

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y LIMITACIONES DEL ESTUDIO

6.1 Conclusiones

La evaluación a nivel perfil de la construcción de la primera etapa del tercer circuito de circunvalación en la zona conurbada Colima Villa de Álvarez, llevó al grupo de trabajo a las siguientes conclusiones:

- El momento óptimo para iniciar la construcción del proyecto de un cuerpo, con dos carriles es el año 2006. El momento óptimo para construir el proyecto de cuatro cuerpos es después del año 2026. No fue posible estimar el año en el que sería conveniente el inicio del proyecto de cuatro carriles, porque según las estimaciones del grupo evaluador, a partir del año 2026 hay beneficios indirectos por menor congestión en el segundo circuito.
- Para mejorar la circulación a lo largo del segundo anillo en su parte norte, se pueden tomar medidas de menor costo a la inversión del tercer anillo, que resolverían la mayoría de los problemas que se presentan en los cruces de la vialidad.

Algunas de las mencionadas medidas son prohibir el estacionamiento en la avenida a determinadas horas del día, sobre todo en las horas de máxima demanda, ampliar las bayonetas que permiten las vueltas a la izquierda sobre la vialidad y mejorar las condiciones de vías existentes, alternativas al segundo circuito, las que actualmente están empedradas.

6.2 Recomendaciones

- Se recomienda profundizar en los resultados de la encuesta origen destino, dado que a partir de ella se calculan los vehículos desviados, que son las unidades de beneficio del proyecto. De esta manera, si en encuestas posteriores de origen destino se llega a la conclusión de que los viajes que realizan las rutas relevantes que fueron definidas en este estudio, tienen un número mayor al incluido en esta evaluación, los beneficios del proyecto serán mayores y el momento óptimo para iniciar la construcción se adelantará.
- También se recomienda llevar a cabo si no la totalidad, al menos algunas de las medidas de optimización, con lo que los problemas viales a lo largo de la avenida Felipe Sevilla disminuirán considerablemente.

6.3 Limitaciones

- La limitación principal del estudio se debe a que no se realizó por parte del grupo una encuesta origen-destino que confirmara los datos obtenidos por la encuesta anterior. Esto hace que los beneficios del proyecto dependan de información que no pudo ser generada por el grupo de trabajo. Sin embargo, los anexos de la presente evaluación se construyeron de manera tal que si el número de vehículos que tienen cierto origen-destino cambia, a raíz de encuestas posteriores de origen-destino, los resultados de la evaluación cambian automáticamente, pudiéndose establecer así el nuevo momento óptimo de invertir.
- Por otro lado, la inversión en terrenos está subestimada, porque no se logró valorar el costo de oportunidad de los terrenos que, si bien están dentro del derecho de vía de la Comisión Federal de Electricidad (C.F.E)., en visita de terreno se comprobó que en ellos se sembraba caña, por lo que sí tienen un costo de oportunidad. De incluir dicho costo en la evaluación, el momento óptimo de inversión se presentaría en años posteriores a los determinados en este trabajo.
- Algunos de los supuestos utilizados al realizar este trabajo tiende en realidad a sobrestimar los beneficios del proyecto (velocidad en la situación con proyecto y costos por molestias durante la construcción).