



- INFORME LO RECIBIÓ DEFENSORIA EL PASADO 4 DE MAYO
- MOPT DESMIENTE DESCUIDO CON ATENCIÓN A RUTA 32

VARIANTE EN LÍMITES MÁXIMOS DE VELOCIDAD DE RUTA FLORENCIO DEL CASTILLO SE JUSTIFICÓ TÉCNICAMENTE ANTE DEFENSORÍA

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes justificó técnicamente, ante la Defensoría de los Habitantes la variante en los límites máximos de velocidad realizados en un total de 15 rutas nacionales, incluida la Florencio del Castillo, donde la velocidad máxima permitida varió de 80 km a 90 kilómetros por hora, disposición que está vigente desde agosto del año pasado y que se advierte mediante señalamiento vertical.

Así lo indicó el Director de Ingeniería de Tránsito del MOPT, Ing. Junior Araya, quien precisó que a la Defensoría de los Habitantes se le remitieron dos estudios técnicos mediante los cuales se fundamentó el cambio. Se trata de los estudios: Señalamiento vertical y velocidades en la autopista Florencio del Castillo y el Estudio de velocidades en las principales Rutas Nacionales.

Aclaró además que si bien en el caso de la Autopista Florencio del Castillo el límite máximo de velocidad pasó de 80 a 90 km por hora, **éste se reduce a 60 y hasta 40 km por hora en al menos 9 puntos de la vía y en ambos sentidos de circulación, ello en razón de la presencia de intersecciones y otras zonas donde desde la perspectiva de seguridad vial, lo consideraron los mismos estudios técnicos de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.**

Por ejemplo, en el caso del sentido San José-Cartago, los puntos en los cuales se definió la reducción a 60 kilómetros por hora son Hipermás de Tres Ríos; Paso a desnivel de Tres Ríos; y Bomba de Cristo Rey en la Intersección Taras. En ese mismo sentido de circulación, la velocidad máxima se reduce a 40 km por hora a la altura del peaje de Tres Ríos.

En el sentido inverso de circulación Cartago-San José, la velocidad máxima pasa de 90 km por hora a 60 km a la altura de Recope; Terra Mall; Hipermás y rampa de salida San Pedro-Curridabat, mientras que la velocidad máxima permitida es de 40 km por hora a la altura de la Intersección de Hacienda Vieja.

Subrayó que los estudios técnicos mediante los cuales se actualizaron los límites máximos de velocidad contemplaron también las rutas Interamericana, Norte y Sur, San José-Atenas, Cartago-Turrialba, Barranca, Abangares-Puente de la Amistad, Liberia - Nandayure y Barranca - Caldera.

En todos estos casos se instaló señalamiento vertical que advierte a los conductores sobre las variantes en los límites máximos de velocidad, producto, reiteró el Director de Ingeniería de Tránsito, de estudios técnicos que evidenciaron la necesidad de actualizar las velocidades de operación para ajustarlas a las necesidades reales detectadas en los distintos tramos y carreteras valorados. Todo lo anterior se detalla y justifica en los informes enviados a la Defensoría de los Habitantes, reiteró el Director de Ingeniería de Tránsito Junior Araya.

RUTA 32

Por su parte el Director de Conservación Vial de CONAVI, subrayó que se mantiene constante monitoreo sobre la ruta 32 San José-Guápiles, concretamente en los kilómetros 22 y 23, con el objeto de advertir situaciones de riesgo por desprendimientos y proceder ya sea con la regulación o el cierre de la vía.

Advirtió en ese sentido que en las valoraciones el MOPT se apoyó en expertos del ICE y paralelamente continúa trabajando en el sistema de alterna temprana de manera que se prevengan situaciones de riesgo. CONAVI junto con la CNE acordaron realizar estudios tipo LIDAR que garantizan un análisis exhaustivo con información suficiente y oportuna para que se definan las acciones correctivas a implementar en la ruta 32.

CARRETERA A SAN CARLOS

En relación con la carretera Sifón-La Abundancia, se trata de una obra en construcción que la administración busca concretar, en razón de la importancia estratégica que posee la vía para la zona norte y el país. La presente administración ha insistido en que la misma se concretará por etapas, según la disponibilidad presupuestaria.

El propio titular del MOPT está personalmente involucrado en la identificación de las fuentes de financiamiento para que la obra no se atrase. Es importante aclarar que el proyecto original contratado con los taiwaneses fue modificado para que cumpla con las necesidades de crecimiento de la zona norte y con el desarrollo que implica el proyecto Mesoamérica, esto es, con una sección típica Sifón- La Abundancia a 4 carriles y con las mejoras de seguridad vial necesarias tomando en cuenta las condiciones de clima de la zona.