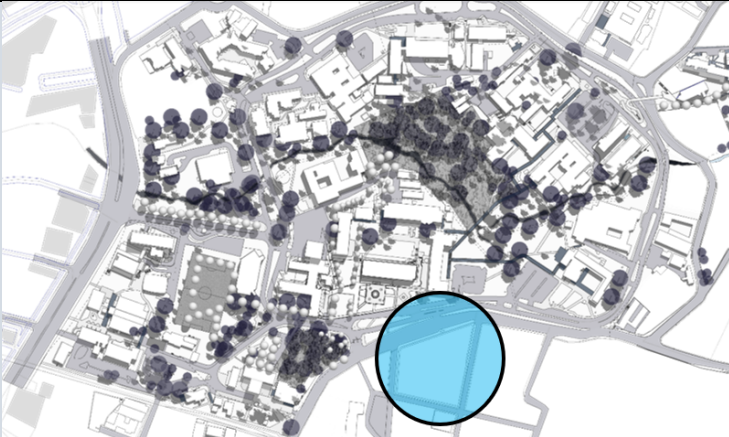


FICHA DESCRIPTIVA | PROYECTOS ESTRATÉGICOS POT | SEDE RODRIGO FACIO

#	Identificador	F1.9
1	Nombre del proyecto	Conjunto de Uso mixto
2	Eje(s) estratégico(s) base	Espacio construido
3	Descripción general	Este conjunto de uso mixto representa la conformación de espacios universitarios y un conjunto de movilidad que agrupa funciones de transporte y otros usos, representa una solución integral de transporte e intermodalidad tanto para la comunidad universitaria como la población externa. Se trata de un elemento ordenador territorial conformado por un edificio de uso mixto, intermodal de transporte público y tratamiento de bordes urbanos del tipo blandos que dispondrá de servicios diversos, tanto comerciales como técnicos para fomentar el vínculo de actividad social, cultural y cognitiva, así como el transporte en la zona, otorgando seguridad a una locación históricamente conflictiva. Este proyecto servirá como centralizador de las actividades y operaciones de la Oficina de Servicios Generales que actualmente se ubica ahí, junto con otras instancias.
4	Ubicación geográfica	 La ubicación propuesta es la zona que ocupa actualmente el Edificio Saprissa. Este inmueble es una estructura de crecimiento desproporcionado y desordenado, actualmente es ocupado por OSG y otras unidades, al tratarse de un inmueble antiguo y de bajo mantenimiento ha sufrido un importante deterioro con los años, sumado a esto la construcción de poca altura no beneficia la expectativa con respecto al coeficiente de utilización, por lo que se espera utilizar la huella impactada para maximizar el uso construido en altura.
5	Justificación técnica	En relación con la necesidad de una terminal de buses de uso universitario y vinculo externo, en julio 2018, PRODUS elaboró el estudio “Estudio de demanda de pasajeros y caracterización de los usuarios del servicio de transporte de buses externos de la Universidad de Costa Rica”⁸. Dentro de los principales hallazgos se pueden citar los siguientes: • El servicio de buses externos de la Universidad de Costa Rica cuenta con 17 rutas, de las cuales 11 pertenecen a San José, cuatro a Alajuela, una a Heredia y una a Cartago. De las rutas de San José, nueve pertenecen al Gran Área Metropolitana, únicamente Pérez Zeledón y Acosta se encuentran por fuera. • De las rutas de las demás provincias San Ramón y San Carlos se ubican fuera del GAM. • Del estudio se desprende que la demanda total del servicio de buses externos es de 319.710 pasajeros mensuales en promedio. Heredia concentra prácticamente una tercera parte de la demanda total, otra tercera parte la manejan Alajuela, Cartago y Santa Ana y el restante se divide entre las demás rutas, siendo Acosta la de menor movilización de pasajeros.

		Por lo anterior PRODUS plantea la necesidad de una Estación Intermodal Universitaria, que incluya los siguientes aspectos: debe contar como mínimo con 21 espacios para autobuses. Se deriva de todo esto la intención de demoler todas las edificaciones existentes del edificio Saprissa para reutilizar la huella ya impactada. El intercambio, maniobra y desplazamiento de los transportes se dará hacia la parte interna del cuadrante, con capacidad para aproximadamente 15 autobuses de manera simultánea en horario pico, hacia los bordes se conformarán espacios de interacción urbana y comercio, adicionalmente se conformará un conjunto de uso mixto que pretende albergar diversas actividades de interés universitario.																				
6	Objetivo general	Proponer una edificación que funcione como estación intermodal para la Universidad y los servicios de transporte para los estudiantes, así también que solvente las necesidades de la Oficina de Servicios Generales																				
7	Principales componentes programáticos	<table><tr><td></td><td>Componente</td><td>Área aprox.</td></tr><tr><td>a</td><td>Área construida de uso mixto</td><td rowspan="8">La huella real disponible es de aproximadamente 7200 m2.</td></tr><tr><td>b</td><td>Área de transporte (andenes, zona de espera, accesos, patio de maniobras)</td></tr><tr><td>c</td><td>Zonas de estacionamiento (subterráneo)</td></tr><tr><td>d</td><td>Área administrativa</td></tr><tr><td>e</td><td>Área de soporte técnico y zonas complementarias</td></tr><tr><td>f</td><td>Plazoletas y entorno urbano</td></tr><tr><td>g</td><td>Iluminación y estrategias ecologicas</td></tr><tr><td>h</td><td>Señalización</td></tr></table>		Componente	Área aprox.	a	Área construida de uso mixto	La huella real disponible es de aproximadamente 7200 m2.	b	Área de transporte (andenes, zona de espera, accesos, patio de maniobras)	c	Zonas de estacionamiento (subterráneo)	d	Área administrativa	e	Área de soporte técnico y zonas complementarias	f	Plazoletas y entorno urbano	g	Iluminación y estrategias ecologicas	h	Señalización
	Componente	Área aprox.																				
a	Área construida de uso mixto	La huella real disponible es de aproximadamente 7200 m2.																				
b	Área de transporte (andenes, zona de espera, accesos, patio de maniobras)																					
c	Zonas de estacionamiento (subterráneo)																					
d	Área administrativa																					
e	Área de soporte técnico y zonas complementarias																					
f	Plazoletas y entorno urbano																					
g	Iluminación y estrategias ecologicas																					
h	Señalización																					
8	Principios de diseño involucrados	<table><tr><td></td><td>Principio</td><td>Aplicación(es) del principio</td></tr><tr><td>a</td><td>Uso mixto</td><td>Uso administrativo, técnico, comercial y de transportes</td></tr><tr><td>b</td><td>Flexibilidad espacial y adaptación</td><td>Adaptabilidad de los espacios según evolución de las necesidades de la población en general y usuarios universitarios, así como los requerimientos técnicos de OSG</td></tr><tr><td>c</td><td>Accesibilidad Universal</td><td>Espacios de uso intuitivo, flexible y adaptable, “equidad espacial” y acceso a la información</td></tr><tr><td>d</td><td>Bordes blandos</td><td>Bordes abiertos en el primer nivel integrados a plazas y boulevard del eje de la Calle de la Amargura y Sector norte</td></tr><tr><td>e</td><td>Intermodalidad</td><td>Integración de usuarios, movilidad y articulación de diversos medios de transporte en zona de distribución y ordenamiento territorial</td></tr></table>		Principio	Aplicación(es) del principio	a	Uso mixto	Uso administrativo, técnico, comercial y de transportes	b	Flexibilidad espacial y adaptación	Adaptabilidad de los espacios según evolución de las necesidades de la población en general y usuarios universitarios, así como los requerimientos técnicos de OSG	c	Accesibilidad Universal	Espacios de uso intuitivo, flexible y adaptable, “equidad espacial” y acceso a la información	d	Bordes blandos	Bordes abiertos en el primer nivel integrados a plazas y boulevard del eje de la Calle de la Amargura y Sector norte	e	Intermodalidad	Integración de usuarios, movilidad y articulación de diversos medios de transporte en zona de distribución y ordenamiento territorial		
	Principio	Aplicación(es) del principio																				
a	Uso mixto	Uso administrativo, técnico, comercial y de transportes																				
b	Flexibilidad espacial y adaptación	Adaptabilidad de los espacios según evolución de las necesidades de la población en general y usuarios universitarios, así como los requerimientos técnicos de OSG																				
c	Accesibilidad Universal	Espacios de uso intuitivo, flexible y adaptable, “equidad espacial” y acceso a la información																				
d	Bordes blandos	Bordes abiertos en el primer nivel integrados a plazas y boulevard del eje de la Calle de la Amargura y Sector norte																				
e	Intermodalidad	Integración de usuarios, movilidad y articulación de diversos medios de transporte en zona de distribución y ordenamiento territorial																				

9	Metas específicas del proyecto	a. Integrar espacios dedicados al transporte de pasajeros b. Reducir la huella e impacto ambiental provocado por el caos vial actual de la zona c. Articulación de diferentes medios de transporte bajo el concepto de intermodalidad d. Mejorar las condiciones actuales bajo las que opera la oficina de Servicios Generales e. Concentrar las funciones relativas a la gestión de movilidad y transporte en una zona que ya cuenta con ese carácter f. Maximizar el uso de los recursos institucionales, tanto económicos como espaciales, además de recurso humano g. Generar espacios flexibles cuyo uso y función puede adaptarse en el tiempo, en especial la relación público privado con zonas comerciales y de servicios														
10	Beneficiario(s) directo(s)	a. Cantón San Pedro de Montes de Oca b. Comunidad universitaria general c. OSG														
11	Unidad(es) ejecutora(s) del proyecto	a. Oficina Ejecutora del Programa de Inversiones b. OSG														
12	Aliado(s) estratégico(s)	a. OSG b. UGA c. Municipalidad de Montes de Oca d. PRODUS														
13	Fases de ejecución	<table><tr><td></td><td>Fase</td></tr><tr><td>a</td><td>Análisis de desarrollo vial y movilidad urbana</td></tr><tr><td>b</td><td>Revisión de datos sobre rutas de autobuses y concesionarios</td></tr><tr><td>c</td><td>Demolición del edificio existente</td></tr><tr><td>d</td><td>Construcción de la torre de OSG</td></tr><tr><td>e</td><td>Construcción de los ingresos y espacios de maniobra de transporte</td></tr><tr><td>f</td><td>Construcción de la obra</td></tr></table>		Fase	a	Análisis de desarrollo vial y movilidad urbana	b	Revisión de datos sobre rutas de autobuses y concesionarios	c	Demolición del edificio existente	d	Construcción de la torre de OSG	e	Construcción de los ingresos y espacios de maniobra de transporte	f	Construcción de la obra
	Fase															
a	Análisis de desarrollo vial y movilidad urbana															
b	Revisión de datos sobre rutas de autobuses y concesionarios															
c	Demolición del edificio existente															
d	Construcción de la torre de OSG															
e	Construcción de los ingresos y espacios de maniobra de transporte															
f	Construcción de la obra															
14	Inversión económica proyectada															
15	Indicadores de resultado	a. Optimización de la huella existente con infraestructura horizontal y vertical dedicada al transporte de pasajeros b. Reforzamiento de eje urbano peatonal existente en zona de edificios administrativos y Rectoría c. Integración espacial de bordes, infraestructura existente y zonas verdes con zonas comerciales y de servicios														
16	Diagramas conceptuales															