

ACTA SESIÓN EXTRAORDINARIA NO. 20-15E

1
2

3 ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA NÚMERO VEINTE – QUINCE-E CELEBRADA POR
4 EL CONCEJO MUNICIPAL DE SAN PABLO DE HEREDIA, EL DÍA VEINTIOCHO DE
5 OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL QUINCE, DA INICIO AL SER LAS DIECIOCHO HORAS CON
6 DIECIOCHO MINUTOS, CONTANDO CON LA PRESENCIA DE LOS SIGUIENTES
7 MIEMBROS:

8 **Quien preside:**

9 Srta. Lucía Montoya Quesada, Presidente Municipal

10 **Regidores Propietarios:**

11 Sr. Fernando Corrales Barrantes
12 Sr. Osvaldo Gómez Barquero
13 Sr. Alejandro González Barquero
14 Sra. Lucila Fonseca Solórzano

15

16 **Regidores suplentes:**

17 Sra. Ada Luz Mayorga Murillo
18 Sr. José Rogelio López Mora
19 Sr. Alexander Ramírez Ugalde

20

21 **Síndicos:**

22

23 Sra. Ligia Araya Córdoba
24 Sr. Rolando Salas Duarte

25

26 **Funcionarios Municipales:**

27

28 Sr. Bernardo Porras López, Vicealcalde Municipal

29

30 **Secretaría Concejo Municipal**

31

32 Sra. Lineth Artavia González, Secretaria Concejo Municipal

33

34 **Miembros ausentes**

35 Sr. José Manuel Pizarro Agüero, sin justificación
36 Sr. Luis Alberto Garita Palacios, con justificación
37 Sr. Johan Granda Monge, sin justificación

38

39 **SESIÓN EXTRAORDINARIA N° 20-15E**

40 **ORDEN DEL DÍA**

41 **28-10-2015**

42

43 **CAPITULO I. Apertura de la sesión**
44 **CAPITULO II. Comprobación de quórum**
45 **CAPITULO III. Exposición de Estudio de Impacto Vial por parte de la Ing. Natalia**
46 **Marín, Consultores Viales.**
47 **CAPITULO IV. Cierre de Sesión**

48

49 **ORACIÓN PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS PRESENTES**

50 **CAPITULO I. Apertura de la sesión**

51 **CAPITULO II. Comprobación de quórum**

1 **CAPITULO III. Exposición de Estudio de Impacto Vial por parte de la Ing. Natalia**
 2 **Marín, Consultores Viales.**
 3

4 Sra. Lucía Montoya da la bienvenida a los presentes, Ing. Natalia Marín, quien
 5 realizará la presentación y a los funcionarios municipales Sr. Santiago Baizán,
 6 Dirección Urbana, Sr. Oscar Campos, Unidad Técnica Gestión Vial.

7 Cede el uso de la palabra a la Ing. Natalia Marín, quien procederá a exponer dicho
 8 estudio relacionado con el Proyecto Condominio Altamira

9 Ing. Natalia Marín da las buenas noches y agradece la oportunidad brindada, lo
 10 cual es un privilegio para su consultoría en presentar dicho proyecto denominado
 11 Plan Vial San Pablo de Heredia Sector Suroeste.

12



Generalidades

- Ubicación
- Desarrollos en la zona
- Situaciones conflictivas
- Alcance geográfico
- Intersecciones analizadas

13

Ubicación de la zona de estudio



14

Desarrollos en la zona



Situaciones Conflictivas



15

Situaciones Conflictivas



Alcance geográfico



1



Volúmenes de Tránsito

- Aforos vehiculares
- Tasas de crecimiento anual
- Generación de viajes
- Proyección de volúmenes vehiculares

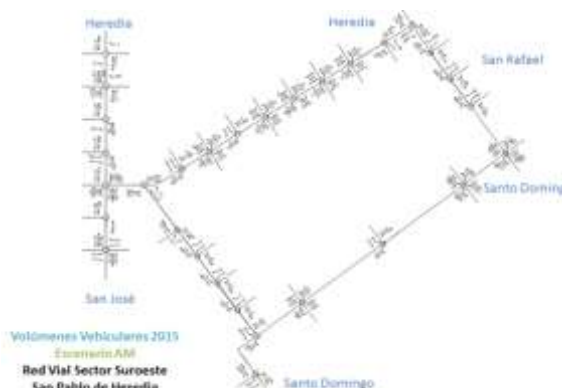
2

Aforos vehiculares

Los aforos vehiculares se realizaron en las intersecciones indicadas anteriormente, en los períodos pico de la mañana y la tarde de un día entre semana.

Se determinó la hora pico de la mañana, el porcentaje de vehículos parados y factor de hora pico.

Intersección	Horario	Vol. Veh.	Factor Hora Pico	% Veh. Parados
1	07:00-09:00	120	1.2	15%
	17:00-19:00	150	1.5	18%
2	07:00-09:00	80	0.8	12%
	17:00-19:00	100	1.0	14%
3	07:00-09:00	90	0.9	13%
	17:00-19:00	110	1.1	16%
4	07:00-09:00	110	1.1	14%
	17:00-19:00	130	1.3	17%
5	07:00-09:00	130	1.3	16%
	17:00-19:00	160	1.6	19%



3

Tasas de crecimiento anual

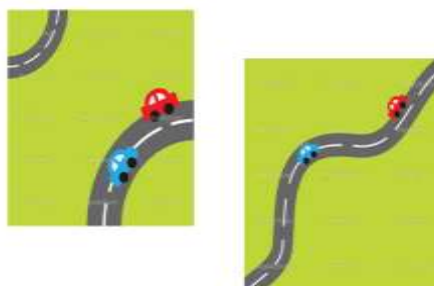


Para poder determinar la tasa de crecimiento anual de la zona, se utilizó "El Anuario de Información de Tránsito 2013".

Sobre la Ruta Nacional 3 se utilizó la Estación 124 ubicada sobre la Ruta Nacional 3 a la altura del Río Bermudes. Esta ruta presenta un porcentaje de crecimiento de 0,72 % anual entre los años del 2013 al 2023.

RUTA	ESTACIÓN	SECC CONTROL	AÑO	TPD	CLASIFICACIÓN					TPD extim. N CRECIM.		
					PASAJ	C. LIV.	BUSES	2 Ejes	3 Ejes	4 Ejes	3 Ejes	2013
3	124	40000	2012	31008	78.78	9.85	5.38	4.52	0.87	0.6	31374	0.72%

Generación de Viajes



4

Generación de Viajes

Condominio Altamira



1

Generación de Viajes

Condominio Altamira

Tipo de zona	Proyecto de referencia	Comercio: Total de Viajes					
		PM ENTRE SEÑALES			PM ENTRE SEÑALES		
Período		Entrada	Salida	TOTAL	Entrada	Salida	TOTAL
Zona de Apartamentos	Características	4	27	31	11	8	19
	Volumen en base a los datos de inventario 100% de ocupación	4	27	31	11	8	19
	Volumen en base a los datos de inventario 75% de ocupación	3	20	23	8	6	14
	Tasa de Generación de Viajes	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	Promedio Generación Viajes	10	81	91	33	24	57
Cantidad de Estacionamientos		160					
Período		PM ENTRE SEÑALES			PM ENTRE SEÑALES		
Volumen en base a los datos de inventario 100% de ocupación		4	27	31	11	8	19
Volumen en base a los datos de inventario 75% de ocupación		3	20	23	8	6	14
Tasa de Generación de Viajes		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Promedio Generación Viajes		10	81	91	33	24	57
Período		PM ENTRE SEÑALES			PM ENTRE SEÑALES		
Volumen en base a los datos de inventario 100% de ocupación		4	27	31	11	8	19
Volumen en base a los datos de inventario 75% de ocupación		3	20	23	8	6	14
Tasa de Generación de Viajes		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Promedio Generación Viajes		10	81	91	33	24	57

Generación de Viajes

Condominio Altamira

Tipo de zona	Proyecto de referencia	Comercio: Total de Viajes					
		PM ENTRE SEÑALES			PM ENTRE SEÑALES		
Período		Entrada	Salida	TOTAL	Entrada	Salida	TOTAL
Zona de Apartamentos	Características	4	27	31	11	8	19
	Volumen en base a los datos de inventario 100% de ocupación	4	27	31	11	8	19
	Volumen en base a los datos de inventario 75% de ocupación	3	20	23	8	6	14
	Tasa de Generación de Viajes	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	Promedio Generación Viajes	10	81	91	33	24	57
Cantidad de Estacionamientos		160					
Período		PM ENTRE SEÑALES			PM ENTRE SEÑALES		
Volumen en base a los datos de inventario 100% de ocupación		4	27	31	11	8	19
Volumen en base a los datos de inventario 75% de ocupación		3	20	23	8	6	14
Tasa de Generación de Viajes		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Promedio Generación Viajes		10	81	91	33	24	57
Período		PM ENTRE SEÑALES			PM ENTRE SEÑALES		
Volumen en base a los datos de inventario 100% de ocupación		4	27	31	11	8	19
Volumen en base a los datos de inventario 75% de ocupación		3	20	23	8	6	14
Tasa de Generación de Viajes		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Promedio Generación Viajes		10	81	91	33	24	57

2

Generación de Viajes

Residencial Don Eloy



Generación de Viajes

Residencial Don Eloy

Tipo de zona	Proyecto de referencia	Comercio: Total de Viajes					
		PM ENTRE SEÑALES			PM ENTRE SEÑALES		
Período		Entrada	Salida	TOTAL	Entrada	Salida	TOTAL
Zona de Apartamentos	Características	4	27	31	11	8	19
	Volumen en base a los datos de inventario 100% de ocupación	4	27	31	11	8	19
	Volumen en base a los datos de inventario 75% de ocupación	3	20	23	8	6	14
	Tasa de Generación de Viajes	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
	Promedio Generación Viajes	10	81	91	33	24	57
Cantidad de Estacionamientos		160					
Período		PM ENTRE SEÑALES			PM ENTRE SEÑALES		
Volumen en base a los datos de inventario 100% de ocupación		4	27	31	11	8	19
Volumen en base a los datos de inventario 75% de ocupación		3	20	23	8	6	14
Tasa de Generación de Viajes		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Promedio Generación Viajes		10	81	91	33	24	57
Período		PM ENTRE SEÑALES			PM ENTRE SEÑALES		
Volumen en base a los datos de inventario 100% de ocupación		4	27	31	11	8	19
Volumen en base a los datos de inventario 75% de ocupación		3	20	23	8	6	14
Tasa de Generación de Viajes		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Promedio Generación Viajes		10	81	91	33	24	57

3

Generación de Viajes

Plaza Bratsi

Año	GENERACIÓN DE VIAJES COMERCIAL								
	PM ENTRE SEÑALES				PM EN SEÑALES				
Período		Entrada	Salida	TOTAL	Entrada	Salida	TOTAL	Entrada	Salida
2005	2006	100	100	200	100	100	200	100	100

Distribución de Viajes

Para realizar el proceso de distribución y asignación de viajes fue necesario interpretar los posibles recorridos de los viajeros desde y hacia el proyecto en cada escenario, según la ubicación del desarrollo y las vías que le sirven como rutas de acceso.

El procedimiento usado para la distribución de viajes parte de la determinación del peso porcentual de los actuales flujos vehiculares, tomados de los aforos correspondientes. La distribución de viajes permite determinar el efecto del proyecto por maniobra en cada intersección.



Propuesta de reordenamiento vial



4

5

Configuración de intersecciones

#	ACTUAL	PROPUESTA
1		
2		
3		

Configuración de intersecciones

#	ACTUAL	PROPUESTA
4		
5		
6		

1

Configuración de intersecciones

#	ACTUAL	PROPUESTA
7		
8		
9		

Configuración de intersecciones

#	ACTUAL	PROPUESTA
10		
11		
12		

2

Configuración de intersecciones

#	ACTUAL	PROPUESTA
13		
14		
15		

Configuración de intersecciones

#	ACTUAL	PROPUESTA
16		
17		
18		

3

Configuración de intersecciones

#	ACTUAL	PROPUESTA
19		
20		
21		

Configuración de intersecciones

#	ACTUAL	PROPUESTA
22		
23		
24		

4

Configuración de intersecciones



#	ACTUAL	PROPUESTA
25		
26		
27		

1

Configuración de intersecciones



#	ACTUAL	PROPUESTA
28		
29		

Configuración de intersecciones



#	PROPUESTA
30	
31	
32	

2

Escenarios Analizados

- ✓ Escenario Sin Proyecto 2017
- ✓ Escenario Con Proyecto 2017
- ✓ Escenario con Reordenamiento 2017
- ✓ Escenario Sin Proyecto 2022
- ✓ Escenario Con Proyecto 2022
- ✓ Escenario Con Reordenamiento 2022
- ✓ Escenario Sin Proyecto 2027
- ✓ Escenario Con Proyecto 2027
- ✓ Escenario Con Reordenamiento 2027

Proyección de volúmenes vehiculares

Análisis de Capacidad y Niveles de Servicio

- Metodología
- Resultados

3

Metodología

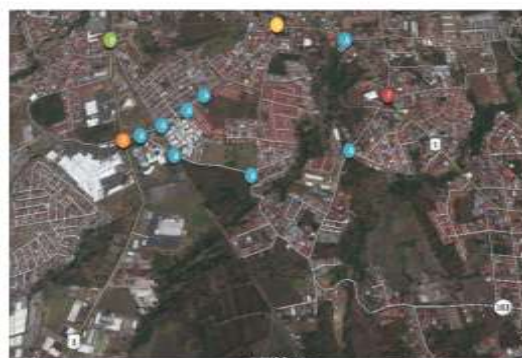
✓ Con los procedimientos y la metodología de análisis de intersecciones del Manual de Capacidad de Carreteras, conocido como HCM, en su versión del 2000, se establecieron indicadores de funcionamiento y niveles de servicio de las intersecciones analizadas

✓ Intersecciones controladas con ALTO, CEDA o SEMAFORO: Los indicadores incluyeron demoras promedio por vehículo, longitud de cola, relación volumen/capacidad (V/C) y nivel de servicio (NS).

Rangos de Nivel de Servicio (HCM 2000)	
Para Intersecciones controladas por ALTO o CEDA	
NS	Promedio de demora por vehículo (s)
A	≤10
B	>10 y ≤15
C	>15 y ≤25
D	>25 y ≤35
E	>35 y ≤50
F	>50

Rangos de Nivel de Servicio (HCM 2000)	
Para Intersecciones controladas por Semáforo	
NS	Promedio de demora por vehículo (s)
A	≤10
B	>10 y ≤20
C	>20 y ≤35
D	>35 y ≤55
E	>55 y ≤80
F	>80

Resultados del Análisis de Capacidad y Niveles de Servicio



4

Resultados del Análisis de Capacidad y Niveles de Servicio

Calle		Volumen		Capacidad		Nivel de Servicio	
Nombre	Estado	Actual	Propuesto	Actual	Propuesto	Actual	Propuesto
Calle 1
Calle 2
Calle 3
Calle 4
Calle 5
Calle 6
Calle 7
Calle 8
Calle 9
Calle 10
Calle 11
Calle 12
Calle 13
Calle 14
Calle 15
Calle 16
Calle 17
Calle 18
Calle 19
Calle 20
Calle 21
Calle 22
Calle 23
Calle 24
Calle 25
Calle 26
Calle 27
Calle 28
Calle 29
Calle 30
Calle 31
Calle 32
Calle 33
Calle 34
Calle 35
Calle 36
Calle 37
Calle 38
Calle 39
Calle 40
Calle 41
Calle 42
Calle 43
Calle 44
Calle 45
Calle 46
Calle 47
Calle 48
Calle 49
Calle 50



1

Resultados del Análisis de Capacidad y Niveles de Servicio

Calle		Volumen		Capacidad		Nivel de Servicio	
Nombre	Estado	Actual	Propuesto	Actual	Propuesto	Actual	Propuesto
Calle 1
Calle 2
Calle 3
Calle 4
Calle 5
Calle 6
Calle 7
Calle 8
Calle 9
Calle 10
Calle 11
Calle 12
Calle 13
Calle 14
Calle 15
Calle 16
Calle 17
Calle 18
Calle 19
Calle 20
Calle 21
Calle 22
Calle 23
Calle 24
Calle 25
Calle 26
Calle 27
Calle 28
Calle 29
Calle 30
Calle 31
Calle 32
Calle 33
Calle 34
Calle 35
Calle 36
Calle 37
Calle 38
Calle 39
Calle 40
Calle 41
Calle 42
Calle 43
Calle 44
Calle 45
Calle 46
Calle 47
Calle 48
Calle 49
Calle 50

Propuesta funcional a corto plazo



2

Propuesta funcional a mediano plazo



Líneas actuales de transporte público



3

Líneas propuestas de transporte público



Emplazamiento de las Mejoras Viales del MOPT con la Propuesta



4

5

6

7

Conclusiones

- La zona de análisis presenta altos volúmenes de tránsito debido a un importante desarrollo comercial y residencial que provoca niveles graves de congestión.
- El desarrollo de la zona continúa en avance, prueba de ello es el conocimiento de varios proyectos nuevos o futuras ampliaciones de etapas de los existentes.
- El tren interurbano entre Alajuela, San José y Cartago tiene un impacto directo sobre la población de Alajuela y un impacto indirecto sobre la población de Heredia siendo que el único origen/destino a adicionarse es en el que se ve implicada la población de Heredia, el cual es Heredia/Alajuela y viceversa ya que el servicio actual satisface la demanda desde y hacia los demás destinos de Heredia.
- Se determinaron diversos puntos de conflicto vehicular cuya congestión hace colapsar gran parte de la red vial analizada.

1

Conclusiones

- Los puentes sobre la Quebrada Gertrudis y Río Bermúdez presentan niveles de servicio deteriorados en su situación actual debido a su condición geométrica de un solo carril para ambos sentidos, sin embargo la condición del puente sobre Quebrada Gertrudis quedará resuelta con las mejoras a realizar de parte del proyecto Condominio Altamira.
- Se elaboró una propuesta vial funcional que demuestra ser una solución a los conflictos viales encontrados, cuyo principio es lograr una mayor capacidad de las vías con la infraestructura vial existente en gran parte del circuito. Dado que esta propuesta no requiere de ampliaciones de vías importantes y de expropiaciones, la misma no demanda una inversión considerable en infraestructura y es de fácil puesta en operación.

Conclusiones

- El nuevo circuito propuesto tiene una longitud aproximada de 4,5 kilómetros y su tiempo aproximado de recorrido es de 5,5 minutos, tiempo en los cuales los usuarios estarán en movimiento. Sin la implementación de esta nueva propuesta funcional se calcularon demoras de hasta 25 minutos en un solo punto, por lo que pese a que algunos usuarios tendrán recorridos más largos los tiempos de espera y transporte al destino final serán mucho más cortos con la implementación de la solución propuesta, mejorando notablemente los niveles de servicio generales en toda la red involucrada aun con la adición de los nuevos desarrollos y el crecimiento esperado.
- Debido a que la propuesta es un circuito deberá realizarse de forma completa pues todas las partes funcionan de manera integral.

2

Conclusiones

- La necesidad de esta mejora funcional es la condición actual de las vías y no el efecto de los futuros proyectos, máxime cuando las primeras etapas de estos no generan mayor volumen vehicular.
- En vista de los cambios viales propuestos, que implican un flujo vehicular en una sola dirección en el anillo vial, se adhieren al presente estudio los nuevos planos de diseño geométrico y vial para el acceso al Proyecto Condominio Altamira y para la intersección Calle Cordero con Calle Gertrudis.
- Por todo lo expuesto anteriormente este estudio satisface ampliamente todos los requerimientos planteados por el Honorable Consejo Municipal de San Pablo de Heredia según acuerdo CM-462-14 del 12 de diciembre de 2014.

Recomendaciones

- Permitir el desarrollo de las primeras etapas de los proyectos sin condicionar el funcionamiento completo del circuito, sin eludir la participación de los proyectos en la implementación de la propuesta.
- Elaborar la propuesta funcional en planos geométricos y señalamiento vial para que sea implementada (a cargo de la Municipalidad de San Pablo de Heredia).
- Implementar la propuesta vial a la brevedad posible ya que los problemas viales en la zona de estudio son ya una realidad, esto mediante la participación de los desarrolladores de la zona proporcional a su proyecto.
- Hacer las gestiones necesarias para la ampliación del puente sobre el Río Bermúdez.
- Considerar la necesidad de la apertura de calles públicas en terrenos a desarrollarse permitiendo la interconexión en la red vial de manera que los circuitos viales que existen se puedan partir permitiendo a los usuarios tener mayores posibilidades de tránsito vehicular para llegar a sus destinos

3

4 Sr. Alejandro González consulta acerca de la intersección de Calle Cordero con la
5 Ruta Nacional N° 05, si la propuesta integra la colocación de un semáforo en el
6 cruce a lo que la Ing. Natalia Marín indica que en efecto ya que la Ruta Nacional
7 es demasiado transitada, caso contrario generaría una cola de carros inmensa.

8 Sr. Osvaldo Gómez consulta acerca de la intersección por el Más x Menos San
9 Pablo si la salida de Calle Gertrudis sería en dos sentidos doblando a la izquierda a
10 lo que la Ingeniera responde positivamente aludiendo que también lleva una
11 mejora bidireccional.

12 Realizada dicha exposición, se procede a las consultas sobre el mismo.

1 Sr. Osvaldo Gómez agradece la presentación e indica que aplicar dicha propuesta
2 requerirá de un mayor estudio o análisis a profundidad ya que de una u otra
3 manera afectará a algún sector de la población. Considera que la posición de la
4 municipalidad es invertir en infraestructura y que le agrada la propuesta. Consulta
5 al Sr. Santiago Baizán que si con todos los elementos de desarrollo y crecimiento
6 urbanístico en el cantón da pie para que este Concejo Municipal puede crear una
7 política de no aumentar más los desarrollos en virtud de que desde ya se conoce
8 que el colapso vial existente.

9 Sr. Santiago Baizán da las buenas noches e indica que definitivamente el Concejo
10 Municipal no puede adoptar una política, ya que aunque sea mediante acuerdos
11 este Órgano no puede derogar una ley y este cantón al no contar con el Plan
12 Regular lo cual es una ley específica, no podría eventualmente estar sobre lo que
13 establece la Ley de Planificación Urbana y los reglamentos. Alude que si este
14 cantón quisiera regular dicho crecimiento debe realizarse vía Plan Regulador.
15 Recalca que la saturación vial vivida es producto de una serie de condominios que
16 no han tenido conectividad entre ellos, por lo cual elementos como este Plan vial
17 deben estar incluidos en el Plan Regulador, además de las propuestas generales
18 del cantón, ya que dicho Plan no es solamente un ordenamiento de zonas sino
19 también posee una parte de infraestructuras donde se posee el análisis vial pero a
20 nivel macro donde por ejemplo se deben hacer conexiones con cantones como
21 San Rafael, Santo Domingo y San Isidro, ya que el mismo debe estar homologado
22 con los diferentes cantones vecinos. Se debe entender que este cantón posee una
23 característica importante lo cual es su desarrollo urbano, lo cual debe estar
24 regulado para que los habitantes posee un nivel de vida aceptable.

25 Sr. Osvaldo Gómez indica que existen cuestiones de orden ambiental que estan por
26 encima de las políticas y puede frenar cualquier desarrollo. Considera que si está
27 determinado mediante un estudio, que existe un colapso vial en el cantón y que
28 algunas de las medidas no son subsanables a corto tiempo porque se debe invertir
29 en infraestructura, perfectamente este Concejo o el que venga puede tomar la
30 decisión de no permitir más desarrollo urbanístico.

31 Sr. Santiago Baizán señala que existen niveles donde se posee 30 mil vehículos
32 pasando en horas picos por el cantón en un día, siendo estos también de cantones
33 aledaños. Agrega que el caos vial que demuestra el estudio es al día de hoy y que
34 las proyecciones a diez años sería difícil de manejar. Indica que se debe ordenar la
35 infraestructura que se posee para una mejor fluidez para los usuarios tanto de San
36 Pablo como de toda la provincia.

37 Sr. Fernando Corrales agrade a la Ing. Natalia Marín el esfuerzo que hizo para
38 hacerse presente el día de hoy, externa que está claro que el desarrollo urbanístico
39 no se puede detener, se puede regular y que la Administración Municipal
40 mediante este estudio posee un valioso instrumento el cual se puede incorporar al
41 proceso de reformulación del Plan Regulador, siendo de gran importancia para un
42 reordenamiento vial, contando con el sustento respectivo.

43 Sr. Alejandro González consulta a la Ing. Natalia Marín si es hasta la presentación
44 de este estudio donde ella cumple con su función o si es posible que le den
45 seguimiento a todo ese proceso social que aplique la implementación de este
46 estudio o si esto más bien le corresponde a la Unidad Técnica de Gestión Vial.

47 Ing. Natalia Marín alude que ellos fueron contratados por los desarrolladores del
48 Proyecto Condominio Altamira y sus alcances era obtener la licencia constructiva
49 que ya lograron y la presentación de este informe. Externa que cualquier duda que
50 genere este estudio más adelante ellos pueden evacuarlas, pero que si existen
51 observaciones adicionales que implican para ellos como consultores gastos se

- 1 deben acomodar a esto en el plano económico, ya que generaría la utilización de
2 más recurso humano y material.
- 3 Sr. Alejandro González comenta que si bien en un principio se opuso a solicitar un
4 estudio de estos solo a un desarrollador pudiendo también solicitarse a los otros, por
5 lo cual considera que previo a la otorgación de una licencia constructiva se
6 debería realizar esta solicitud de manera integral para todos los sectores del
7 cantón.
- 8 Sr. Alexander Ramírez resalta que no comprende el hecho de que si actualmente
9 la Ruta Nacional N° 05 esta congestionada como van a ubicar semáforos para que
10 haya salida de Calle Cordero, de igual manera en la intersección del Más x Menos.
- 11 Ing. Natalia Marín señala que no se puede generalizar de esa manera, ya que los
12 semáforos en realidad lo que hacen es dividir los tiempos para que las diferentes
13 personas puedan salir. Es cierto que dicha calle es de tránsito lento, por lo cual con
14 la propuesta se espera verla optimizada, viendo lo anterior de manera integral.
15 Indica que en la salida del Más x Menos ya existe un semáforo que aunque sea
16 peatonal se debe aprovechar dicha situación ya que detiene dicha ruta y permitirá
17 que otros flujos se muevan fácilmente.
- 18 Sr. Alexander Ramírez recalca que el viraje por el EBALS y los semáforos en la esquina
19 del Parque generan una presa increíble, por lo cual se debe analizar algunas de las
20 propuestas de intersección que se mencionan.
- 21 Ing. Natalia Marín menciona que se debe avanzar y que se llevaran a cabo otros
22 proyectos donde se pueda complementar los análisis viales hacia el sector que
23 corresponda.
- 24 Sr. Fernando Corrales indica que el impacto más grande que posee este cantón es
25 el desarrollo de proyectos que se de en otros cantones y que no lo hacen tan
26 responsablemente como lo hace San Pablo. Comenta que se siente satisfecho al
27 haber solicitado dicho estudio al desarrollador, siendo que bajo el mismo se otorgó
28 responsablemente la licencia constructiva. Considera que con la colaboración de
29 la Federación de Municipalidades de Heredia se puede elaborar una directriz para
30 que se instruya a los Gobiernos Locales a exigir a los desarrolladores realizar este
31 tipo de estudio para ver las influencias y se puedan adoptar medidas paralelas.
32 Señala que el Plan Regulador es el único instrumento que permitirá regular el
33 desarrollo urbanístico de acuerdo a una planificación de uso del territorio más
34 ordenada en diferentes aspectos tales como ambientales, viales, etc.
- 35 Srta. Lucía Montoya externa que no concuerda con las opiniones de los señores
36 regidores, ya que considera que la parte social es la más importante, siendo que
37 ella fue electa popularmente se supone que es voz de la comunidad. Externa su
38 duda sobre la propuesta de reordenamiento vial, ya que en el sector de la Estrella,
39 no hay manera de salir para llegar al centro del cantón sino es saliendo de el para
40 volver a ingresar. Comenta que comprende que existe mejoría en los tiempos de
41 espera pero se pregunta para quien es el ordenamiento vial que se requiere.
42 Externa también el caso de quienes deben llevar a sus hijos a la Escuela de Rincón
43 de Ricardo donde para volver a su casa deben dar toda la vuelta para retornar.
- 44 Sr. Alejandro González consulta si al iniciar el proyecto el cambio vial debe estar
45 efectuado, de lo contrario mientras entra en función dicho plan si existen mejoras
46 en la vía que va de la Ruta N° 03 hacia Rincón de Ricardo de modo que se agilice
47 un poco lo que ocurre actualmente.
- 48 Ing. Natalia Marín señala que el impacto que tendría el desarrollo del Condominio
49 Altamira en sus primeras etapas no es significativo al volumen que se posee, ya es
50 necesaria la propuesta aunque no se realicen estos proyectos. Indica que este tipo

1 de implementación son las que han tenido que trabajar los países que van en
2 desarrollo, tomando las vías de infraestructura actuales y duplicar la capacidad sin
3 tener que tomar más espacio., con todo esto se busca una optimización del sistema
4 y que las vías contribuyan al flujo vehicular, aun conociendo que cuando se
5 realizan este tipo de propuestas existirán personas que deberán realizar recorridos
6 más largos pero se evita la congestión vial.

7 Sr. Alejandro González expresa que en este tipo de temas la única forma de debatir
8 a la ingeniera, es desarrollando otro proyecto con otro tipo de consultores que
9 aludan otro tipo de solución. Externa que lastimosamente el proceso de
10 sensibilización social debió darse antes de otorgarse la licencia constructiva de
11 modo que todas las observaciones que se dan por parte de ellos y las que puedan
12 poseer los vecinos fuesen consideradas dentro de la propuesta.

13 Sr. Osvaldo Gómez manifiesta que la propuesta le parece muy buena pero que
14 paralelo a esto la municipalidad debe pensar en crear las interconexiones,
15 invirtiendo en infraestructura o expropiando terrenos, realizando un análisis que
16 denote la inversión a realizar. Externa como ejemplo si la Alameda N° 08 se puede
17 interconectar con el Residencial Don Eloy.

18 Sra. Lucila Fonseca agradece la exposición y alude que se debe realizar otro tipo
19 de estudio para las conexiones viales, pero que actualmente se posee esta
20 propuesta vial la cual brinda un insumo importante.

21 Srta. Lucía Montoya expresa que esta propuesta ya se encuentra gestionada ante
22 el MOPT, por lo cual solicita al Sr. Santiago Baizán que en el momento que posean
23 información de las decisiones del MOPT lo hagan del conocimiento de este
24 Concejo Municipal. Considera que se debe realizar un análisis en el tema de
25 expropiaciones que permitan las conexiones viales. Considera que la parte del
26 Ingeniería debería analizar la situación de la Estrella, ya que se debe poseer doble
27 vía, para que no se tenga que ingresar a la Ruta Nacional.

28 Ing. Natalia Marín alude que analizando las observaciones se puede poseer un
29 carril auxiliar logrando separarlo físicamente del flujo natural, menciona que todo
30 esto se denotará cuando se realicen los planos eventualmente y se posee una
31 topografía integral de toda la zona.

32 Sr. Santiago Baizán aclara que esta propuesta debe ser analizada y puesta en
33 práctica en todas sus intersecciones, lo cual requerirá de presupuestos municipales
34 para demarcación, ampliación de carriles o la parte pluvial. Indica que el fin de
35 estas propuestas es implementarlas en el Plan Regulador ya que es un insumo que
36 en términos generales está solucionando la problemática cantón del sector sur de
37 San Pablo y en el mismo existe un espacio de participación ciudadana, yendo a
38 las comunidades a realizar una socialización. Alude que esta propuesta se debe
39 concatenar con otros estudios a futuro.

40 Habiéndose realizado todas las puntuaciones y observaciones anteriores, Srta.
41 Lucía Montoya agradece la exposición brindada y procede a cerrar la sesión.

42

43 **CAPITULO IV. Cierre de Sesión**

44 AL SER LAS VEINTE HORAS CON CUARENTA Y CINCO MINUTOS DEL DÍA VEINTIOCHO
45 DE OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL QUINCE, SE DA POR FINALIZADA LA SESIÓN
46 EXTRAORDINARIA NÚMERO VEINTE- QUINCE- E.

47

48

1
2
3
4
5

Srta. Lucía Montoya Quesada
Presidente Municipal

Sra. Lineth Artavia González
Secretaria Concejo Municipal

-----última línea-----