente para el periodo 2006-2010.

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 2010.



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

Ejecución de Obras	
Item	Valor
1	100
2	200
3	300
4	400
5	500
6	600
7	700
8	800
9	900
10	1000
11	1100
12	1200
13	1300
14	1400
15	1500
16	1600
17	1700
18	1800
19	1900
20	2000
21	2100
22	2200
23	2300
24	2400
25	2500
26	2600
27	2700
28	2800
29	2900
30	3000
31	3100
32	3200
33	3300
34	3400
35	3500
36	3600
37	3700
38	3800
39	3900
40	4000
41	4100
42	4200
43	4300
44	4400
45	4500
46	4600
47	4700
48	4800
49	4900
50	5000





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

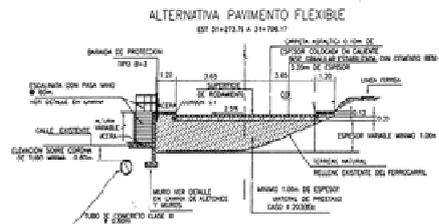


Después

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





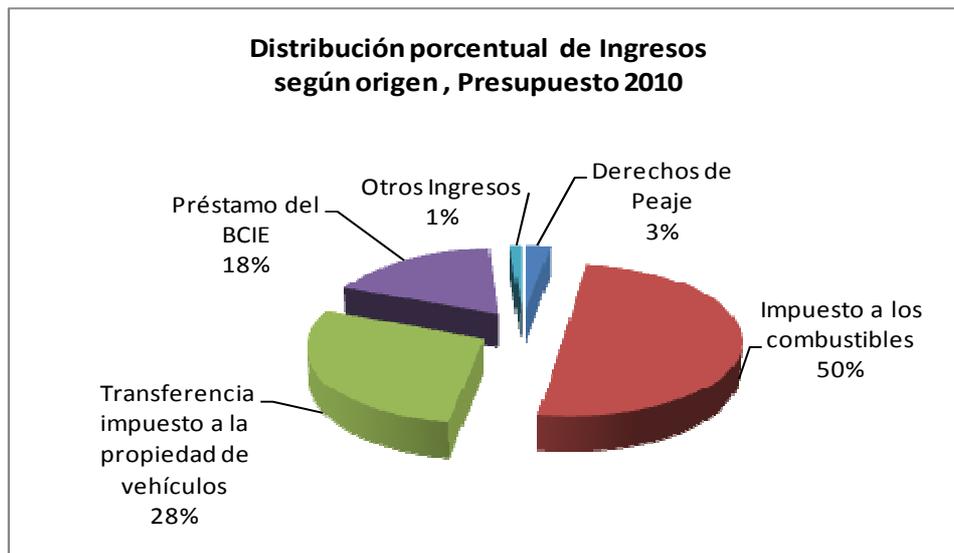
Ingresos

Los ingresos del Consejo Nacional de Vialidad para el año 2010 se estiman en ¢138.941,8 millones. Del total de ingresos presupuestados, ¢135.102,3 millones corresponden al Fondo Vial y ¢3.839,53 millones al Fondo de Peajes.

La distribución de los ingresos según su origen es el siguiente:

- Derechos de Peaje: ¢3.443,3 millones.
- Impuesto a los combustibles: ¢69.717,5 millones.
- Transferencia impuesto a la propiedad de vehículos: ¢39.480,0 millones.
- Préstamo del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE): ¢24.800 millones.
- Otros Ingresos (superávit, multas por infracciones a la Ley 7798 de normas, pesos y dimensiones, venta de carteles): ¢1.501,0 millones.

En el siguiente gráfico se muestra la distribución porcentual de los ingresos según su origen:



Fuente: Presupuesto Ordinario 2010. Departamento de Presupuesto, Dirección Financiera



Egresos

El total de egresos del CONAVI para el año 2010 es de ¢138.941,8 millones. La distribución de los egresos por partida presupuestaria se presenta en el siguiente cuadro:

Tabla I: Resumen de Egresos por Partida Presupuestaria

Código	Nombre de la Partida	Monto (miles de ¢)	Participación relativa de cada una
0	Remuneraciones	¢4.401.296	3,17%
1	Servicios	¢56.374.385	40,57%
2	Materiales y Suministros	¢1.058.271	0,76%
3	Intereses y Comisiones	¢5.485.860	3,95%
5	Bienes Duraderos	¢51.076.772	36,76%
6	Transferencias	¢109.000	0,08%
7	Transferencias de Capital	¢30.000	0,02%
8	Amortización	¢20.406.250	14,69%
TOTAL		¢138.941.833	100%

La principal partida de egreso es la de Servicios con una participación del 40,57%, que corresponde a una inversión de ¢156.374,4 millones. La mayoría de estos recursos se concentran en la subpartida 10802 Mantenimiento de Vías de Comunicación con ¢39.077,0 millones destinados principalmente a la conservación de la red vial nacional y en segundo lugar Servicios de Ingeniería con ¢8.499,2 millones.



De conformidad con el Presupuesto Ordinario para el año 2010, la inversión por programa se muestra seguidamente:

Tabla 2: Inversión por Programa Presupuestario

Nombre del Programa	Monto presupuestario (miles de ¢)	Participación relativa de cada uno
01 – Administración Superior	¢3.788.074	2,73%
02 – Conservación Vial	¢47.528.585	34,21%
03 – Construcción Vial	¢83.785.641	60,30%
04 – Administración e inversión en rutas de peaje	¢3.839.533	2,76%
TOTAL	¢138.941.833	100%

Los proyectos ejecutados por el Programa 02-Conservación Vial son financiados a través de dos fuentes, el Fondo Vial y el Fondo de Peajes. Del total del presupuesto del Programa 04-Administración e inversión en rutas de peaje, se asigna un monto de ¢844.000 miles para la Conservación Vial de las siguientes rutas:

- Ruta Nacional 1, carretera General Cañas y Bernardo Soto.
- Ruta Nacional 2, carretera Florencio del Castillo.
- Ruta Nacional 32, carretera Braulio Carrillo

En cuanto al programa 03-Construcción vial, es importante indicar que es el programa con mayor porcentaje de participación con un 60,3% del presupuesto total del año 2010. Este programa tiene tres fuentes de financiamiento: el Fondo Vial, los fondos de la línea de crédito del Banco Centroamericano de Integración Económica y el Fondo de Peajes. Los montos asignados por Fuente de Financiamiento son los siguientes:

- Fondo Vial: ¢58.985.641 miles
- BCIE: ¢24.800.000 miles
- Fondo de Peajes: ¢955.000 miles, los cuales están asignados para la construcción de puentes peatonales.



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 2009.

Partiendo de este esquema, se establecen las siguientes prioridades institucionales para el año 2010:

- ♦ La Red Vial Nacional contará con infraestructura que incluya el componente de seguridad vial para los usuarios de las carreteras.

Debe entenderse el “Componente de seguridad vial” como la incorporación de: rampas para uso de personas discapacitadas, demarcación vial, barreras de contención, barandas de seguridad, semáforos con equipos de audio y/o visual, ciclovías, demarcación vial con pintura y captaluces y cualquier otro elemento necesario para garantizar la seguridad de los usuarios de las obras de infraestructura vial.

- ♦ El CONAVI desarrollará proyectos de conservación vial que garanticen a los usuarios de la Red Vial Nacional, la transitabilidad (movilización) en la infraestructura vial.
- ♦ El CONAVI mejorará la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial 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:

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

Bajo este panorama, los recursos disponibles para el año 2010 se distribuyeron siguiendo dicho orden de prioridad, en la medida de lo posible, pero considerando además los siguientes factores:

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



Objetivos estratégicos institucionales:

1. 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.
2. Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la red vial nacional a cargo del CONAVI.
3. 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:

A continuación se definen los indicadores de resultado que contribuyen al logro de los objetivos:

Meta	Indicadores	clasificación indicador	Objetivo relacionado
Conservar 4.200 km red asfaltada	km atendidos	eficacia	3
	costo promedio por km de carreteras asfaltadas conservadas	eficiencia	3
	porcentaje de la RVN asfaltada conservada	eficacia	3
	porcentaje de ejecución presupuestaria	economía	3
Conservar 1.500 km red en lastre	km atendidos	eficacia	3
	costo promedio por km de carreteras en lastre conservadas	eficiencia	3
	porcentaje de la RVN en lastre conservada	eficacia	3
	porcentaje de ejecución presupuestaria	economía	3
Demarcar 600 km	km demarcados	eficacia	1
	porcentaje de ejecución presupuestaria	economía	1



Meta	Indicadores	Clasificación indicador	Objetivo relacionado
Construir, rehabilitar, reconstruir, 31,9 km de la Red Vial Nacional Estratégica	km intervenidos	eficacia	2 y 3
	costo promedio por km de carreteras mejoradas	eficiencia	2 y 3
	porcentaje de la RVN mejorada con el componente de seguridad vial	calidad	2 y 3
	porcentaje de ejecución presupuestaria	economía	2 y 3
Construir y/o reconstruir 8 puentes de la Red Vial Nacional Estratégica	cantidad de puentes	eficacia	3
	costo promedio por m de puentes construido	eficiencia	3
	porcentaje de ejecución presupuestaria	economía	3
Diseñar 8 proyectos de puentes y carreteras de la Red Vial Nacional Estratégica	Cantidad de diseños	eficacia	3
	porcentaje de diseños de puentes y carreteras con el componente de seguridad vial	calidad	3
	porcentaje de ejecución presupuestaria	economía	3
Construir 3 radiales	cantidad de radiales	eficacia	2 y 3
	costo promedio por kilómetro de radial construida	eficiencia	2 y 3
	porcentaje de ejecución presupuestaria	economía	2 y 3



Meta	Indicadores	Clasificación indicador	Objetivo relacionado
Diseñar 2 Pasos a Desnivel	cantidad de puentes	eficacia	3
	porcentaje de ejecución presupuestaria	economía	3
Construir 3 puentes peatonales	cantidad de puentes peatonales	eficacia	1
	costo promedio por m de puentes construido	eficiencia	1
	porcentaje de proyectos con el componente de seguridad vial	calidad	1
	porcentaje de ejecución presupuestaria	economía	1





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 2010 en las páginas siguientes se presentan las Matrices Estratégicas de cada programa presupuestario del CONAVI, incluyendo al programa 01 “Administración Superior”.





*Programación Estratégica Programa 01
Administración Superior*



**PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2010**

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI

Programa: 01 "Administración Superior"

Misión: Asesorar y apoyar a las Direcciones de Conservación Vial, Obras e Ingeniería, de modo que los productos intermedios y procesos internos sean eficientes, oportunos y eficaces.

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.

Objetivos Estratégicos Institucionales :

Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la red vial nacional a cargo del CONAVI.

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.

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones
				2006	2007	2008	2009 (I Semestre)	Desempeño proyectado (meta anual)				2010			
								2010	2011	2012	2013	Monto	Fuente de Financiamiento		
Producto: Apoyo y asesoría a las unidades sustantivas. Usuarios: Funcionarios y clientes de todas las dependencias del CONAVI. Clientes de cada una de las dependencias. Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional: conductores, motociclistas, ciclistas y peatones.	Administrar el Fondo Vial y el Fondo de Peajes, así como suscribir y administrar los contratos y empréstitos necesarios para la programación, ejecución y control de proyectos de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional con el fin de garantizarle a los usuarios, un tránsito ágil y seguro.	Porcentaje de ejecución presupuestaria	$(\text{Monto ejecutado} / \text{Monto presupuestado}) * 100$	89,0%	84,8%	93%	28%	95%	95%	95%	95%	3788,07	Fondo Vial	Dirección de Administración y Finanzas	

Nota: El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada para el logro de para la realización de la meta indicada.



*Programación Estratégica Programa 02
Conservación Vial*



PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA 2010

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI

Programa: 02 "Conservación Vial"

Misión: Mantener la capacidad funcional de la Red Vial Nacional, eficaz, eficiente y oportunamente.

Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la red vial nacional a cargo del CONAVI.

Objetivos Estratégicos Institucionales :

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.

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones	
				2006	2007	2008	2009 (I Semestre)	Desempeño proyectado (meta anual)				2010				
								2010	2011	2012	2013	Monto	Fuente de Financiamiento			
Producto: Carreteras y puentes de la Red Vial Nacional, en buen estado de conservación por medio de la administración e inspección de los contratos de conservación y demarcación vial que suscriba el CONAVI. Usuarios: Conductores, motociclistas, ciclistas, y peatones en toda la Red Vial Nacional. Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional, particularmente de las 22 zonas de atención mediante los contratos de mantenimiento y conservación de las rutas nacionales asfaltadas y en lastre.	Garantizar a los usuarios de la Red Vial Nacional, la conservación de condiciones adecuadas de transitabilidad (movilización)	kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas	km atendidos	2.400 km	4.500 km	4.500 km	3626 km	4.200 km	4.200 km	4.200 km	4.200 km	17.909	Fondo Vial	Dirección de Conservación Vial	Se mantiene la proyección de la meta por cuanto constituye la razón de ser del CONAVI	
		costo promedio por kilómetro de carreteras en lastre conservadas	inversión total / km atendidos	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	0	no aplica			
		porcentaje de la Red Vial Nacional asfaltada conservada	km atendidos / km RVN asfaltada	sin meta	sin meta	sin meta	na	95%	95%	95%	95%	0				
		ejecución presupuestaria	inversión en RVN asfaltada / inversión programa 02	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	0				
		kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre	km atendidos	503,87 km	745 km	1.500 km	1.500 km	1.500 km	1.500 km	1.500 km	1.500 km	1.500 km	19.008		Fondo Vial	Se mantiene la proyección de la meta por cuanto constituye la razón de ser del CONAVI
		costo promedio por kilómetro de carreteras en lastre conservadas	inversión total / km atendidos	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	na	na	na	0	no aplica			
		porcentaje de la Red Vial Nacional en lastre conservada	km atendidos / km RVN en lastre	sin meta	sin meta	sin meta	na	55%	55%	55%	55%	0				
		ejecución presupuestaria	inversión en RVN en lastre / inversión programa 02	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	0				
		kilómetros de la Red Vial Nacional demarcados	km demarcados	185 km demarcados	161 km demarcados	796 km demarcados	439,7 km	600 km	600 km	600 km	600 km	600 km	1.000		Fondo Vial	El desempeño histórico obliga a ajustar esta meta.
ejecución presupuestaria	inversión en demarcación de la RVN / inversión programa 02	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	0	no aplica					

Nota: El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada en los proyectos que contribuyen al logro de para la realización de cada una de las metas.



*Programación Estratégica Programa 03
Construcción Vial*



PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2010

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI
Programa: 03 "Construcción Vial"
Misión: Mejorar la capacidad funcional y/o estructural de la Red Vial Nacional.

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.

Objetivos Estratégicos Institucionales : Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la red vial nacional a cargo del CONAVI.

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.

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones
				2006	2007	2008	2009 (I Semestre)	Desempeño proyectado (meta anual)				2010			
				2010	2011	2012	2013	Monto	Fuente de Financiamiento						
Producto: Obras de infraestructura vial de la Red Vial Nacional, construidas, mejoradas, rehabilitadas o reconstruidas, por medio de la administración e inspección de los contratos de diseño, construcción, mejoramiento, rehabilitación, y reconstrucción que suscriba el CONAVI. Usuarios: Conductores, motociclistas, ciclistas, y peatones en toda la Red Vial Nacional. Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional, particularmente de las zonas de influencia de los proyectos programados a ejecutar en el 2010.	Mejorar la capacidad funcional /estructural de la Red Vial Nacional	km intervenidos como proyectos nuevos, de mejoramiento y/o rehabilitación.	km intervenidos	81,15 km	238,83 km	122,28 km	42,9 km	31,9 km (*)					27.417	Fondo Vial / Fondo BCEI	El banco de proyectos, las restricciones presupuestarias y la ausencia de una Plan Nacional de Transportes limita la proyección de desempeño en cada una de las metas sustantivas
		costo promedio por kilómetro de carreteras mejoradas	inversión total / km intervenidos	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	0	no aplica		
		porcentaje de la Red Vial Nacional mejorada que incluye el componente de seguridad vial	km intervenidos / km intervenidos con el componente de seguridad vial	sin meta	sin meta	sin meta	na	100%	100%	100%	100%	0	no aplica		
		ejecución presupuestaria	inversión en RVN mejorada/ inversión programa 03	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	0	no aplica		
		Nº de puentes de la red vial nacional estratégica construidos y reconstruidos	puentes construidos o rehabilitados	-	10	13	11	8 (*)				12.589			
		costo promedio por metro de puentes construidos	inversión total de puentes / m de puentes construidos	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	0	no aplica		
		ejecución presupuestaria	inversión en construcción de puentes / inversión programa 03	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	0	no aplica		
		Nº de diseños concluidos y aprobados, de carreteras y puentes	diseños concluidos	-	19	11	8	8 (*)				2.533	Fondo Vial		
		porcentaje de diseños de carreteras y puentes con el componente de seguridad vial	diseños de carreteras y puentes concluidos / diseños de carreteras y puentes concluidos que incluyen el componente de seguridad vial	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	0	no aplica		
		ejecución presupuestaria	inversión en diseño de carreteras y puentes / inversión programa 03	sin meta	sin meta	sin meta	na	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	0	no aplica		
		Nº radiales construidas	radiales construidas	-	0%	0	85,6%	concluir 3 radiales (avance promedio: 1,97 de 4 proyectos en ejecución)				4.113			
		costo promedio por km de radial construida	inversión total en radiales / km de radiales	sin meta	sin meta	sin meta	na	na	na	na	na	0	no aplica		
		ejecución presupuestaria	inversión en radiales / inversión programa 03	sin meta	sin meta	sin meta	na	na	na	na	na	0	no aplica		
paso a desnivel construido (% de avance)	% de avance en construcción de paso a desnivel	-	84%		0	1 proyecto (30% de avance para concluir etapa de construcción) (*)				2.300					
ejecución presupuestaria	inversión en pasos a desnivel / inversión programa 03	sin meta	sin meta	sin meta	0	0	0	0,00	na	0					



PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2010

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI

Programa: 03 "Construcción Vial"

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

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.

Objetivos Estratégicos Institucionales :

Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la red vial nacional a cargo del CONAVI.

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.

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones
				2006	2007	2008	2009 (I Semestre)	Desempeño proyectado (meta anual)				2010			
								2010	2011	2012	2013	Monto	Fuente de Financiamiento		
Producto: Obras de infraestructura vial de la Red Vial Nacional, construidas, mejoradas, rehabilitadas o reconstruidas, por medio de la administración e inspección de los contratos de diseño, construcción, mejoramiento, rehabilitación, y reconstrucción que suscriba el CONAVI. Usuarios: Conductores, motociclistas, ciclistas, y peatones en toda la Red Vial Nacional. Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional, particularmente de las zonas de influencia de los proyectos programados a ejecutar en el 2010.	Mejorar la capacidad funcional /estructural de la Red Vial Nacional	Nº puentes peatonales construidos	puentes peatonales construidos	25%	67%	1	2	3					835	Fondo Vial / Fondo Peajes	El banco de proyectos, las restricciones presupuestarias y la ausencia de una Plan Nacional de Transportes limita la proyección de desempeño en cada una de las metas sustantivas
		costo promedio por metro de puentes peatonales construidos	inversión total de puentes peatonales / m de puentes peatonales construidos	sin meta	sin meta	sin meta	na	na	na	na	na	na	0	no aplica	
		porcentaje de diseños de puentes peatonales con el componente de seguridad vial	diseños de puentes peatonales concluidos / diseños de puentes peatonales concluidos que incluyen el componente de seguridad vial	sin meta	sin meta	sin meta	na	na	na	na	na	na	0		
		ejecución presupuestaria	inversión en construcción de puentes peatonales programa 03 / inversión programa 03	sin meta	sin meta	sin meta	na	na	na	na	na	na	0		

Notas:
(*) Varía la meta anual con respecto a lo indicado en el Plan Nacional de Desarrollo para 2010, dado que el logro a la fecha y lo programado en este POI, permite alcanzar la meta correspondiente para el periodo 2006-2010.

En el caso de la meta Construcción de Pasos a Densivel, CONAVI considera como aporte en el 2009, la construcción del Paso a Densivel Hatillo 7 y 8, en Radial Alterna Escazú, proyecto originalmente concebido con una intersección a nivel de la Radial con Circunvalación. El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada en los proyectos que contribuyen al logro de para la realización de cada una de las metas.



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



PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2010

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI

Programa: 04 "Operación e Inversión en vías de peajes"

Misión: Recaudar eficiente, oportuna y eficazmente los recursos para garantizar el mantenimiento de la capacidad funcional de las vías sujetas a cobro de peaje administrados por el CONAVI.

Objetivo Estratégico Institucional : Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la red vial nacional a cargo del CONAVI.

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones
				2006	2007	2008	2009 (I Semestre)	Desempeño proyectado (meta anual)				2010			
								2010	2011	2012	2013	Monto	Fuente de Financiam		
Producto: Recursos financieros efectivos. Usuarios: Conductores, motociclistas, ciclistas y peatones que utilizan las vías sujetas a cobro de tasa de peaje y administrados por el CONAVI. Beneficiarios: Usuarios de las rutas nacionales sujetas a cobro de tasa de peaje. (proyectos administrados por CONAVI)	Realizar una eficiente y eficaz gestión de Administración, control supervisión y fiscalización de la actividad de recaudación de tasa de peaje.	Porcentaje de ejecución presupuestaria	((recaudación real / recaudación estimada) / (periodo real / periodo estimado))	109,8%	101,0%	91%	40%	95%	95%	95%	95%	766,99	Fondo Vial	Departamento de Operación e Inversión en Vías de peajes	

Nota: El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada para el logro de para la realización de la meta indicada.



Detalle de Proyectos de Inversión

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



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

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 (€)			
					Total Presupuesto Ordinario 2010			
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	TOTAL

Conservación Vial Red Asfaltada (2009LN-00003CV)

Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-1	San José	San José, Goicochea, Alajuelita, Vázquez de Coronado, Tibás, Moravia y Montes de Oca.	Varias	259,46	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-2	San José	San José, Escazu, Puriscal, Mora, Santa Ana y Turribares	Varias	202,87	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-3	San José	Desamparados, Curridabat, Acosta, Tarrazú, Aserri, Dota y León Cortés	Varias	228,47	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-4	Alajuela	Poás, Alajuela (menos distrito de Sarapiquí) y Atenas	Varias	221,35	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-5	Alajuela	Naranjo, Grecia (menos distrito Río Cuarto), Valverde Vega, Alajuela, San Ramón y Palmares	Varias	208,16	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-6	Alajuela	San Ramón (menos distrito Peñas Blancas), Palmares y Alfaro Ruiz	Varias	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 Guarco y Curridabat	Varias	222,97	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Cartago, Zona 1-8	Cartago	Alvarado, Paraiso, Jiménez y Turrialba	Varias	223,62	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Heredia, Zona 1-9	Heredia	Heredia, Barva, Santo Domingo, Sta. Bárbara, San Rafael, San Isidro, Belén y Flores.	Varias	206,21	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-1	Guanacaste	Liberia, Carrillo y La Cruz	Varias	250,24	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-2	Guanacaste	Abangares, Cañas y Tilarán	Varias	161,88	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-3	Guanacaste	Bagaces, Santa Cruz y Carrillo	Varias	368,16	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-4	Guanacaste	Puntarenas, Nicoya, Hojancha y Nandayure.	Varias	199,3	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 3 Pacífico Central, Zona 3-1	Puntarenas	Puntarenas, Montes de Oro y Esparza.	Varias	161,88	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 3 Pacífico Central, Zona 3-2	Puntarenas	San Mateo, Orotina, Garabito, Parrita y Aguirre	Varias	172,3	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-1	San José-Puntarenas	Pérez Zeledón y Osa	Varias	251,21	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-2	San José-Puntarenas	Buenos Aires y Coto Brus	Varias	232,84	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-3	San José-Puntarenas	Osa, Golfito y Corredores	Varias	234,22	800.000.000,00			800.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

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 (¢)			
	Provincia	Cantón	Ruta N°		Total Presupuesto Ordinario 2010			
					Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	TOTAL
Conservación Vial Red Asfaltada (2009LN-00003CV)								
Conservación Vial de la Región 5 Huetar Atlántica, Zona 5-1	Limón	Pococí, Guácimo y Siquirres.	Varias	214,46	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 5 Huetar Atlántica, Zona 5-2	Limón	Matina, Limón y Talamanca.	Varias	203,28	800.000.000,00			800.000.000,00
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	800.000.000,00			800.000.000,00
Conservación Vial de la Región 6 Huetar Norte, Zona 6-2	Alajuela	Los Chiles, Upala, San Carlos y Guatuso.	Varias	278,5	800.000.000,00			800.000.000,00
Carretera General Cañas (LP-03-09 y CD 94-DE)	San José-Heredia-Alajuela	San José-Heredia-Belén-Alajuela	1	15,18		309.000.000,00		309.000.000,00
Carretera Bernardo Soto (LP-03-09 y CD 94-DE)	Alajuela	Palmares-Grecia-Naranjo-Alajuela-San Ramón	1	41,28		228.000.000,00		228.000.000,00
Carretera Florencio del Castillo (LP-03-09 y CD 94-DE)	San José-Cartago	Curridabat-La Unión-Montes de Oca-Cartago-San José	2	22,9		146.000.000,00		146.000.000,00
Carretera Braulio Carrillo (LP-03-09 y CD 94-DE)	San José-Heredia-Limón	Varios	32	62,9		161.000.000,00		161.000.000,00
Sellado de Grietas y Juntas en Pavimento de Concreto Hidráulico	Varias	Varios	Varias		75.000.000,00			75.000.000,00
TOTAL				5.038,64	17.675.000.000,00	844.000.000,00	-	17.909.000.000,00





PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

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 (€)	
	Provincia	Cantón	Ruta N°		Estimado	Presupuesto Ordinario 2010 Fondo Vial
Conservación Vial Red Lastre y Tierra (2007LN-000004-CV)						
Zona 1-1	San José	Desamparados, Tarrazú, Aserrí, Goicoechea, Alajuelita, Moravia, Dota, León Cortés	206, 209, 217, 218, 301, 307, 309, 313, 315, 336	93,90	1.857.131.524	800.000.000,00
Zona 1-2 A	San José	Puriscal, Turrubares	136, 314, 316, 319, 707	84,96	2.023.566.333	800.000.000,00
Zona 1-2 B	San José		239, 317, 318, 320, 324	83,97	1.995.153.787	800.000.000,00
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	600.000.000,00
Zona 1-3 B	Alajuela		704, 709, 713, 714, 715, 725, 741, 502	50,02	485.931.605	300.000.000,00
Zona 1-4 A	Cartago	Cartago, Paraiso, La Unión, Jiménez, Turrialba, Alvarado, Oreamuno y El Guarco	218, 225, 401, 402, 405, 411, 415	44,59	1.033.334.978	500.000.000,00
Zona 1-4 B	Cartago		408, 413, 414	69,77	1.440.000.000	650.000.000,00
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	700.000.000,00
Zona 2-3 A	Guanacaste	Cañas, Abangares y Tilarán	601, 602, 925, 927, 930	75,66	1.920.000.000	850.000.000,00
Zona 2-3 B	Guanacaste		143, 145, 606, 619, 734, 926	100,78	2.400.000.000	850.000.000,00
Zona 2-4 A	Guanacaste	Santa Cruz	152, 160, 904, 909	95,15	1.149.514.601	600.000.000,00
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	350.000.000,00
Zona 2-5 B	Guanacaste		157, 905, 906, 907, 920, 929	68,63	960.000.000	450.000.000,00
Zona 2-6 A	Guanacaste	Nandayure y Hojancha	158, 160, 915	84,55	438.553.605	350.000.000,00
Zona 2-6 B	Guanacaste		901, 902, 903	80,21	575.239.972	350.000.000,00
Zona 2-7 A	Puntarenas y Guanacaste	Puntarenas y Nandayure	21, 160	53,70	396.449.760	350.000.000,00
Zona 2-7 B	Puntarenas y Guanacaste		163, 623, 624	55,93	267.413.580	300.000.000,00
Zona 3-1 A	Puntarenas	Puntarenas, Esparza y Montes de Oro	601, 602, 605, 606, 619, 620	73,29	570.951.881	300.000.000,00
Zona 3-1 B	Puntarenas		603, 604, 742, 756	44,64	396.070.106	300.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

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 (€)	
	Provincia	Cantón	Ruta N°		Estimado	Presupuesto Ordinario 2010 Fondo Vial
Conservación Vial Red Lastre y Tierra (2007LN-000004-CV)						
Zona 3-1 B	Puntarenas	Puntarenas, Esparza y Montes de Oro	603, 604, 742, 756	44,64	396.070.106	300.000.000,00
Zona 3-2	Puntarenas	Aguirre, Parrita y Garabito	239, 301, 320, 607, 609, 616	61,20	2.789.200.276	850.000.000,00
Zona 4-1 A	San José	Pérez Zeledón	326, 327, 329, 331, 332, 333, 334,	67,87	1.101.381.409	600.000.000,00
Zona 4-1 B	San José		242, 322, 323, 325, 328, 335	52,14	629.895.143	300.000.000,00
Zona 4-2 B	Puntarenas	Buenos Aires, Osa y Golfito	611, 614	37,29	774.272.587	400.000.000,00
Zona 5-1	Limón	Pococi y Sarapiquí	229, 247, 249, 505, 810, 814	88,19	1.632.299.252	700.000.000,00
Zona 5-2 A	Limón	Siquirres y Guácimo	248, 415, 812	47,67	637.725.021	350.000.000,00
Zona 5-2 B	Limón		804, 806, 811, 816	57,68	853.251.644	450.000.000,00
Zona 5-3	Limón	Limón, Matina y Talamanca	801, 802, 803, 804, 813	56,87	1.342.520.414	550.000.000,00
Zona 6-1 A	Alajuela	San Carlos	227, 749, 750	57,49	362.704.004	300.000.000,00
Zona 6-1 B	Alajuela		250, 744, 745, 746	99,28	384.105.039	300.000.000,00
Zona 6-1 C	Alajuela		739, 747, 748	29,33	198.055.478	308.000.000,00
Zona 6-2 A	Alajuela	San Carlos, Los Chiles y Guatuso	739, 747, 748, 750, 751, 752, 753	98,11	1.155.255.905	600.000.000,00
Zona 6-2 B	Alajuela		143, 733, 734	80,58	1.800.000.000	700.000.000,00
Zona 6-2 C	Alajuela		138, 139, 936	62,02	1.000.000.000	450.000.000,00
TOTAL				2.666,75	40.236.919.033,75	19.008.000.000,00

Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)	
	Provincia	Cantón	Ruta N°		Estimado	Presupuesto Ordinario 2010 Fondo Vial
Otras Obras de Conservación Vial						
Mantenimiento del Puente sobre el Río Tempisque (Puente de la Amistad)	Guanacaste	Nicoya				50.000.000,00
Obras Varias y Reajustes, Atención de emergencias, finiquitos y otros	Todas	Varios				1.500.000.000,00
TOTAL						1.550.000.000,00

PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

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

META: Construir, rehabilitar, mejorar 31,9 km de la Red Vial Nacional
Responsable: Dirección de Obras

N°	Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)			
		Provincia	Cantón	Ruta N°		Estimado	Fondo Vial	BCIE	Total Presupuesto Ordinario 2010
1	Nueva carretera a San Carlos, Sección Sifón - La Abundancia	Alajuela	San Ramón	35	29,73	\$61.049.657,12	0,00	4.717.400.000,00	4.717.400.000,00
2	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 245, sección: Rincón-Puerto Jiménez	Puntarenas	Golfito	245	32,2	14.633.703.951,84	0,00	1.821.400.000,00	1.821.400.000,00
3	Carretera Costanera Sur, Pavimentación, sección Quepos - Barú	Puntarenas-San José	Aguirre-Pérez Zeledón	235,34,243	53	sin estimar	0,00	5.511.300.000,00	5.511.300.000,00
4	Concesión San José-Caldera						0,00	3.312.600.000,00	3.312.600.000,00
5	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 613, sección Sabalito - Las Mellizas	Puntarenas	Coto Brus	613	23,3	6.521.011.505,00	3.200.000.000,00	310.000.000,00	3.510.000.000,00
6	Mejoramiento Ruta Nacional No. 925, Sección: Tilarán-Libano.	Guanacaste	Tilarán	925	9	2.650.413.143,00	800.500.000,00	186.000.000,00	986.500.000,00
7	Mejoramiento de Los Angeles - San Miguel de Santo Domingo, Ruta N°117	Heredia	Santo Domingo	117	1,8	1.799.846.270,00	1.000.000.000,00	186.000.000,00	1.186.000.000,00
8	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 249, sección: La Teresa-Ticabán	Limón	Pococí	249	16	4.540.876.603,00	2.500.000.000,00	337.000.000,00	2.837.000.000,00
9	Mejoramiento Ruta Nacional N° 336, Monterrey - San Andrés - San Antonio de León Cortés, Sección: Monterrey - San Andrés-San Antonio (trabajos finales)	San José	Aserri - León Cortés	336	10	2.301.877.178,00	1.220.000.000,00	0,00	1.220.000.000,00
10	Conclusión de los trabajos de Mejoramiento Ruta Nacional N° 313, La Fila - Monterrey - La Legua, Sección: Monterrey - La Legua.	San José	Aserri - León Cortés	313	5	934.225.363,00	305.000.000,00	0,00	305.000.000,00
11	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 256, sección Hone Creeck - Puerto Viejo - Manzanillo	Limón	Talamanca	256	18,6	5.000.000.000,00	5.000.000,00	0,00	5.000.000,00
12	Conclusión del tramo de 11 km en la Costanera Sur, Sección: Esterillos - Loma	Puntarenas	Parrita	34	11	4.500.000.000,00	5.000.000,00	0,00	5.000.000,00
13	Mejoramiento Ruta Nacional N° 21, secciones Quebrada San Pedro - Quebrada Troncal- y Jicaral - Río Lepanto	Puntarenas	Puntarenas	21	11,4	5.896.955.096,00	0,00	1.240.000.000,00	1.240.000.000,00
TOTAL									26.657.200.000,00





PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

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

META: Construir o reconstruir 8 puentes de la Red Vial Nacional

Responsables: Dirección de Ingeniería - Dirección de Obras

N°	Proyecto	Ruta	Longitud (m)	Estimado	Asignado 2010			Total Presupuesto Ordinario 2010
					Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	
1	Diseño y construcción del nuevo puente sobre el Río Virilla (Macho), Ruta Nacional N° 220, sección La Trinidad de Moravia-Parasito (Santa Rosa)	220	40	\$ 550.167,00	731.000.000,00			731.000.000,00
2	Diseño y Construcción del Puente sobre el Río Jilguero. Ruta Nacional N° 2, San Isidro de Pérez Zeledón	2	50,41	1.056.869.996,00	1.587.000.000,00			1.587.000.000,00
3	Diseño y Construcción del Puente sobre el Río San Isidro. Ruta Nacional N° 2, Sección San Isidro - Río Convento	2	47,6	894.764.926,00	1.200.000.000,00			1.200.000.000,00
4	Diseño y construcción de puente de la Quebrada en Estación 342+960. RN N°2, Sección Río Claro - Corredores	2	17	149.859.949,00	250.000.000,00			250.000.000,00
5	Diseño y construcción de los puentes existentes en la Ruta Nacional 3, sección: Atenas - San Mateo	3	55,17,28,15	1.065.711.876,00	1.840.000.000,00			1.840.000.000,00
6	Diseño y construcción del Puente sobre el Río Jiménez, RN N°248, sección Río Jiménez - Villa Franca	248		878.986.278,00	750.000.000,00			750.000.000,00
7	Diseño y construcción del puente sobre el Río Ipis, Ruta Nacional No. 102, Sección San Vicente de Moravia- San Isidro de Coronado	102		350.532.074,00	250.000.000,00			250.000.000,00
8	Diseño y construcción del puente sobre el Río Caño Grande, Ruta Nacional N° 140, sección: Aguas Zarcas - Venecia	140	10	426.690.960,00	366.000.000,00			366.000.000,00
9	Diseño y construcción del puente Quebrada La Fortuna Ruta Nacional N° 2 sección Río Claro La Fortuna	702		153.945.747,00	300.000.000,00			300.000.000,00
10	Diseño y construcción de estructura mayor de drenaje Estero de Quepos, Ruta Nacional No. 34	34	15	1.200.000.000,00	1.200.000.000,00			1.200.000.000,00
11	Construcción del Puente sobre el Río La Suerte, Ruta Nacional N° 247, Sección Palmitas - Puerto Lindo	247		641.518.980,00	415.000.000,00			415.000.000,00
12	Diseño y construcción del puente sobre el Río Reventado, Ruta Nacional N° 236, sección Taras de Cartago	236		998.930.042,00	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
13	Rehabilitación del puente sobre Río Nuevo, Ruta Nacional N°2, Sección Lte cantonal Gollito Corredores - Ciudad Neilly (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	2	N/A	14.140.000.000,00	2.700.000.000,00			2.700.000.000,00
14	Rehabilitación del puente sobre Río Aranjuez, Ruta Nacional N°1, Sección Lte Monte de Oro/Puntarenas (Quebrada Palo) - Lte. provincial Puntarenas / Guancaste (Río Lagarto) - (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	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)	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)	1	N/A					
17	Rehabilitación del puente sobre Río Puerto Nuevo, Ruta Nacional N° 2, Sección Paso Real - Quebrada Iguana (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	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)	4	N/A					
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)	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)	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)	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)	218	N/A					
TOTAL								12.589.000.000,00

PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

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

META: Diseñar 8 proyectos de infraestructura vial

Responsable: Dirección de Ingeniería

N°	Proyecto	Estado	Contratación	Descripción	Estimado	Asignado 2010 (\$)		
						Fondo Vial	BCIE	Total Presupuesto Ordinario 2010
1	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.	139.000.000,00	55.600.000,00		55.600.000,00
2	Diseño del mejoramiento de la Corte de Cartago hasta la Fábrica de Cemento en Agua Caliente	Cartago	Cartago	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.	sin estimar	60.000.000,00		60.000.000,00
3	Diseño para el Mejoramiento de la RN 245, (Chacarita - Rincón).	En ejecución	017-2007 (PU)	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	15.000.000,00	15.000.000,00		15.000.000,00
4	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.	sin estimar	503.450.000,00		503.450.000,00
5	Regencia Ambiental en el proyecto Construcción de la nueva Carretera a San Carlos, sección: Sifón-Ciudad Quesada (La Abundancia).	Ejecución	030-2006 (PU)	Contratación de una firma consultora para prestar servicios de Regencia Ambiental.	61.588.800,00	15.397.200,00		15.397.200,00
6	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.	15.000.000,00	15.000.000,00		15.000.000,00
7	Diseño para el Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 5, sección Tibás-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.	200.000.000,00	150.000.000,00		150.000.000,00
8	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.	85.000.000,00	55.000.000,00		55.000.000,00
9	Supervisión del Proyecto de Concesión San José-Caldera	Ejecución	L.P.02-2004		\$ 3.530.700,04	748.813.000,00		748.813.000,00
10	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.	360.000.000,00	200.000.000,00		200.000.000,00
11	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 806, sección: El Carmen de Siquirres-Caño 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.	360.000.000,00	200.000.000,00		200.000.000,00
12	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.	50.000.000,00	50.000.000,00		50.000.000,00
13	Mantenimiento periódico y rutinario del Puente La Amistad (Río Tempisque) Ruta Nacional No. 18	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para la definición del programa de mantenimiento periódico y rutinario de la estructura.	35.000.000,00	35.000.000,00		35.000.000,00
14	Mejoramiento Ruta Nacional No. 606, sección: Los Ángeles-Santa Elena.	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro.	15.000.000,00	15.000.000,00		15.000.000,00
15	Puente sobre el Río Banano, Ruta Nacional No. 36.	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro y el diseño de las aproximaciones al Puente.	25.000.000,00	25.000.000,00		25.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

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

META: Diseñar 8 proyectos de infraestructura vial

Responsable: Dirección de Ingeniería

N°	Proyecto	Estado	Contratación	Descripción	Estimado	Asignado 2010 (\$)		Total Presupuesto Ordinario 2010
						Fondo Vial	BCIE	
16	Puente sobre el Río Barranca, Ruta Nacional No. 1, Carretera Interamericana Norte.	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro y el diseño de las aproximaciones.	20.000.000,00	20.000.000,00		20.000.000,00
17	Contratación de servicios profesionales para determinar necesidades de ampliación de puentes sobre rutas nacionales.	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para evaluar necesidades de ampliación de puentes en rutas nacionales y establecer plan de intervención.	10.000.000,00	10.000.000,00		10.000.000,00
18	Contratación de servicios profesionales para el diseño de estructuras geotécnicas para el proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Salitrales - Loma	Por licitar		Contratación de Servicios profesionales para el estudio y recomendación de estructuras geotécnicas para el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Sección Salitrales - Loma	sin estimar	30.000.000,00		30.000.000,00
19	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro para el proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Salitrales - Loma (trabajos finales)	Por licitar		Contratación de Servicios profesionales para la elaboración de planos catastro para el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Sección Salitrales - Loma	35.000.000,00	35.000.000,00		35.000.000,00
20	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 160, sección: Sámara-Nosara	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.	161.216.000,00	40.000.000,00		40.000.000,00
21	Realización de Estudios de factibilidad del Túnel Vial Urbano Zapote-Curriabat	En ejecución	Convenio (CNC-Conavi) Decreto N°31867 H-MOPT		\$ 481.900,00		155.000.000,00	155.000.000,00
22	Estudios geotécnicos y geológicos requeridos para el diseño de los puentes sobre los ríos: Grande de Orosí, Ruta Nacional N°226 y Turribalba, Ruta Nacional N°415	En ejecución	CD178-09	Contratación de los servicios profesionales para la realización de los Estudios geotécnicos y geológicos requeridos para el diseño de los puentes sobre los ríos: Grande de Orosí, Ruta Nacional N°226 y Turribalba, Ruta Nacional N°415.	30.000.000,00	30.000.000,00		30.000.000,00
23	Mejoramiento de la Ruta Nacional N°237, sección Ciudad Neily-Paso Canoas (últimos 4 kilómetros de ampliación de 4 vías)	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.	sin estimar	60.000.000,00		60.000.000,00
24	Radial Sarchi-Bernardo Soto	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.	sin estimar	5.000.000,00		5.000.000,00
25	Paralela Santo Domingo de Heredia	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones	sin estimar	5.000.000,00		5.000.000,00
TOTAL								2.533.260.200,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

Plan para el descongestionamiento del tránsito vehicular urbano

META: Construir 3 radiales

Responsable: Dirección de Obras

Proyecto		Longitud (km)	Estimado	Fondo Vial	BCIE	Total Presupuesto Ordinario 2010
1	Mejoramiento de la Ruta Nac. No. 211, Sección: Intersec. Ruta Nac. No. 204 Intersección Ruta nacional 210 (San Francisco - La Colina)	1,7	2.087.959.382,67	0,00	767.200.000,00	767.200.000,00
2	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 204, Sección Intersección Ruta Nacional N° 215 - Intersección Ruta Nacional N° 211 (Zapote - San Francisco de Dos Ríos)	1,0	1.266.899.879,20	150.000.000,00	385.500.000,00	535.500.000,00
3	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 3, Sección San Fco - San Joaquín de Flores-Río Segundo	6,4	12.732.375.787,00	0,00	2.760.000.000,00	2.760.000.000,00
4	Mejoramiento (Ampliación) de la Ruta Nacional N° 167, Sección: Librería Universal - MAG	1,3	2.112.922.197,00	0,00	810.600.000,00	810.600.000,00
TOTAL						4.873.300.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

Plan para el descongestionamiento del tránsito vehicular urbano

Construir 1 paso a desnivel

Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Estimado	BCIE	Total Presupuesto Ordinario 2010 (€)
	Provincia	Cantón	Ruta N°				
1 Paso a desnivel Alajuelita (Carretera de Circunvalación)	San José	San José	39	1,0	\$ 5.683.319.425,06	2.300.000.000,00	2.300.000.000,00
TOTAL							2.300.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

PUENTES PEATONALES

Plan para incrementar la seguridad vial

META: Construir 3 puentes peatonales

Proyecto	Ubicación Geográfica			Cantidad	Asignado 2010				
	Provincia	Cantón	Ruta N°		Fondo Vial	Fondo de Peajes	BCIE	Total Presupuesto Ordinario 2010	
1	Diseño y construcción de puente peatonal Circuito Judicial de Guácimo	Limón	Guácimo		1,0		315.000.000,00		315.000.000,00
2	Puente Peatonal Ruta N° 1, Bernardo Soto (Zona Franca BES)	Alajuela	Alajuela	1	1,0		350.000.000,00		350.000.000,00
3	Puente peatonal La Lima, Cartago (Florencio del Castillo)	Cartago	La Unión	2	1,0	0	70.000.000,00		70.000.000,00
4	Construcción de rampas y adecuación del puente peatonal Hospital San Juan de Dios a requisitos técnicos exigidos en Ley 7600	San José	San José	2	Varios	40.000.000,00			40.000.000,00
5	Construcción de rampas y adecuación del puente peatonal Hospital México a requisitos técnicos exigidos en Ley 7600	San José	San José	1	Varios		60.000.000,00		60.000.000,00
TOTAL						40.000.000,00	795.000.000,00		835.000.000,00





PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2010

Plan para incrementar la seguridad vial

Demarcación y seguridad vial de 600 km

Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Total Presupuesto Ordinario 2010
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		
Demarcación vial					
Demarcación horizontal con pintura y captaluces de varias rutas nacionales.	Todas	Varios	Varias	600,0	1.000.000.000,00



Anexos





ANEXO N° 1
DICTAMEN DE MIDEPLAN



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

MOPT
21 SEPT 09 04:11:06:00
DESPACHO MINISTRA
Jennia Amador

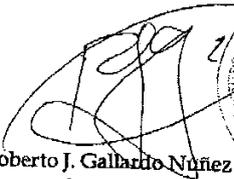
San José, 17 de setiembre del 2009
DM-670-09

Señora
Karla González Carvajal
Ministra Rectora
Sector de Infraestructura y Transportes

Estimada señora Ministra:

En respuesta a su oficio DM-3894-09, del 10 de setiembre del año en curso, donde se remite a este Ministerio el ajuste de la Matriz Anual de Programación, Seguimiento y Evaluación Sectorial e Institucional 2010 (MAPSESI) del Sector de Infraestructura y Transportes 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, me permito manifestarle que la misma es concordante con el Plan Nacional de Desarrollo, con los Contratos con la Ciudadanía y con el Plan Nacional de Inversiones, por lo que se brinda el aval correspondiente.

Cordialmente,


Roberto J. Gallardo Núñez
Ministro



Cc: archivo



ANEXO N° 2

*MAPI 2010 ajustada a Presupuesto Ordinario
2010*

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 (2010)	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 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 km	4200 km	₡ 17.600,00		₡ 17.600,00
				Km atendidos de la Red Vial Nacional Lastre (Conservación)	1500 km	1500 Km	₡ 19.008,00		₡ 19.008,00
	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 Estratégica	107,5 km	31,9 Km 3/	₡ 14.772,45	₡ 19.594,38	₡ 34.366,83
						5 km		₡ 8.125,00	₡ 8.125,00
						26,5 km			Este proyecto está incluido en el PIV I, proyecto de financiamiento con el BID, No forma parte del presupuesto 2010 del CONAVI
2.3 Construir y reconstruir 49 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 estratégica, construidos y	10 puentes	8 puentes	₡ 24.824,47		₡ 24.824,47	
						₡ 1.125,00		₡ 1.125,00	
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 diseños concluidos	10 diseños	8 diseños				
6. Reordenar el transporte público del Área Metropolitana de San José reorganizando y poniendo en marcha cuatro sectores: San José - Pavas, Central, San José - San Pedro, y Escazú.	6.1. Reorganizar y poner en operación 2 sectores: Central y Santo Domingo-Tibás- San José.	Obras viales en la Red Vial Nacional.							
	6.2. Poner en operación 7 rutas intersectoriales de transporte público en el Área Metropolitana de San José. 1) Desamparados-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-Uruca (22,6 KM) 5) Escazú-Pavas-Hospital México (Uruca) (18,5 KM) 6) Escazú-Alajuelita-Hatillo (21,7 KM) 7) Santa Ana-San Antonio de Belén-La Valencia (33,9 KM)		CONAVI está a la espera de que el Consejo de Transporte Público defina y comunique los requerimientos relacionados con el particular, con el fin de incorporar lo que corresponda, según su competencia, en la programación institucional de obras.						



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 (2010)	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, reorganizando 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, Moravia - Coronado, Río Segundo - San Francisco de Heredia.	Concluir en 2009 la construcción de tres radiales -Paraiso-Cartago, Zapote-San Francisco y Moravia-Coronado. (Avance promedio de 1,97 radiales construidas) 1, San Francisco - La Colina con 25,0% avance (Termina) 2, Zapote - San Francisco 20,0% avance (Termina) 3, MAG-Universal 50% avance (Termina) 6, San Francisco de Heredia- Río Segundo inicia etapa de contratación y se gira orden de inicio (20% 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	Avanzar en promedio la construcción de 1,97 radiales construidas: 1, San Francisco - La Colina con 25,0% avance (Termina) 2, Zapote - San Francisco 20,0% avance (Termina) 3, MAG-Universal 50% avance (Termina) 6, San Francisco de Heredia- Río Segundo inicia etapa de contratación y se gira orden de inicio (20% avance de obra).	0	12.125,43	12.125,43
	6,4 Construir 3 pasos a desnivel: San Sebastián, Hatillo, Alajuelita.	Obras viales en la Red Vial Nacional. Proyecto de inversión # 9.2.001057 Paso desnivel Alajuelita Proyecto de inversión # 9.2.001058 Paso desnivel Paso Ancho. 2008 Etapa de preinversión concluida y para el 2009 Etapa condiciones previas concluida. Expropiaciones sin costo y plazos estimados.		Nº pasos a desnivel construidos	1	1 paso a desnivel construido 70% de construcción (Alajuelita)	0	4.880,16	4.880,16
7, Plan para incrementar la seguridad vial, de manera que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito pase de 14,2 a 12,1 por cada 100.000 habitantes.	7.1 Reducir a 12.10 la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por 100 mil habitantes.	Obras viales en la Red Vial Nacional.	Contribuir, en zonas de mayor riesgo, a la reducción de accidentes peatonales provocados por la ausencia de puentes peatonales Garantizar una demarcación adecuada en carreteras que son de riesgo, con el fin de reducir accidentes de tránsito y permitir mayor fluidez vehicular	Nº puentes peatonales construidos Km demarcados	3 2000 km	3 puentes peatonales construidos 600 Km	610,00 1.100,00		610,00 1.100,00
Total presupuesto MAPI							79.039,92	44.724,97	123.764,89
Límite Presupuestario aprobado							14.226,60		14.226,60

*/ Proyecto de inversión # 9.2.000562 Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº 102, Cartago - Paraiso, Proyecto de inversión # 9.2.000561 Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº 211, San Francisco - La Colina, 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), Proyecto de inversión # 9.2.000564 Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº 102, San Vicente de Moravia - San Isidro de Coronado, Proyecto de inversión # 9.2.000560 Mejoramiento y ampliación de la Ruta Nacional Nº 167, Librería Universal - La Salle, 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.

1/ Proyecto de inversión Paso desnivel Paso Ancho se excluye de la programación 2010, debido al costo y plazo desconocido de las expropiaciones y etapas previas a la construcción del mismo.

2/ Los datos de las columnas Recursos Internos y Recursos externos preliminares con base en oficio DAF 605-2009, excepto los datos para las metas de 2,4 y 7.1 (demarcación)

3/ Se ajusta la meta debido a recorte presupuestario para el año 2010

0 870,0





ANEXO N° 3

Acuerdo de Aprobación del POI - 2010



CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD
CONSEJO DE ADMINISTRACION



Al contestar refiérase al
Oficio No. ACA 01-09-0451

25 de setiembre, 2009.

AVISO DE ACUERDO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

REF. ARTICULO III SESION No. 694-09 DE FECHA 22-09-09

Ingeniero
Alejandro Molina Solís
Director Ejecutivo

Ingeniera
Andrea Soto Rojas
Jefe Unidad Asesora de Planeamiento y Control

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 2010:

Acuerdo Firme:

Se aprueba el Plan Operativo Institucional 2010, de conformidad con el oficio PYC-0859-09 de fecha 21 de setiembre de 2009 suscrito por el Ing. Alejandro Molina Solís, Director Ejecutivo y la Ing. Andrea Soto Rojas, Jefe de la Unidad Asesora de Planeamiento y Control.

Cordialmente,


Licda. Magally Mera Solís
SECRETARIA DE ACTAS
MMS



c: Licda. Karla González Carvajal, Presidenta
Licda. Patricia Quesada, Auditora Interna a.i.
Lic. Gilberth Jiménez Siles, Director Administrativo-Financiero
Licda. Sandra Camacho, Jefe de Presupuesto
Consecutivo / Archivo

2009 SEPT 24 2:05
PLANEAMIENTO-CONTROL




ANEXO N° 4

*AVAL DEL POI – 2010 OTORGADO POR LA
MINISTRA RECTORA DEL SECTOR*



Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho de la Ministra
San José, Costa Rica

25 de setiembre de 2009
DM 4091-09

Ingeniero
Alejandro Molina Solís
Director Ejecutivo
Consejo Nacional de Vialidad

Estimado Señor

Reciba un cordial saludo. De conformidad con los "Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional y Seguimiento y Evaluación Sectorial" (MAPSESI) y considerando el aval de concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo y los Contratos con la Ciudadanía, emitido por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), mediante el oficio DM-670-09 del 17 de setiembre pasado, suscrito por el señor Ministro Roberto Gallardo Núñez, esta Rectoría emite nuevamente el aval de vinculación de la Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI) del año 2010 de su Representada, contemplando los ajustes solicitados por esa Entidad.

Suscribe atentamente,


Kattia González Cordero
MINISTRA



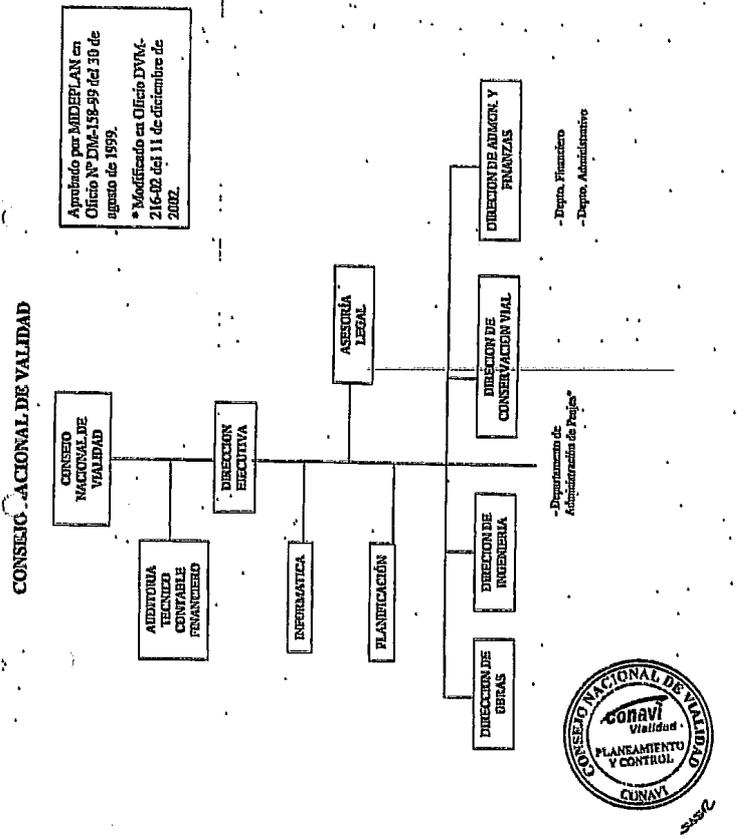
CC: Lic. Roberto Gallardo Núñez, Ministro. MIDEPLAN
Licda. Silvia Jiménez Ureña, Jefe Evaluación y Seguimiento. MIDEPLAN
Lic. Minor Madrigal, Area de Evaluación y Seguimiento, MIDEPLAN
Ing. Andrea Soto Rojas, Jefe Planeamiento y Control. CONAVI
Licda. Annia Beleida Alfaro Q., Directora Planificación Sectorial
Licda. Ibis San Lee Quirós, Dirección de Planificación Sectorial
Archivo/Copiador

Sra. Viviana Navarro Araya

REPRESENTADA
2009 SEP 25 PM 04:44



ANEXO N° 5
ORGANIGRAMA INSTITUCIONAL VIGENTE





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

Handwritten notes:
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 signature: 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



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 Nº 33713, publicado en La Gaceta 73 del 17/04/2007, que: "Una vez aprobada la reorganización administrativa de una institución, el ierarca 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 setiembre 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 Nº 021-PLAN así como el Decreto Nº 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 Organos 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, suscriba, atentamente

Viviana Martín Salazar
Ministra a.i.



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

Viviana
PLANEAMIENTO-CONTROL

2008 SEP 26 AM 9:37



ANEXO N° 6
ORGANIGRAMA REORGANIZACION
INSTITUCIONAL



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

San José, 07 de noviembre de 2008
DM-734-08

Señora
Karla González Carvajal
Presidenta del Consejo de Administración
Consejo Nacional de Vialidad



Estimada señora:

Me refiero al oficio DM 3675-2008 de fecha 24 de setiembre de 2008, mediante el cual se adjunta el estudio de *"Reorganización Integral del CONAVI"*.

La Señora Ministra, en su condición de Rectora del Sector Infraestructura y Transporte, envía el estudio en el oficio DM-3492-2008 de fecha 10 de setiembre último; nota de la Unidad Sectorial de Planificación DPS-2008-0465, así como transcripción de acuerdo firme, artículo único la sesión.610-08 el 10 de setiembre de 2008 del Consejo de Administración.

Para que la propuesta se ajustara a los lineamientos de reforma institucional, se requirió de un proceso de asesoría e intercambio de información entre la Unidad de Planificación del CONAVI y los técnicos del Área de Modernización del Estado, lo que originó un nuevo acuerdo del Consejo de Administración en la sesión N°621-08 de fecha 21-10-08, Artículo II y un informe de la Unidad de Planeamiento y Control del CONAVI, PYC-1020-08 de fecha 3-11-08 y recibido en esta oficina el 7 de noviembre del año en curso.

La organización interna del CONAVI aprobada por el jerarca institucional, se especifica a continuación:

Consejo de Administración
Auditoría Interna (Staff)
Contraloría de Servicios (Staff)
Secretaría de Actas (Staff)
Comunicación e Imagen (Staff)

Dirección Ejecutiva
Planificación Institucional (Staff)
Departamento de Planificación Estratégica
Departamento de Seguimiento y Evaluación
Departamento de Análisis Administrativo
Unidad de Administración de Sistema de Información
Unidad de Control Interno



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

Sra. Karla González Carvajal
DM-734-08
Pág. 2

Gerencia Técnica

Contratación Vial

Dirección Diseño de Vías y Puentes
Dirección de Contratación de Vías y Puentes
Dirección de Costos de Vías y Puentes
Unidad de Registros Especiales de Contratación

Construcción de Vías y Puentes

Dirección de Proyectos 1
Dirección de Proyectos 2
Dirección de Proyectos 3
Dirección de Proyectos 4
Dirección de Proyectos 5
Dirección de Proyectos 6
Dirección de Proyectos 8

Departamento de Verificación de la Calidad

Conservación de Vías y Puentes

Dirección Regional 1
Dirección Regional 2
Dirección Regional 3
Dirección Regional 4
Dirección Regional 5
Dirección Regional 6

Departamento de Verificación de la Calidad

Dirección de Servicio al Usuario y Recaudación
Departamento de Pesos y Dimensiones
Departamento de Peajes

Gestión de Asuntos Jurídicos

Gestión de Contratos
Gestión de Asuntos Judiciales y Reclamos

Gestión de Adquisiciones y Finanzas

Proveeduría
Departamento de Contrataciones
Departamento de Programación y Control



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

Sra. Karla González Carvajal
DM-734-08
Fág. 3

Departamento de Suministros
Departamento de Almacenamiento y Distribución

Finanzas

Departamento de Formulación Presupuestaria
Departamento de Ejecución Presupuestaria
Departamento de Contabilidad
Departamento de Tesorería

Unidad de Archivo Institucional
Unidad de Servicios Generales

Gestión del Recurso Humano

Departamento de Administración de Personal
Unidad Desarrollo Talento Humano

Unidad Relaciones Laborales
Unidad Salud Ocupacional

Tecnologías de la Información

Departamento de Gestión de Proyectos de Software
Departamento de Gestión de Servicios
Departamento de Administración de Bases de Datos

El Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica procede a registrar en los archivos del Área de Modernización del Estado, la reorganización integral del CONAVI, en virtud de que se cumplió con los requisitos determinados para los procesos de reorganización administrativa, de acuerdo con las disposiciones normativas; Ley N°5525 y N°7668, Decretos N°33713 y N°33783 y la Directriz 021.

Cordialmente,


Roberto J. Gallardo Núñez
Ministro



C: Sra. Rocio Aguilar Montoya, Contralora General de la República
Sr. José Joaquín Arguedas Herrera, Director General de Servicio Civil
Sra. Mayra Calvo Cascante, Directora Ejecutiva de la Secretaría Ejecutiva de la Autoridad Presupuestaria.
Archivo



CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD
CONSEJO DE ADMINISTRACION



Al contestar refiérase al
Oficio No. ACA 01-08-0216

22 de octubre, 2008.

AVISO DE ACUERDO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

REF. **ARTICULO II SESION No. 621-08 DE FECHA 21-10-08**

Licenciada

Karla González Carvajal

Ministra

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

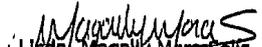
Nos permitimos hacer de su conocimiento que el Consejo de Administración, según consta en el Acta de la Sesión citada en la referencia, acordó:

Reorganización Integral del Consejo Nacional de Vialidad:

Acuerdo Firme:

Aprobar las modificaciones a la versión final de la nueva reorganización del Consejo Nacional de Vialidad, aprobada por este Consejo de Administración en la Sesión Extraordinaria No.610-08; de conformidad con lo expuesto por la Ing. Andrea Soto Rojas, Jefe de la Unidad de la Unidad de Planeamiento y Control de CONAVI y la Licda. Annia Beleida Alfaro, Directora del Departamento de Planificación Sectorial del MOPT, en la presente sesión.

Cordialmente,


Licda. Magally Mora Solís
SECRETARIA DE ACTAS



MMS

PLANEAMIENTO-CONTROL



C: Ing. Alejandro Molina Solís, Director Ejecutivo-CONAVI
Ing. Andrea Soto Rojas, Jefe-Planeamiento y Control-CONAVI
Licda. Annia Beleida Alfaro, Directora-Planificación Sectorial-MOPT
Lic. Johnny Thompson Lara, Auditor Interno
Consecutivo / Archivo

2008 OCT23 PM 1:14



ANEXO N° 7

*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

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.

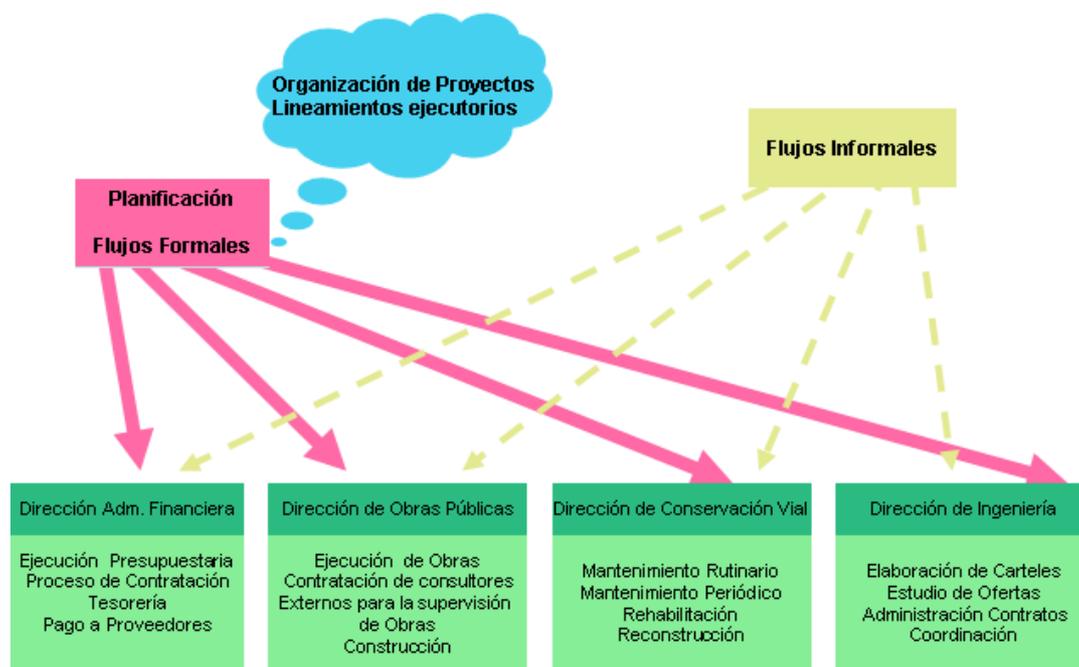
En la actualidad se cuenta con aplicaciones (sistemas) informáticas desarrolladas por esta unidad y además se apoyan en los servicios informáticos del Ministerio (Internet y Correo Electrónico), así como en los sistemas de información ya desarrollados por el MOPT ajustados a las necesidades del CONAVI, 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 coloración de los “usuarios internos” en este planteamiento del desarrollo del Plan para el 2010, 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 **“governabilidad”**.

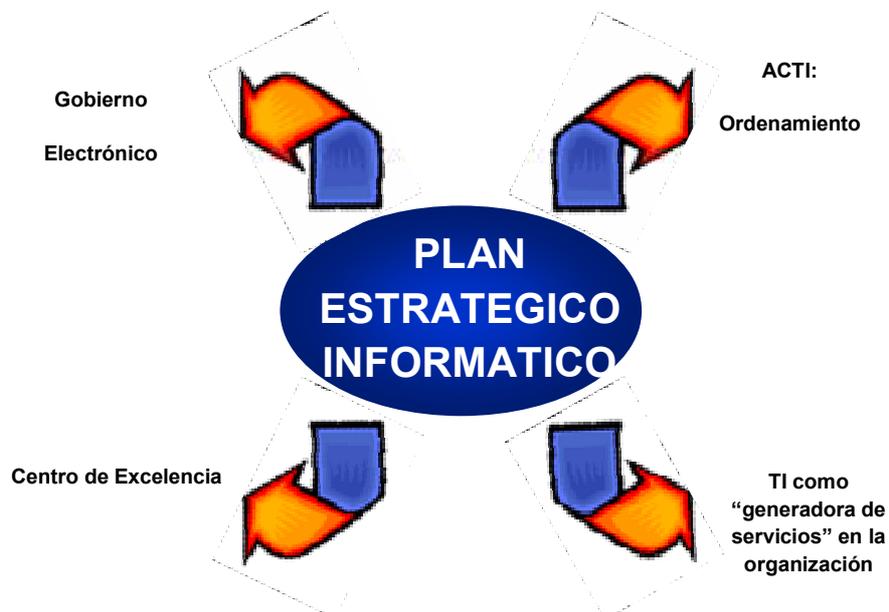


Enfoque

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-goverment)
- 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 2010:

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 2010.



Logros 2009

Se ha dado durante el período 2009 y se han venido atendiendo aspectos relacionados con la Normas Técnicas de la Contraloría General de la República.

Propuesta para el período 2010

Se implementará el plan de comunicación con las diferentes unidades de Pesos y Dimensiones a nivel regional con la sede central.

Establecimiento de líneas de comunicación MOPT-Oficinas de inspectores Regionales- CONAVI para la actualización del Sistema Integrado de Gestión de Proyectos.

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-2-2009-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:

- ¢ 173.700.000,00

Logros 2009

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 2010

Inventario actualizado de las necesidades de software y hardware del CONAVI

Actualización de equipo de cómputo.

Dotación de mejores equipos para las Direcciones de Ingeniería y de Obras para el desarrollo del software de aplicación de uso de ingeniería.

Dotar de equipo de cómputo a las nuevas plazas del CONAVI.

Actualizar los servidores de la Dirección de Tecnología para que puedan ejecutar los diferentes sistemas que van a entrar en producción en el año 2010.

Tener actualizados los diferentes sistemas de información que se usan en el CONAVI.

**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 I*net.

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: ₡ 50.000.000,00

Logros 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

Propuesta para el período 2010

Nuevas necesidades de comunicación a lo interno y externo del CONAVI, para la actualización de los sistemas.
Mejoramiento de la telefonía en el CONAVI, con el proyecto de voz sobre IP.
Instalación de nuevos nodos de la red para dar servicio a las personas que se contratarán por la reestructuración del CONAVI.
Ampliación de los enrutadores para satisfacer los nuevos nodos de red.
Seguimiento a la normativa de la Contraloría General de la República.

**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:

- ¢ 352.664.000,00

Logros 2009

Durante el período 2009 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 2010

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:

- ¢ 70.000.000,00

Logros 2009

Durante el período 2009 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 2010

Actualización y ampliación de las licencias. (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.

Sistema de estudio psicológico para Recursos Humanos.

Sistema de expediente jurídico para la Dirección Legal.

Mantenimiento a los sistemas verticales existentes.



ANEXO N° 8

**CERTIFICACIÓN DE VERIFICACIÓN DE
REQUISITOS DEL BLOQUE DE LEGALIDAD**













ANEXO N°9
MAPA DE LA RED VIAL NACIONAL
ESTRATÉGICA



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:

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



Ruta	Río
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
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. OJOCHE
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.