

CAPÍTULO III

SITUACIÓN SIN PROYECTO

3.1 Medidas de optimización

Son proyectos en ejecución o alguna medida administrativa y tienen la finalidad de no atribuir al proyecto beneficios o costos que legítimamente no le corresponden o sé que pueden obtener por una vía más económica. En el presente estudio se identificaron como optimizaciones el mejoramiento de la carpeta de rodamiento del *tramo III* y la reducción del ciclo de los semáforos ubicados en la red vial actual.

3.1.1 Mejoramiento de la carpeta de rodamiento

Disminución del IRI de 5.0 a 3.5 en el tramo III, debido a que en el programa de conservación de calles del municipio del Centro de Villahermosa se tiene contemplado ejecutar trabajos de mantenimiento en esa vía en un tiempo máximo de dos meses. Esta disminución del IRI permite ahorros en el CGV de todos los usuarios de dicha vía. En el cuadro 3.1 se muestran los CGV de esta situación optimizada.

Cuadro 3.1 Costos Generalizados de Viaje de la situación optimizada de la carpeta de rodamiento (pesos de octubre de 1998).

Sentido	Costo Generalizado de Viaje (\$/veh)			
	Sin congestión		Con congestión	
	F - C	C - F	F - C	C - F
Vehículo				
Automóvil	27.88	27.80	28.26	27.80
Autobús	138.86	138.26	140.16	138.26
Camión Unitario	69.29	69.25	69.44	69.25
Camión Articulado	132.82	132.80	133.06	132.80

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del VOC-MEX. (Detalle en anexo III).

Nota: F-C sentido Frontera–Cárdenas C-F sentido Cárdenas–Frontera

3.1.2 Reducción del ciclo de los semáforos

El equipo evaluador determinó como una medida de optimización la reducción del ciclo de los semáforos que se localizan sobre la avenida Universidad y el bulevar Adolfo Ruiz Cortines, debido a que su duración permite durante la mayor parte de día que existan tiempos desaprovechados durante la fase de verde, es decir; que en la fase de verde alcanzan a pasar todos los vehículos acumulados durante la fase de rojo y aún sigue activa la fase de verde. El primer semáforo se ubica en el entronque de las avenidas Universidad y Fco. Javier Mina, el segundo a la entrada del fraccionamiento Framboyanes, el tercero a la altura de la UJAT y el último en la actual glorieta Ruiz Cortines. La duración de sus ciclos es de 157, 130, 120 y 112 segundos respectivamente.

Esta optimización consiste en la disminuir el ciclo actual de los semáforos a 90 segundos, conservando la proporcionalidad de la duración de sus fases; es decir; que seguirán haciendo alto el mismo número de vehículos que actualmente lo hacen, pero con menor tiempo de espera, por lo que existirán ahorros en costos de operación y de tiempo (ver anexo IV). La localización de los semáforos se observa en la figura 3.1

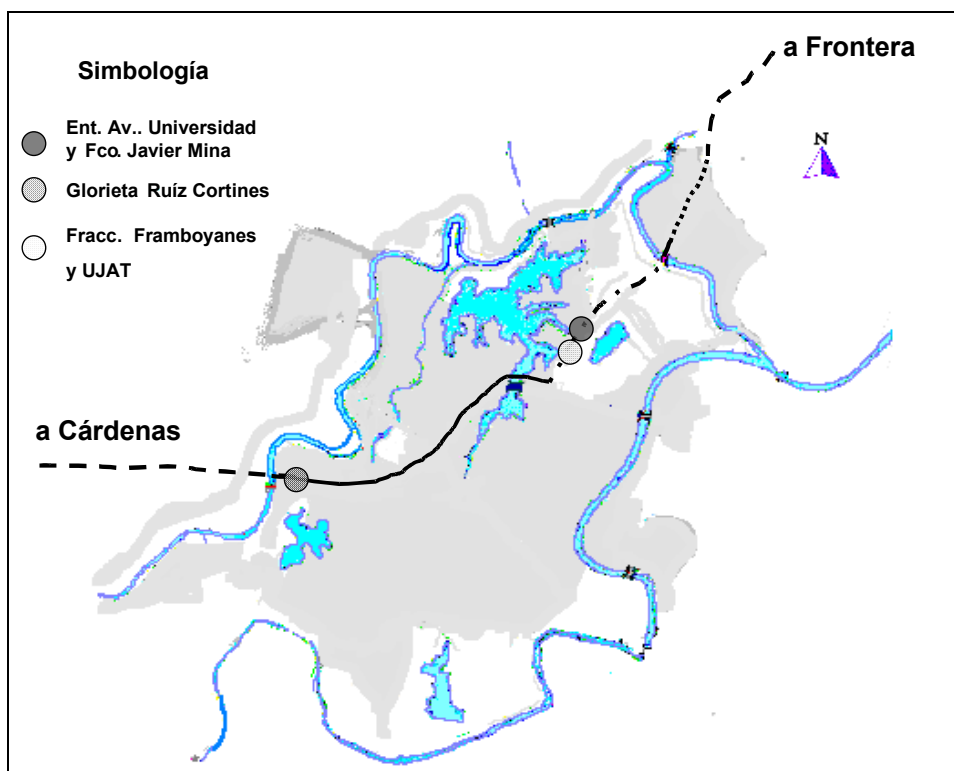


Figura 3.1 Localización de los semáforos optimizados.

3.2 Situación sin proyecto

A partir de las medidas de optimización propuestas referentes a la disminución del IRI y de los ciclos de los semáforos, se definió la situación sin proyecto, es decir; que las dos optimizaciones conjuntamente representan a la situación sin proyecto. Los ahorros en CGV derivados de las optimizaciones serán captados por los actuales usuarios de la vía. En el cuadro 3.2 se muestran los CGV de la situación sin proyecto.

Cuadro 3.2 Costos Generalizados de Viaje de la situación sin proyecto (pesos de octubre de 1998).

Sentido	Costo Generalizado de Viaje (\$/veh)			
	Sin congestión		Con congestión	
	F - C	C - F	F - C	C - F
Vehículo				
Automóvil	27.70	27.71	28.07	27.71
Autobús	137.58	137.66	138.88	137.66
Camión Unitario	69.13	69.18	69.28	69.18
Camión Articulado	132.69	132.73	132.93	132.73

Fuente: Elaboración propia con base en resultados del VOC-MEX. (Detalle en anexo V).

Nota: F-C sentido Frontera–Cárdenas C-F sentido Cárdenas–Frontera