



ACTA 38-202

SESIÓN ORDINARIA

LUNES VEINTIDÓS DE JUNIO DEL DOS MIL VEINTISÉIS A LAS DIECISIETE HORAS CON UN MINUTO EN EL SALÓN DE SESIONES DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS.

ASISTENCIA.

MIEMBROS PRESENTES:

REGIDORES PROPIETARIOS, SEÑORES (AS): Raquel Tatiana Marín Cerdas, (Presidente Municipal) Jorge Luis Zapata Arroyo (Vicepresidente Municipal), Anadis Huertas Méndez, Ashley Tatiana Brenes Alvarado, Sergio Chaves Acevedo, Luisa María Chacón Caamaño, Melvin López Sancho, Crisly Rebeca González Sánchez, Esteban Rodríguez Murillo.

REGIDORES SUPLENTE, SEÑORES (AS): Álvaro Ignacio Esquivel Castro, Marianela Murillo Vargas, Eduardo Salas Rodríguez, Flor de María Blanco Solís, Marco Aurelio Sirias Víctor, Amalia Salas Porras, Juan Pablo Rodríguez Acuña, Jorge Antonio Rodríguez Miranda, Mariam Torres Morera.

SÍNDICOS PROPIETARIOS, SEÑORES (AS): Carlos Mario González Rojas, Alejandra Marín Alpízar, Yerlin Melania Rodríguez Navarro, Luzana María Maradiga Jiménez, María Zoraida Pérez Acuña, Alberto Vargas Rodríguez, Carmen Lidia Quirós Corrales, Alexis Araya Rojas, Lourdes Rocío Alvarado Alpízar, Efrén Zúñiga Pérez, Hellen María Chaves Zamora, Fidel Rodríguez Zamora, José Luis Mora Sibaja.

SÍNDICOS SUPLENTE, SEÑORES (AS): Alice Corrales Calvo, Emanuel Salazar Solís, Juan Pablo Gamboa Miranda, Luis Ángel Hidalgo Rojas, Manuel Enrique Salas Matarrita, Emma Patricia Rojas Chaves, Eduard Andrey Salas Sancho, Susan María Araya Blanco, José Alejandro Carvajal Araya, Verónica Rodríguez Rodríguez, Julio César Araya Murillo, Priscila Rodríguez Sánchez.

ALCALDE MUNICIPAL:

Juan Diego González Picado.

SECRETARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL: Ana Patricia Solís Rojas.

1 **ASISTENTES POR INVITACIÓN:** German Valverde González, especialista en
2 Microsimulación y Director de Proyecto, Roberto Quirós Rodríguez, especialista
3 en Movilidad, Cristian Sandoval Espinoza, especialidad en Diseño vial e Ileana
4 Aguilar Aguilar, representante de la empresa INTRA Consultores.

5 **VISITANTES: Medios de comunicación.**

6 **MIEMBROS AUSENTES (CON EXCUSA): ***NO***.**

7 **MIEMBROS AUSENTES (SIN EXCUSA):** Lucía Corrales Arias.

8 **ARTÍCULO I.**

9 **LECTURA DEL ORDEN DEL DÍA. -**

10 La señora Raquel Tatiana Marín Cerdas, Presidente Municipal, procede a dar
11 lectura al orden del día, el cual se detalla a continuación:

- 12 1. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM.
- 13 2. LECTURA DEL ORDEN DEL DÍA.
- 14 3. ORACIÓN.
- 15 4. LECTURA Y APROBACIÓN DE LAS ACTAS N°36 y N°37 DEL 2026.
- 16 5. LECTURA Y APROBACIÓN DE LICENCIAS PROVISIONALES DE LICOR.
- 17 6. LECTURA Y APROBACIÓN DE LICENCIAS DE LICOR.
- 18 7. NOMBRAMIENTO DE MIEMBROS DE JUNTAS DE EDUCACIÓN.
- 19 8. JURAMENTACIÓN DE MIEMBROS DE JUNTAS DE EDUCACIÓN.
- 20 9. CONVOCATORIA A SESION EXTRAORDINARIA PARA LOS DÍAS
21 VIERNES 26 DE JUNIO 2026 Y VIERNES 03 DE JULIO 2026.-
- 22 10. INFORMES DE COMISIÓN DE LAS CONTRATACIONES 2025LD-000194-
23 0003600001 y 2025LD-000215-0003600001.-
- 24 11. EXPOSICIÓN DEL AVANCE N°1 Y HALLAZGOS DEL ESTUDIO DE
25 MOVILIDAD DE CIUDAD QUESADA.
- 26 12. INFORME DE CORRESPONDENCIA.
- 27 13. NOMBRAMIENTOS EN COMISIÓN.
- 28 14. INFORMES DE COMISIÓN.
- 29 15. ASUNTOS DE LA ALCALDÍA
- 30 16. ASUNTOS DE LOS CONCEJOS DE DISTRITO.

1 17. MOCIONES.

2 **ARTÍCULO II.**

3 **ORACIÓN. –**

4 La señora Flor de María Blanco Solís, Regidora Municipal, dirige la oración. –

5 **ARTÍCULO III.**

6 **LECTURA Y APROBACIÓN DE LAS ACTAS N°36 Y N°37 DEL 2026.-**

7 ➤ **Acta N°36 del 2026. –**

8 La Presidente Municipal Raquel Tatiana Marín Cerdas, presenta para su análisis
9 y aprobación el Acta N°36-2026, al no haber comentarios u objeción con respecto
10 al Acta N°36-2026, somete a votación la misma y se da por aprobada. **Votación**
11 **unánime. –**

12 **Nota:** Se deja constancia de que el señor Álvaro Ignacio Esquivel Castro, Regidor
13 Municipal emitió su voto a favor del acta N°36 del 2026 en sustitución de la
14 Regidora Anadis Huertas Méndez. -

15 ➤ **Acta N°37 del 2026. –**

16 La Presidente Municipal Raquel Tatiana Marín Cerdas, presenta para su análisis
17 y aprobación el Acta N°37-2026, al no haber comentarios u objeción con respecto
18 al Acta N°37-2026, somete a votación la misma y se da por aprobada. **Votación**
19 **unánime. –**

20 **ARTÍCULO IV.**

21 **LECTURA Y APROBACION DE LICENCIAS PROVISIONALES DE LICOR.**

22 A petición de las Asociaciones de Desarrollo que a continuación se detalla:

- 23 • ASOCIACIÓN DE DESARROLLO INTEGRAL DE SAN VICENTE,
24 SOLICITA UNA LICENCIA TEMPORAL DE LICOR, PARA REALIZAR BAILE, EL
25 DIA 04 DE JULIO DEL 2026, CABE INDICAR QUE DICHA LICENCIA SE
26 UBICARÁ EN EL RANCHO COMUNAL DE DICHA COMUNIDAD.

27 **ACUERDO N°01.-**

28 Se les informa que queda totalmente prohibida la venta de licor en centros
29 recreativos, centros educativos, instalaciones donde se realicen actividades
30 religiosas que cuenten con el permiso de funcionamiento, y centros infantiles de

1 nutrición, y en el caso de los centros deportivos, estadios y gimnasios y en los
2 lugares donde se desarrollen actividades deportivas, se podrán otorgar licencias
3 temporales para la comercialización de bebidas alcohólicas únicamente cuando
4 no se desarrollen espectáculos deportivos, ni dirigidos a personas menores de
5 edad y, asimismo, cuando dichas instalaciones no se encuentren dentro de centros
6 educativos; no se pueden vender ni subarrendar estos permisos a terceras
7 personas, y que en estas actividades no se realicen actos que vayan contra la
8 moral. Además, se faculta a la Administración Municipal para realizar la
9 fiscalización, verificación y cumplimiento de lo dispuesto por el Concejo Municipal,
10 y en el momento en que infrinjan la Ley de Licores y su Reglamento, se les
11 suspenda la licencia temporal de licor en el acto, debiéndose dar un estricto
12 acatamiento a la Ley anteriormente indicada. Los lugares en donde se van a
13 utilizar las licencias temporales de licor no podrán tener comunicación visual con
14 el medio ambiente externo, debiendo tener medidas de salubridad propias y
15 adecuadas. Queda entendido que dichas licencias se otorgan porque cuentan con
16 todos los requisitos con base en el artículo 31 y siguientes del Reglamento a la
17 Ley N.9047 denominado “Regulación y Comercialización de Bebidas con
18 Contenido Alcohólico de la Municipalidad de San Carlos”. Se autoriza la
19 exoneración del pago por concepto de derechos de la licencia temporal de licor
20 otorgada a favor de las Asociaciones de Desarrollo Integral. En cuanto a los
21 horarios de funcionamiento de dichas licencias temporales, se deberá cumplir con
22 lo estipulado en el artículo 25 del Reglamento a la Ley N.9047 denominado
23 “Regulación y Comercialización de Bebidas con Contenido Alcohólico de la
24 Municipalidad de San Carlos”. **Votación unánime. ACUERDO**
25 **DEFINITIVAMENTE APROBADO. -**

ARTÍCULO V.

LECTURA Y APROBACIÓN DE LICENCIAS DE LICOR. –

➤ Solicitud de aprobación de licencias de licor. –

29 Se recibe oficio MSCAM-H-AT-PAT-409-2026 emitido por la Sección de Patentes,
30 el cual se detalla a continuación:

29 Por medio de la presente reciba un cordial saludo, la Sección de Patentes, procede
30 a enviar para su tramitación la solicitud de licencia de licor recibida por esta

9 Se realiza el traslado del expediente para la aprobación de la licencia de licor,
10 habiendo verificado los requisitos y su cumplimiento correspondiente por parte de
11 la Sección de Patentes.

14 Se solicita la dispensa de trámite.

16 **ACUERDO N°03.-**

LICENCIATARIO	CÉDULA	PATENTE	ACTIVIDAD	CLASE	DISTRITO
3102955328 SRL	3102955328	312358	Mini Súper	D1	Ciudad Quesada

24 **ARTÍCULO VI.**

26 ➤ **Lectura y aprobación de Juntas de Educación:**

27 A petición de los directores de las Escuelas y Colegios que a continuación se
28 detallan, quienes cuentan con el visto bueno de sus Supervisores, así como del
29 Concejo de Distrito del lugar, se nombran a los nuevos integrantes de las Juntas
30 de Educación que se detallan a continuación:

ESCUELA PATASTILLO - CUTRIS

Nombre Completo	N° de identificación
Lidia Fermina Zúñiga Mendoza	205770295
Walter Fauricio Arce Esquivel	207270269
María del Rocío Carmona Cambronero	207250071
Carlos Luis Fallas Araya	104100026
María Auxiliadora López Sequeira	155806412830

LICEO DE BOCA TAPADA - PITAL

Nombre Completo	N° de identificación
Katherine Gabriela Morales Romero	207950026
Cinthia Castro López	206980422
Elbethia Loaiciga Morales	503060597
Eida Quesada Arce	204370392
Anselma Mendoza Rivas c.c. Alejandra Mendoza Rivas	207330964

ESCUELA TERRON COLORADO, CUTRIS

Nombre Completo	N° de identificación
Josefa Agustina Espinoza Castillo	205120569
Alejandra Torres Godinez	109600804
Miriam Mora Castro	204500544
Gladys Selena Argüello Pérez	901220161
Acnis Iboni Chacón Gamboa c.c. Agnes Ivonne Chacón Gamboa	106500817

N°04.-

Aprobar a los nuevos integrantes de las Juntas de Educación anteriormente descritas. **Votación unánime. ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO. –**

ARTÍCULO VII.

JURAMENTACIÓN DE MIEMBROS DE JUNTAS DE EDUCACIÓN. -

➤ **Juramentación de miembros de Juntas de Educación. –**

La Presidente Municipal, Raquel Tatiana Marín Cerdas, procede a realizar la debida juramentación de los miembros de las Juntas de Educación, que se detallan a continuación:

1

2

4

8

9

10

14

15

16

17

30

ARTÍCULO VIII.

CONVOCATORIA A SESIONES EXTRAORDINARIAS PARA LOS DÍAS

VIERNES 26 DE JUNIO DE 2026 Y VIERNES 03 DE JULIO DE 2026.-

➤ **Convocatoria de las Sesiones Extraordinarias. -**

Se procede con la lectura de la recomendación del acuerdo que será sometido a consideración del Concejo Municipal, referente a la convocatoria de las sesiones extraordinarias que se celebrarán los días viernes 26 de junio de 2026 y viernes 03 de julio de 2026. Acto seguido, la señora Presidenta Municipal, Raquel Tatiana Marín Cerdas, somete la recomendación a votación.

ACUERDO N°05.-

1. Convocar a Sesión Extraordinaria a realizarse el próximo viernes 26 de junio del presente año, a partir de las 05:00 p.m. en el Salón de Sesiones de la Municipalidad de San Carlos.

Tema a tratar:

Informe Rendición de cuentas de los Concejos de Distrito de La Tigra, Pocosol y Cutris.

2. Convocar a Sesión Extraordinaria a realizarse el viernes 03 de julio del presente año, a partir de las 05:00 p.m. en el Salón de Sesiones de la Municipalidad de San Carlos.

Tema a tratar:

Presentación del Informe sobre la Gestión Anual del Departamento de Auditoría Interna correspondiente al año 2025.

Votación unánime. ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO. –

ARTÍCULO IX.

INFORMES DE COMISIÓN DE LAS CONTRATACIONES 2025LD-000194-

0003600001 y 2025LD-000215-0003600001.-

La señora Raquel Tatiana Marín Cerdas, Presidenta Municipal, procede con la lectura de la recomendación del acuerdo que será sometido a consideración del Concejo Municipal, referente a la atención de los informes de comisión relacionados con las contrataciones N.º 2025LD-000194-0003600001 y N.º

2025LD-000215-0003600001. Al no haber comentarios u objeciones al respecto, somete a votación el mismo.

ACUERDO N°06.-

1. Desalojar temporal del salón de sesiones antes de proceder con la discusión y análisis de los informes de las Contrataciones 2025LD-000194-0003600001 y 2025LD-000215-0003600001, para tales efectos, permanecerán únicamente en el recinto los regidores municipales, en su condición de miembros deliberativos del Órgano Colegiado, junto con la administradora de la contratación, y la persona que en la sesión funja como asesora legal del Concejo Municipal.

2. Disponer que los síndicos municipales, y cualquier otra persona que no sea regidor, administradora del contrato y/o asesor legal del Concejo Municipal, deben retirarse de la sesión durante el conocimiento de dichos informes, sin que ello implique su salida del edificio municipal, debiendo reincorporarse una vez concluido el análisis de los informes, y previo a la finalización de la sesión.

3. Que durante el período en que se lleve a cabo la discusión de los informes confidenciales, la transmisión de la sesión se mantendrá activa únicamente en lo que respecta a la imagen, suspendiéndose la emisión de audio, como medida adicional para evitar la divulgación de información sensible.

4. Que en el acta de esta sesión se consigne de manera sucinta la referencia al punto tratado, sin los acuerdos que se tomen. Que los acuerdos adoptados por el Concejo Municipal en relación con el análisis de los informes queden respaldados únicamente en los expedientes correspondientes a los informes de investigación preliminar, en resguardo del carácter confidencial de la información conocida.

Votación unánime. ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO. –

En atención al acuerdo anteriormente aprobado por el Concejo Municipal, la señora Presidente Raquel Tatiana Marín Cerdas, solicita a las personas que no

➤ **Avance N°1 y hallazgos del Estudio de Movilidad de Ciudad Quesada.-**

Se recibe a los señores German Valverde González, Roberto Quirós Rodríguez, Cristian Sandoval Espinoza e Ileana Aguilar Aguilar, de la empresa INTRA Consultores en Ingeniería del Transporte, quienes exponen amplia y detalladamente la siguiente información:

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30



CARACTERIZACIÓN DEL AREA DE ESTUDIO

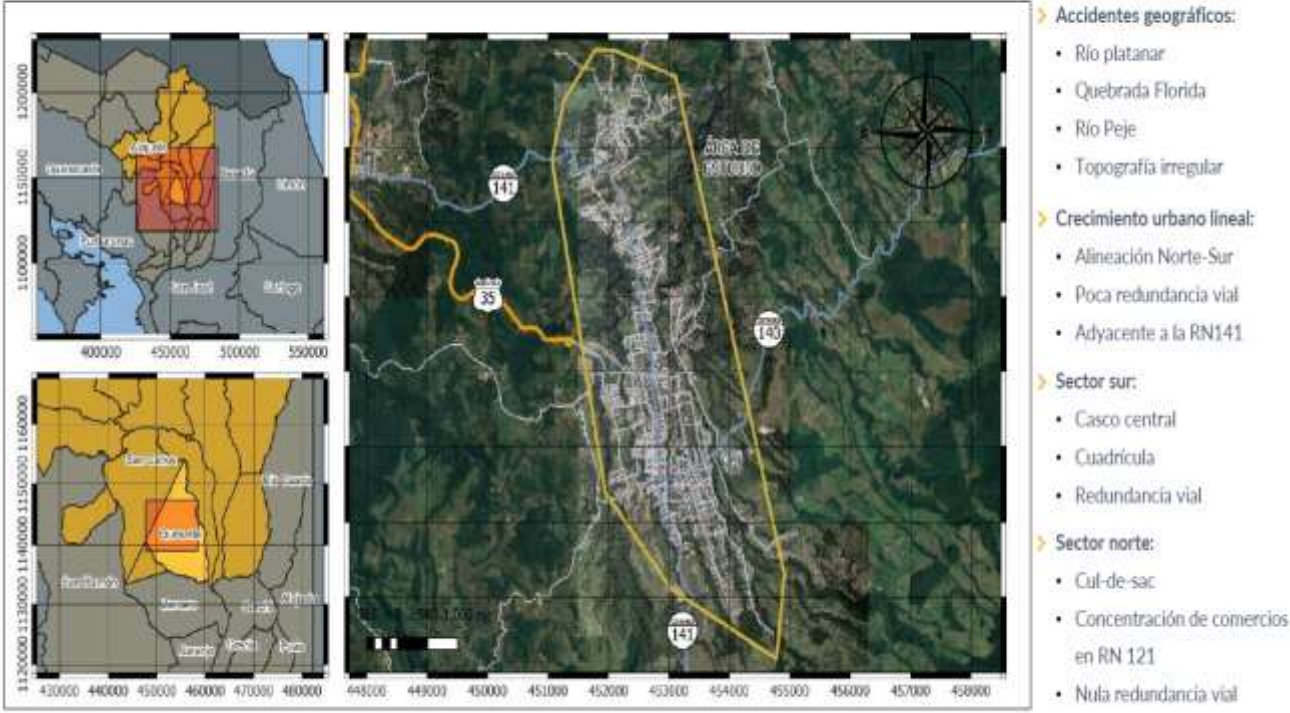


Figura 1. Ubicación y delimitación del área de estudio, Ciudad Quesada, San Carlos

CARACTERIZACIÓN DEL AREA DE ESTUDIO



Figura 2. Zona de transición entre sectores de Ciudad Quesada

Trabajo de campo

AFOROS DE

24 hrs

CONTINUAS

- Trabajo de campo se desarrolla entre marzo y abril de 2026
- Aforos manuales 24 horas continuas
- Clasificación por hora y tipo de vehículo

Puntos aforados en sitio durante 24 horas continuas	
Nombre	Descripción
Aforo 1	RN 210001- Av. 27
Aforo 2	RN 141- Av. La Roca
Aforo 3	RN 141- C. Mercedes
Aforo 4	RN 140 - C. del Amor

Trabajo de campo

AFOROS DE
HMD
HORA DE MÁXIMA DEMANDA

- > Aforos en horas pico del día (AM, MD, PM)
- > Franjas horarias: 6:00 - 9:00 horas, 11:00 - 13:00 horas, 16:00 - 19:00 horas
- > Aforos manuales en sitio
- > Aforos mediante cámaras de vigilancia municipal

- > Cuatro puntos de encuesta vehicular
- > Puntos de ingreso y egreso al distrito
- > Jornadas iniciando a las 7:00 y finalizando a las 17:00 horas

CAMPAÑA DE
ENCUESTAS
ORIGEN-DESTINO

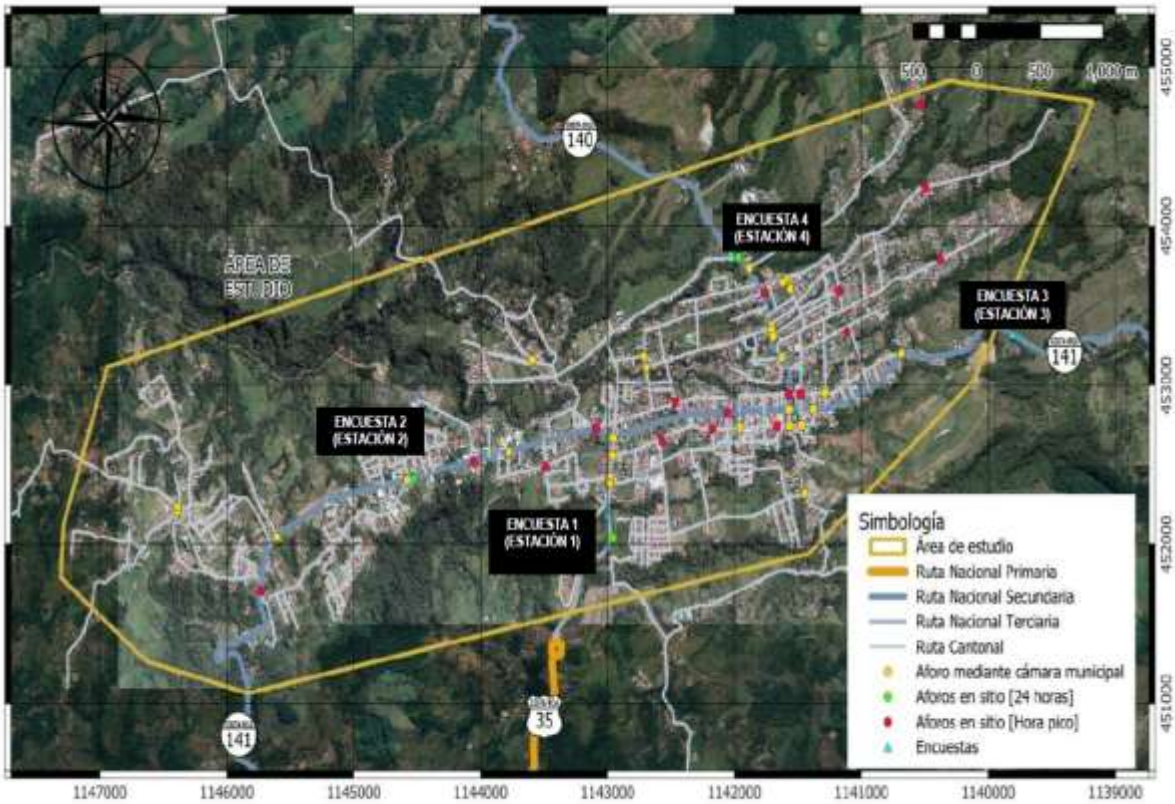


Figura 3. Ubicación de los puntos de aforo y encuesta vehicular dentro del área de estudio.

MODELO MACROSCÓPICO DE OFERTA Y DEMANDA

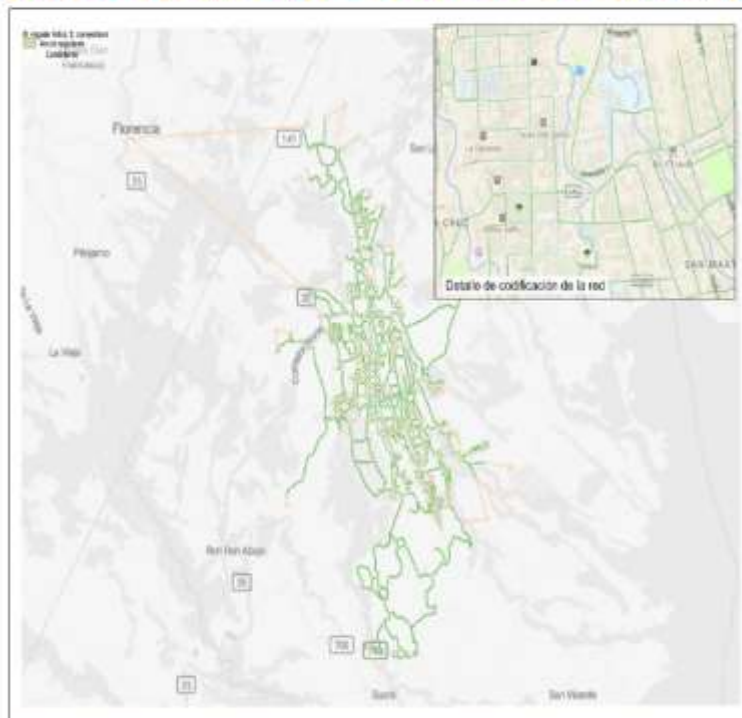


Figura 4. Red codificada para la modelación macroscópica de oferta y demanda de Ciudad Quesada

Tiempo de viaje a flujo libre: longitud total del arco recorrido a velocidad constante.

Factor de demora: función de la relación entre el nivel de flujo vehicular en el arco y su capacidad.

Tiempo de viaje en el arco: factor de demora
aplicado a tiempo de viaje en flujo libre

MODELO MACROSCÓPICO DE OFERTA Y DEMANDA

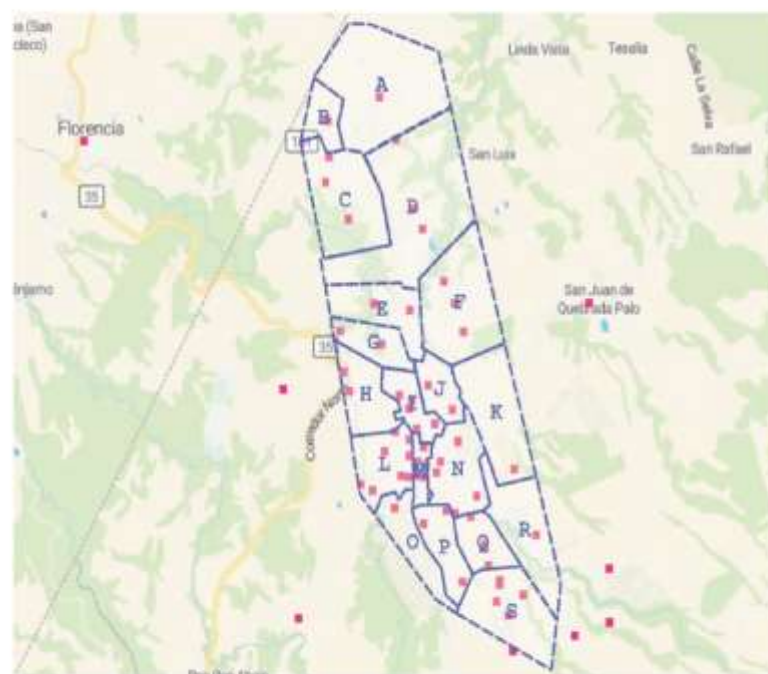


Figura 5. Áreas de transporte codificadas para modelar los orígenes y destino de los viajes de la ciudad

19 Áreas tributarias

59 Zonas de transporte internas

5 Zonas de transporte externa

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Perfiles de variación horaria del flujo vehicular: Estación de encuesta 1

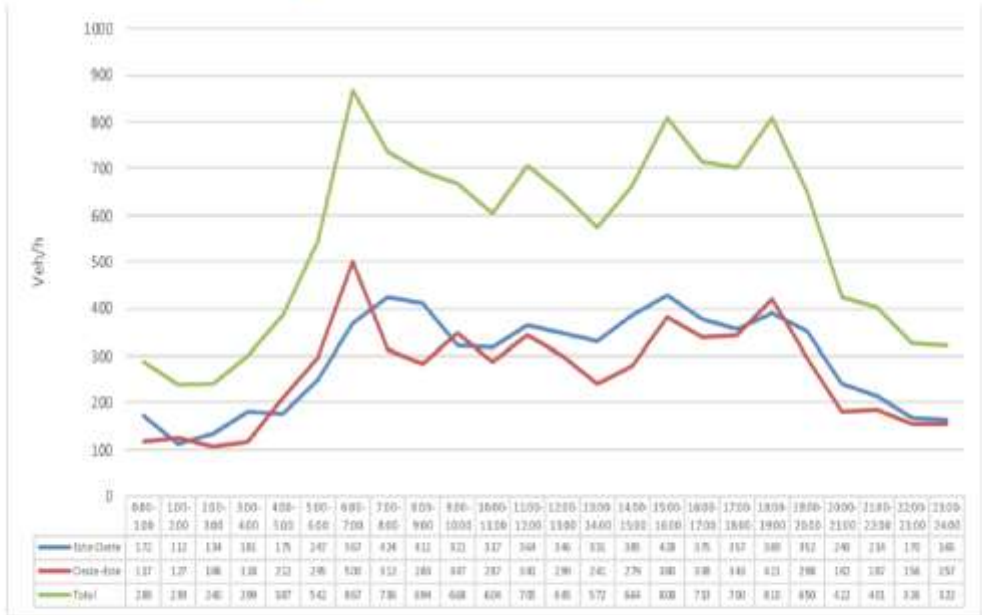


Figura 6. Perfiles de variación horaria del flujo vehicular: Estación 1

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Composición vehicular: Estación de encuesta 1



Figura 7. Composición vehicular: Estación 1

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Perfiles de variación horaria del flujo vehicular: Estación de encuesta 2

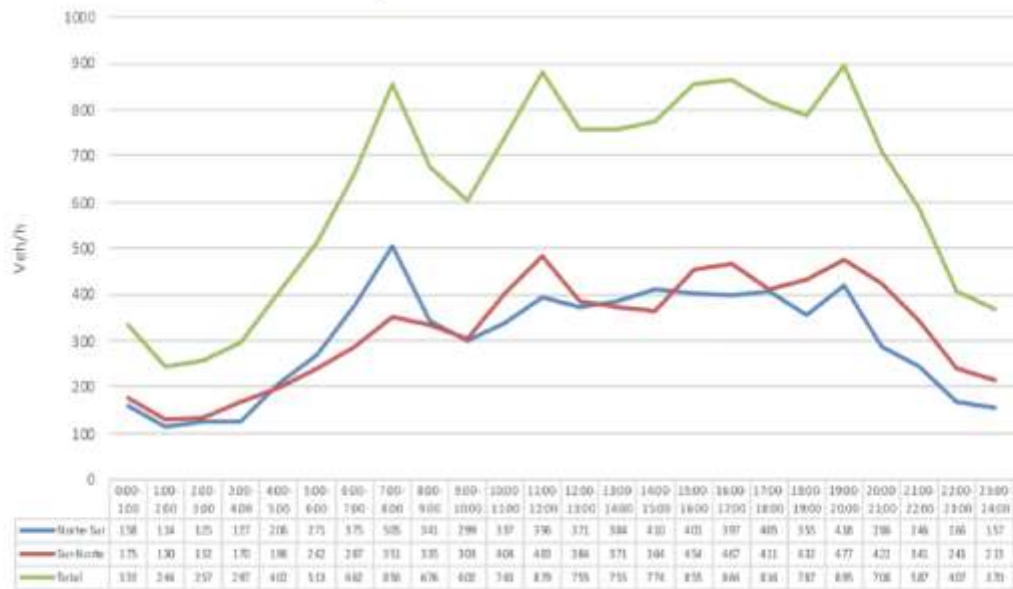


Figura 8. Perfiles de variación horaria del flujo vehicular: Estación 2

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Composición vehicular: Estación de encuesta 2



Figura 9. Composición vehicular: Estación 2

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Perfiles de variación horaria del flujo vehicular: Estación de encuesta 3



Figura 10. Perfiles de variación horaria del flujo vehicular: Estación 3

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Composición vehicular: Estación de encuesta 3



Figura 11. Composición vehicular: Estación 3

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Perfiles de variación horaria del flujo vehicular: Estación de encuesta 4



Figura 12. Perfiles de variación horaria del flujo vehicular: Estación 3

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Composición vehicular: Estación de encuesta 4

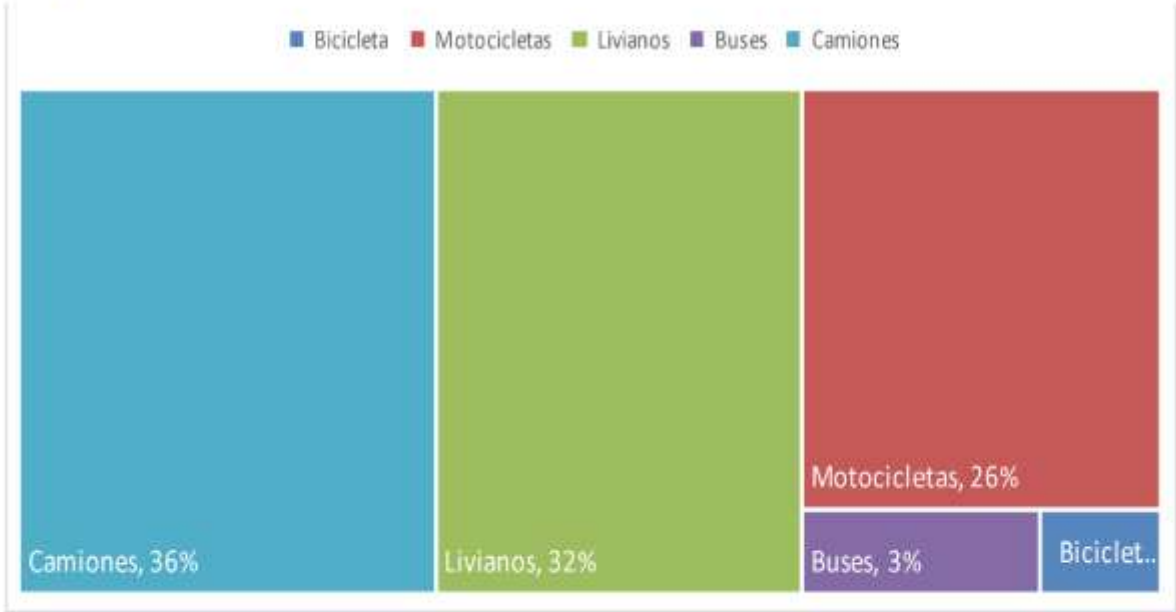


Figura 13. Composición vehicular: Estación 3

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Nivel de ocupación por tipo de vehículo



Figura 14. Nivel de ocupación por tipo de vehículo

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Distribución de los viajes según propósito de viaje



Figura 15. Distribución de los viajes según propósito de viaje

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Líneas de deseo de viaje desde las principales zonas de generación

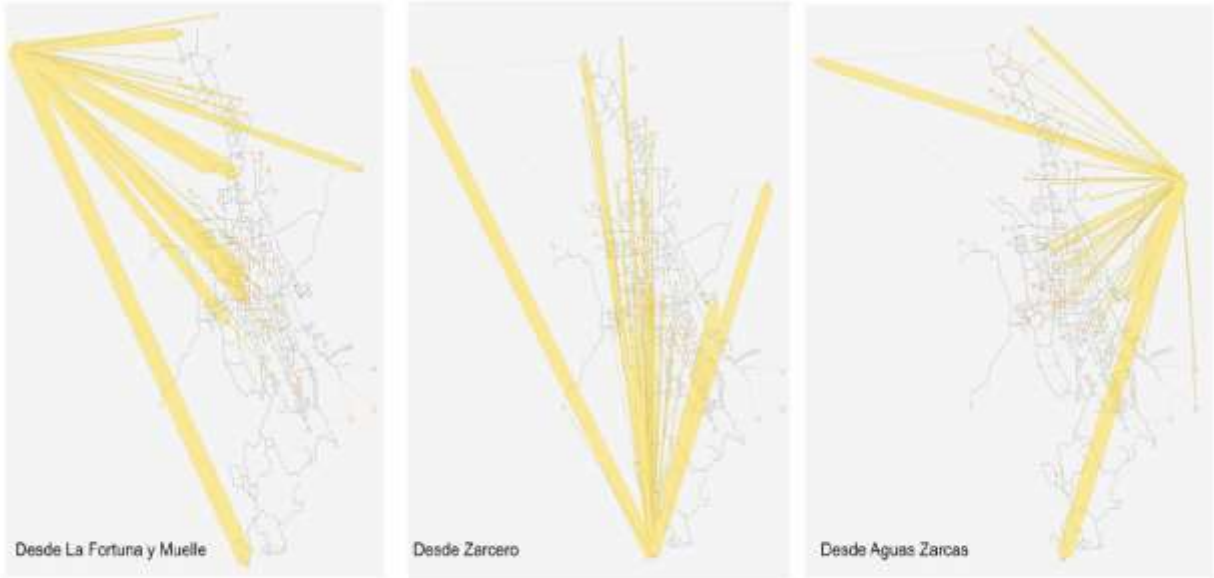


Figura 16. Líneas de deseo de viaje desde las principales zonas de generación

CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA ACTUAL

Líneas de deseo de viaje hacia las principales zonas de generación

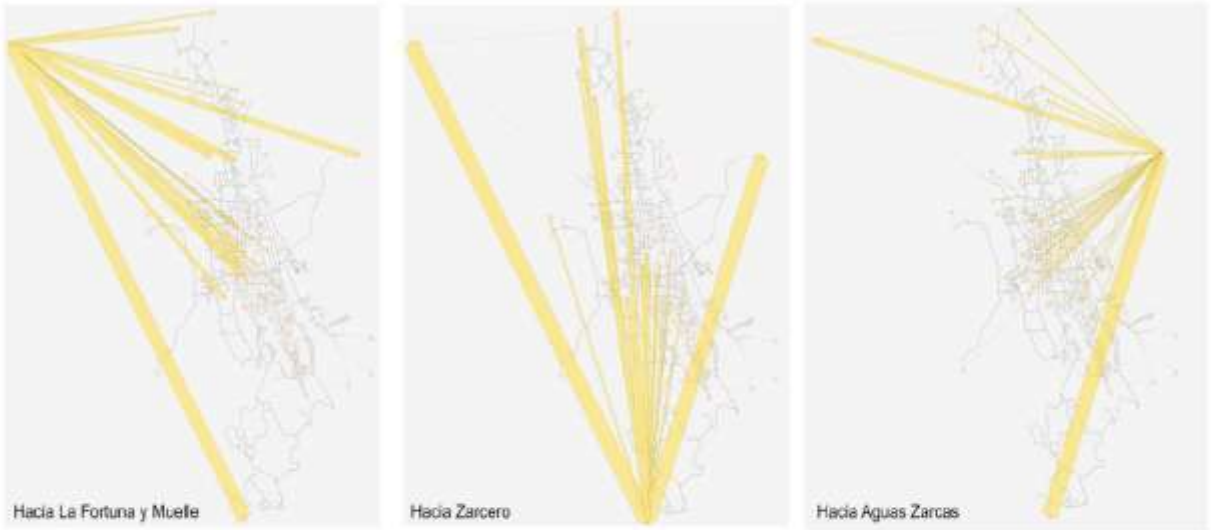


Figura 17. Líneas de deseo de viaje hacia las principales zonas de generación

CALIBRACIÓN DEL MODELO MACROSCÓPICO DE OFERTA Y DEMANDA

- Procurar que la prognosis de demanda que se realizará con el modelo macroscópico de los distintos escenarios sea fiable y acertada.
- Consiste en ajustar la matriz de viajes con los datos de la encuesta OD, de forma se consiga reproducir los flujos vehiculares medidos en los arcos y las intersecciones de la red vial de la ciudad.
- Utiliza como datos de entrada la matriz de viajes semilla determinada con los datos de la encuesta OD y, los flujos conocidos en la red.
- Utiliza como datos de entrada la matriz de viajes semilla determinada con los datos de la encuesta OD y, los flujos conocidos en la red.

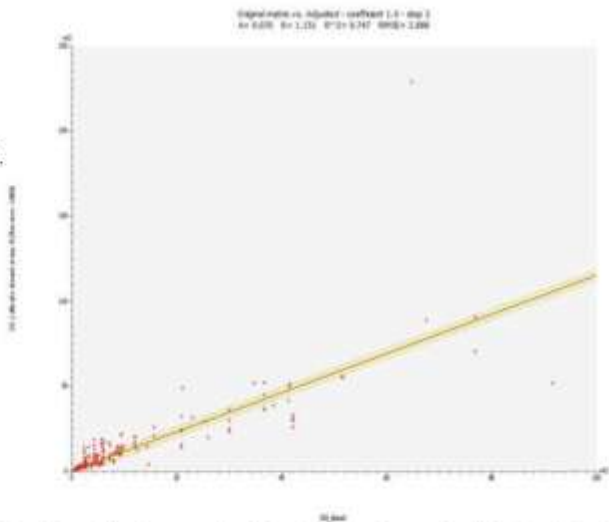


Figura 18. Resultados de comparación de la matriz de viajes base con la matriz de viajes ajustad

RESULTADOS DE LA MODELACIÓN

Modelo macroscópico del patron de flujos

Volúmenes direccionales por maniobra

Nótese que además de los flujos por sentido de circulación en cada arco de la red, el modelo también permite obtener los volúmenes direccionales según maniobra de giro en las intersecciones, lo cual será de gran utilidad para el análisis funcional de la red en los escenarios de evaluación técnica de alternativas de mejora que se estudiarán en el siguiente informe de esta consultoría.



Figura 19. Resultado de la modelación del patrón de flujos actual de Ciudad Quesada, Escenario Base 2026

EVALUACIÓN DE RUTAS ALTERNAS-DESCRIPCIÓN



Figura 20. Trazado de las rutas alternas descripción geométrica

RUTA ALTERNA OESTE (RUTA A)

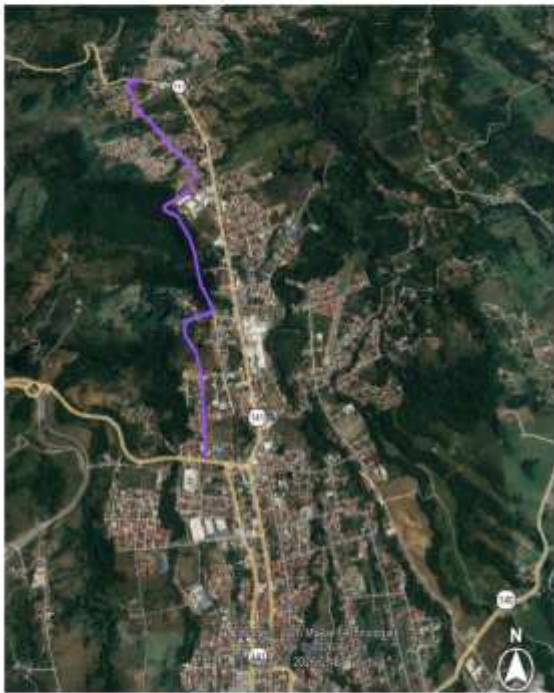


Figura 21. Ruta Alternativa Oeste

- Inicio de la ruta: intersección Avenida 29 con Calle 6
- Final de la ruta: Ruta Nacional Secundaria No. 141
- Barrio Los Ángeles
- Longitud: 3,42 km con 1,66 km del trazado sin definir
- Terreno: montañoso
- Pendientes máximas:
 - +30 % (ascenso)
 - -21 % (descenso)
- Costo estimado USD 67 millones
 - Expropiaciones
 - Viaducto de 900 m (USD 62 millones)

TRAZADO ALTERNO CIUDAD QUESADA (RUTA B)

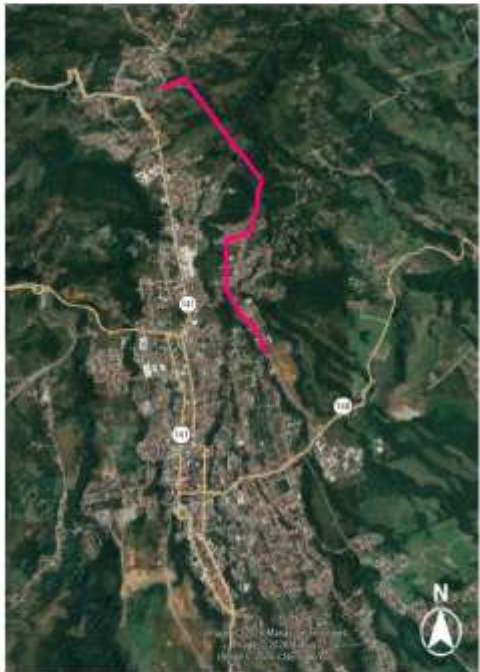


Figura 22. Ruta Alterno Ciudad Quesada

- Inicio de la ruta: en el sector conocido como Calle del Amor
- Final de la ruta: antes de la intersección con la ruta Nacional Secundaria No. 141
- Longitud: 4,00 km, aprovecha 2,00 km de trazado existente
- Costo estimado USD 18 millones
 - Expropiaciones
 - Puente sobre río Platanar (USD 12 millones)

TRAZADO RUTA ALTERNA ZARCERO AGUAS ZARCAS (RUTA C)



Figura 23. Ruta Alterna Zarcero Aguas Zarcas

- Inicio de la ruta: en el sector de Porvenir, en la intersección con la Ruta Nacional Secundaria No. 141
- Final de la ruta: en el entronque con la Ruta Nacional Secundaria No. 140
- Terreno: montañoso
- Longitud: 10,74 km, aprovecha 8,00 km de trazado existente
- Costo estimado USD 16,11 millones
 - Expropiaciones

TRAZADO RUTA RADIAL SUCRE (BYPASS A RUTA 35)



Figura 24: Ruta Radial Sucre (Ruta 700)

- Inicio de la ruta: Intersección con la Ruta Nacional Secundaria No. 141
- Final de la ruta: en intersección con la Ruta Nacional No. 35
- Longitud: 3,34 km, la totalidad del trazado es existente
- Ruta Nacional Terciaria 700 (ruta de travesía)
 - Proyecto previamente licitado por el MOPT, cuenta con avances importantes en estudios preliminares, adquisición de terrenos y procesos de expropiación
- Costo estimado USD actualizado 14,4 millones

EVALUACIÓN DE RUTAS ALTERNAS



Figura 25: Trazado de las rutas alternas evaluadas a nivel macroscópico

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

RESULTADOS DE LA MODELACIÓN

Cambios netos tras la inclusión de Ruta Nacional No. 35 respecto al escenario actual



16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

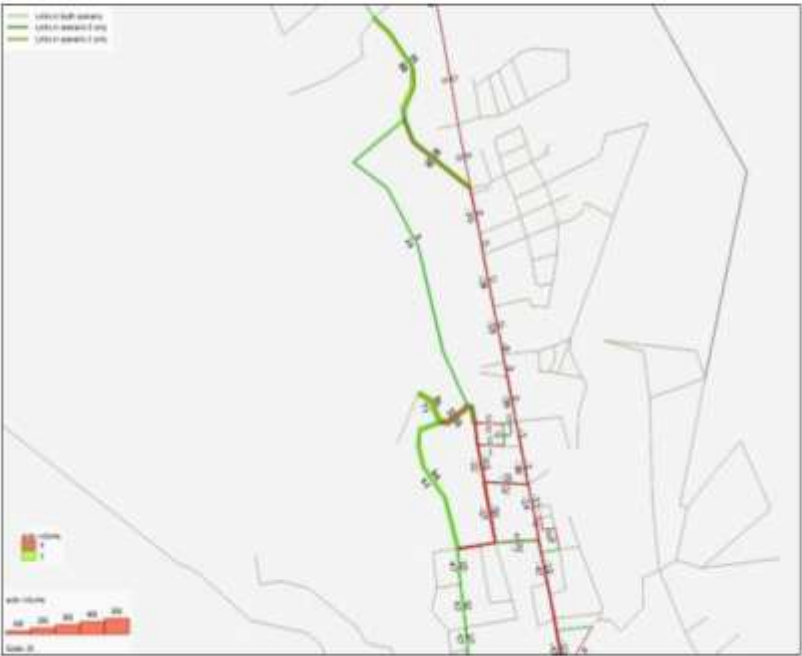
RESULTADOS DE LA MODELACIÓN

Cambios netos tras la inclusión de Ruta Nacional No. 35 respecto al escenario actual



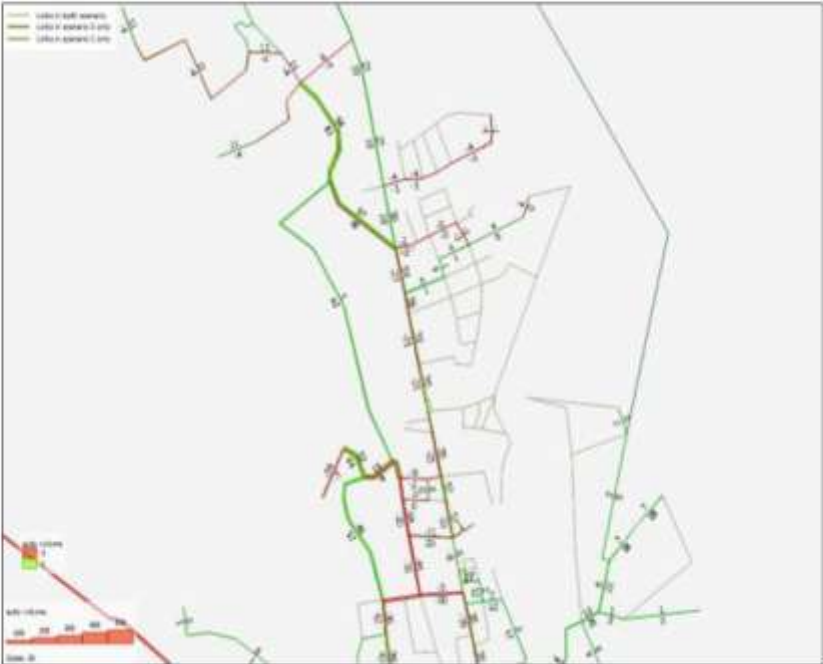
RESULTADOS DE LA MODELACIÓN
Cambios netos tras la inclusión de Ruta A respecto al escenario actual

HORA PICO PERIODO MATUTINO



RESULTADOS DE LA MODELACIÓN
Cambios netos tras la inclusión de Ruta A respecto al escenario actual

HORA PICO PERIODO VESPERTINO



1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

HORA PICO PERIODO MATUTINO

RESULTADOS DE LA MODELACIÓN

Cambios netos tras la inclusión de Ruta B respecto al escenario actual

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

HORA PICO PERIODO VESPERTINO

RESULTADOS DE LA MODELACIÓN

Cambios netos tras la inclusión de Ruta B respecto al escenario actual

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

RESULTADOS DE LA MODELACIÓN
Cambios netos tras la inclusión de Ruta C respecto al escenario actual



RESULTADOS DE LA MODELACIÓN
Cambios netos tras la inclusión de Ruta C respecto al escenario actual



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

RESULTADOS DE LA MODELACIÓN DE INTERSECCIONES

Modelo microscópico de intersecciones

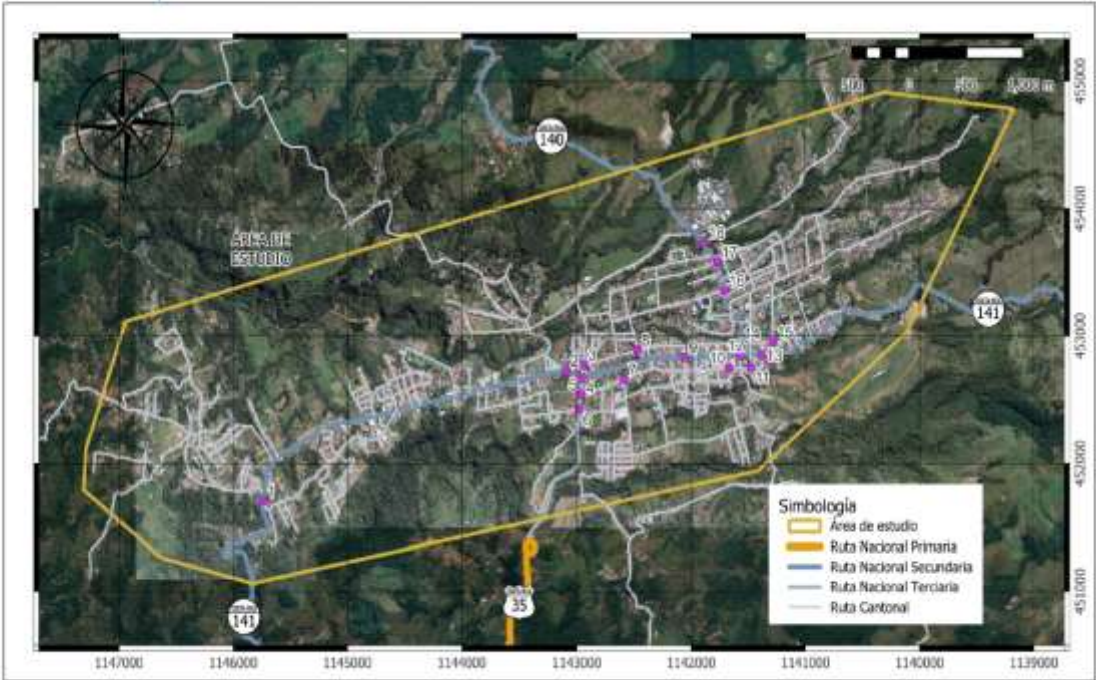


Figura 26. Intersecciones analizadas como parte de la microsimulación.

RESULTADOS DE LA MODELACIÓN DE INTERSECCIONES

Niveles de Servicio

- Es una medida utilizada para describir las condiciones de operación percibidas por los usuarios en una intersección o corredor vial.
- Se determina a partir de indicadores como la demora promedio, las longitudes de cola, la relación volumen-capacidad y el grado de congestión.
- Los niveles de servicio se clasifican desde **A** (mejor condición operacional) hasta **F** (condición de saturación o falla operacional).
- Los niveles de servicio A, B y C generalmente representan condiciones operacionales aceptables; el nivel D suele considerarse tolerable en entornos urbanos; mientras que los niveles E y F indican la necesidad de implementar mejoras operativas o de infraestructura.

RESULTADOS DE LA MODELACIÓN DE INTERSECCIONES

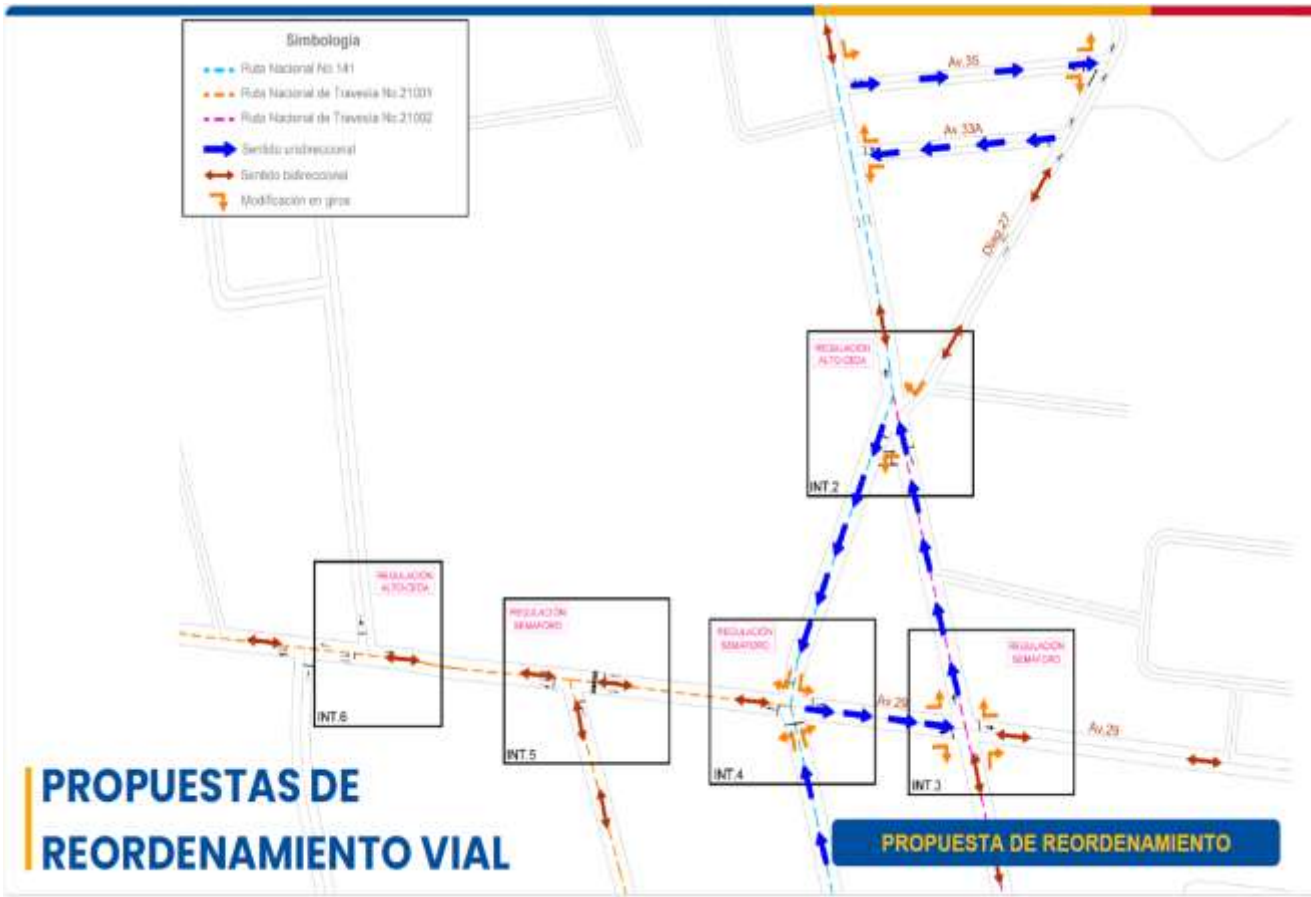
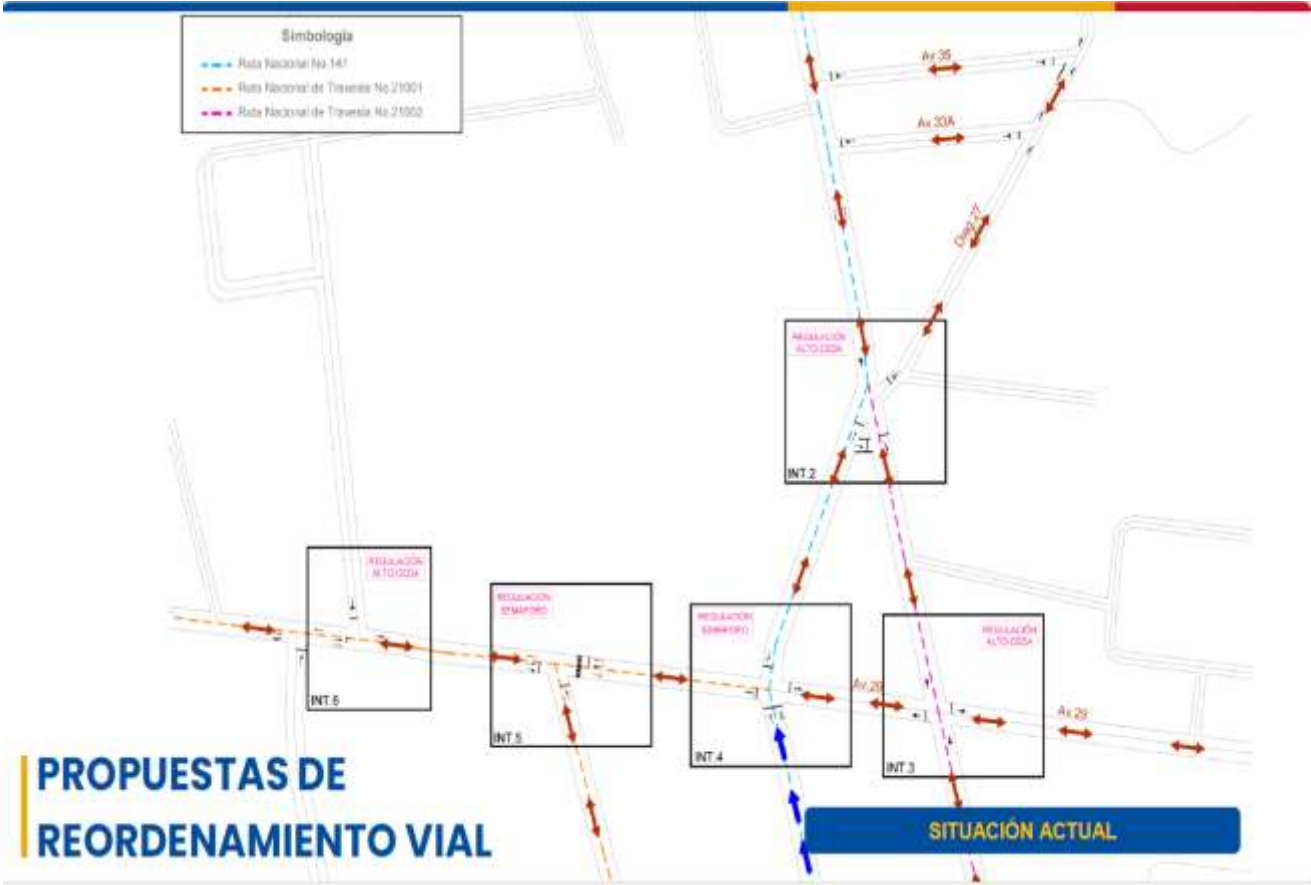
Niveles de Servicio

Nivel de servicio	Características	NIVEL DE SERVICIO A	NIVEL DE SERVICIO B
A	Baja demora, los vehículos casi no se detienen.		
B	Operación eficiente con pequeñas demoras. Los usuarios experimentan pocas restricciones de movimiento.		
C	Se incrementan las demoras y la interacción entre vehículos. La operación sigue siendo aceptable.		
D	Muchos vehículos se detienen. Empieza a notarse influencia de congestionamientos.		
E	La intersección opera cerca de su capacidad máxima. Pequeños incrementos de demanda pueden generar congestión significativa.		
F	La demanda supera la capacidad disponible. Se presentan colas extensas, demoras elevadas y congestión persistente.		

RESULTADOS DE LA MODELACIÓN DE INTERSECCIONES

Modelo microscópico de intersecciones – Escenario actual – Año 2026

Identificador	Nombre	Rutas	Tipo de control	Nivel de servicio			
				Acceso Crítico	Intersección	Acceso Crítico	Intersección
				AM		PM	
1	Cedral	Ruta No.141-Calle Cedral	Alto / Ceda	C	A	B	A
2	San Roque	Ruta No.141-Calle 1	Alto / Ceda	B	A	B	A
3	Bar Yok	Calle 1-Avenida 29	Alto/ Ceda	B	A	B	A
4	Mc Donald's	Ruta No.141-Avenida 29	Semáforo	C	B	E	C
5	Liceo San Carlos	Ruta No.21001	Semáforo	C	B	B	A
6	Liceo San Carlos Oeste	Ruta No.21001-Calle 6	Alto / Ceda	B	A	B	A
7	Terminal de Buses	Ruta No.21001-Avenida 21	Alto / Ceda	B	A	B	A
8	San Antonio	Calle 1-Avenida 17	Alto / Ceda	B	A	B	A
9	Electro Beyco	Ruta No.141-Avenida 9	Alto / Ceda	B	A	B	A
10	Banco Popular	Ruta No.21001-Avenida 1	Semáforo	B	A	A	A
11	Tribunales	Ruta No.21001-Avenida 2	Alto / Ceda	B	A	B	A
12	Parque Central	Calle Central-Avenida Central	Alto / Ceda	B	A	B	A
13	INS	Ruta No.21001-Calle Central	Alto / Ceda	B	A	C	A
14	Catedral	Ruta No.141-Ruta No.140	Semáforo	D	C	D	B
15	Musicolor	Ruta No.141-Ruta No.21003	Semáforo	A	A	A	A
16	Guadalupe	Ruta No.140-Ruta No.21002	Alto / Ceda	B	A	B	A
17	Estadio	Ruta No.140-Ruta No.21003	Alto / Ceda	B	A	B	A
18	San Gerardo	Ruta No.140-Calle San Gerardo	Alto / Ceda	C	A	D	A



1 El señor Juan Pablo Rodríguez Acuña, Regidor Municipal, menciona: Los felicito
2 por el trabajo. Realmente trabajar con datos es algo que nos satisface mucho y
3 nos hace pensar qué se podría hacer en el futuro. Yo creo que tal vez es
4 importante, y aquí ustedes me corrigen, tenemos que entender los tres tipos de
5 rutas que tenemos o que hay en Costa Rica. Uno son las rutas nacionales, el otro
6 son las rutas cantonales y el tercero son las rutas de travesía. Son tres tipos de
7 rutas que tenemos en el país. Eso es importante porque tal vez muchas personas
8 que nos siguen no entienden las diferencias. Entonces, me gustaría que nos
9 puedan ampliar sobre esas tres rutas, sobre todo por el tema de inversión. ¿A
10 quién le toca la ruta nacional? ¿A quién le toca la ruta cantonal? ¿Y quién es el
11 que tiene el tema de inversión en rutas de travesía? Lo otro que también creo que
12 es importante poder extender un poquito es si se ha identificado cuáles rutas son
13 para liviano y cuáles son para carga. Esto se los puedo comentar porque ahorita
14 estamos con una experiencia de la ruta 751, que es una ruta nacional que se está
15 desviando por el tema del puente de Las Iguanas. Y uno de los factores más
16 importantes es definir, porque no es lo mismo hacer la inversión para una ruta que
17 pasa liviano que una ruta que pasa pesado. Ustedes lo saben muy bien. Entonces,
18 me gustaría también si pueden ampliar un poquito más de eso. El flujo de
19 vehículos en el tema de liviano y el tema de carga, si están identificadas esas
20 rutas, cuáles podrían ser, lógicamente, en el distrito de Ciudad Quesada. Según
21 puedo captar de lo que ustedes nos dicen, tendríamos en una primera etapa
22 soluciones paliativas por el tema de presupuesto, que me parece muy bien, como
23 es el tema de semáforos y la cantidad de personas por vehículo. Tal vez me
24 gustaría conocer cómo se puede mejorar eso o cómo se puede tratar desde la
25 experiencia de ustedes, que han tenido en otros lados. Como segunda solución,
26 según les puedo entender, es el tema de bypass o rutas que podrían desviar el
27 tránsito en el centro de Ciudad Quesada. Bueno, yo creo que, dentro de unos
28 cálculos rápidos que dice ahí, esta ruta, que es la ruta 700, es una ruta de la que
29 sí se ha hablado mucho acá. Creo que la tenemos la mayoría muy bien
30 identificada, que sería, utilizando la palabra que ustedes nos dicen, un bypass.

- 1 Ese cálculo de 3.34 kilómetros en 14 millones de dólares sale a 4.19 millones de
2 dólares por kilómetro. Esa ruta en este momento yo la recorrí hace como tres
3 meses y me pareció que las expropiaciones están hechas. Entonces, no sé por
4 qué es tan alto el cálculo. Tal vez nos puedan explicar, porque si ya es una ruta
5 abierta, ya se hicieron las expropiaciones, me parece que el cálculo es un poco
6 alto. Esas serían mis preguntas.
- 7 El señor Jorge Luis Zapata Arroyo, Regidor Municipal, expresa: Cuando me di
8 cuenta de que el consorcio de ustedes ganó la licitación, me dio mucha
9 satisfacción porque tenemos acá una batería de profesionales de primer nivel
10 trabajando para nosotros en San Carlos. Entonces, creo que estamos en buenas
11 manos y ya vimos algunos resultados en este informe preliminar que nos
12 presentan. Creo que el trabajo que ustedes están haciendo tiene que ir muy de la
13 mano, principalmente con la Unidad Técnica de Gestión Vial, que conoce muy bien
14 nuestros problemas y va a existir esa retroalimentación de todo el trabajo que está
15 haciendo Cristian, probablemente identificando esas posibles rutas alternas y esos
16 bypass, en conjunto con lo que realmente está sucediendo en nuestras calles.
17 Efectivamente, el trabajo que se está haciendo, porque al principio iniciamos con
18 un golpe duro sobre la mesa, es el costo tan alto de esos bypass, pero
19 efectivamente conseguir 60 millones de dólares para la Municipalidad no es viable.
20 Entonces, por eso es que el estudio lo que busca son medidas a corto plazo, que
21 es lo que nos proponen con posibles cambios de vías; a mediano plazo, que yo
22 identificaría algunas obras que puedan estar en torno al millón de dólares o algo
23 así; y las de largo plazo, que pueden superar eso, incluso habrá muchas de esas
24 que no son viables. Incluso, no sé si valdría la pena, tal vez ya no, claramente no
25 es parte del estudio de ustedes, pero sí eventualmente analizar. Se mencionaba
26 ahora que cerca del 60 % en las horas pico son viajes de estudio y trabajo. Es
27 decir, es gente que se va a trabajar en esa hora pico, deja su vehículo en algún
28 lado y regresa hasta la tarde o noche. Entonces, ¿Por qué no pensar en mejorar
29 el transporte público? Ahora le mencionaba al Alcalde, ¿Por qué no eventualmente
30 conseguir un financiamiento y hacer un estudio de factibilidad para un teleférico?

1 ¿Cuánto volumen necesitamos para un teleférico? No digo ningún otro porque, de
2 los medios de transporte masivos, el más económico termina siendo el teleférico,
3 porque requiere menos expropiaciones. Son obras que se hacen sustancialmente
4 más rápidas que cualquier otro tipo de obra. No sé si es viable siquiera acá en San
5 Carlos, pero cuando uno ve la congestión que hay y el volumen de personas que
6 se mueven, valdría la pena hacer algún número. Lo otro que les quería preguntar,
7 muchas preguntas me las fueron contestando conforme fueron avanzando. Por
8 ejemplo, lo de la ruta 35, si realmente ya tenían cuantificado cuánto se iban a
9 aliviar las calles del casco central. Bueno, ya lo tienen. Entonces, uno podría
10 priorizar, de todas esas medidas, supongo que vendrán en el informe de ustedes,
11 cuáles son las que tienen mayor impacto para la mejora de las calles del casco
12 central. Y la pregunta en sí es: ¿Qué sigue en el estudio después de esto? ¿Cuál
13 es el producto que ustedes están entregando ahora? Se agradece mucho el
14 avance porque nos permite a nosotros escuchar sobre un tema que hemos estado
15 preocupados desde que este Concejo inició. De hecho, este Concejo empezó a
16 impulsar que el proyecto se ejecutara. Ya venía del Concejo anterior, pero por una
17 u otra razón no se pudo ejecutar y este Concejo lo volvió a impulsar para que la
18 Administración avanzara con el estudio. Entonces, estamos muy interesados en ir
19 viendo estos resultados. Que nos cuenten ¿En qué consiste ese primer entregable
20 y cuál sería el segundo entregable, para ver en qué ventana de tiempo estamos?
21 El señor Sergio Chávez Acevedo, Regidor Municipal, indica: Definitivamente San
22 Carlos es un caos vial, sobre todo Ciudad Quesada, pero el tema que yo veo
23 prioritario ahorita en el casco de Ciudad Quesada es el tramo de McDonald's hacia
24 el norte. Ese tramo, por lo general, los que transitan ahí son gente que trabaja o
25 vive entre Dulce y el centro de Ciudad Quesada, porque la vía para los distritos de
26 Florencia, Muelle y todos esos lados cogerían la radial alterna que está ahorita.
27 Ustedes en su exposición nos dieron a conocer varios puntos: el de la Calle del
28 Amor, continuar directo a salir a La Roca; el de La Leyla, salir al barrio Los
29 Ángeles; pero obviaron uno que yo creo, no sé si no lo analizaron o si lo vieron y
30 no es una alternativa, que es el paso detrás de El Encuentro, la calle Linares. La

1 calle va a salir al COTAI, pasando por las oficinas del MINAE. Esta Municipalidad
2 hace muchísimos años la tuvo presente para hacer esa ampliación y me gustaría
3 saber por qué no está dentro de estas recomendaciones. No sé si fue que no la
4 vieron o si, a la hora de la construcción de El Encuentro, ya se impidió
5 completamente la posibilidad de que se pueda ampliar esa calle o se puedan hacer
6 algunas expropiaciones al contrario de El Encuentro, de algunas casillas viejillas
7 que tal vez se pudieran demoler. Esa calle nos generaría, de verdad, una libertad
8 grandísima para el tránsito de todos los vehículos de esa zona. Y después, en el
9 semáforo del Hospital, donde ustedes hablaban de la parada de buses que está
10 por ahí, no hay bahía. Yo creo que con una bahía pudiéramos mejorar muchísimo,
11 porque los buses se paran ahí bastante tiempo bajando y montando gente. Es
12 demasiado, y ahí es el meollo del asunto. Quería ver si ustedes me podían ampliar
13 sobre esas cosas que les estoy externando.

14 El señor Eduardo Salas Rodríguez, Regidor Municipal, señala: Voy a hacer
15 primero la consulta muy puntual y es si estas medidas paliativas que ustedes en
16 algún momento van a presentar, ¿En cuánto mejoraría la circulación,
17 especialmente en este punto que menciona don Sergio, de McDonald's hacia el
18 Hospital San Carlos, bueno, hacia la Zona Norte? ¿En cuánto mejoraría? Si esa
19 mejora es considerable o si eso lo han medido, si lo han tomado en consideración.
20 Lo otro es algo extraño, porque en la parte norte ese problema o caos vial se da
21 precisamente de McDonald's hasta el Gimnasio Siglo XXI, porque después del
22 Gimnasio Siglo XXI no pasa nada. Es una vía para abajo y dos vías para arriba.
23 Ahorita que se quemó el semáforo del Hospital San Carlos hay una leve mejoría
24 en cuanto a la circulación vial. Entonces uno se pone a pensar en eso. O sea, un
25 simple semáforo mejora un poquito. Imagínense si se aplican todas estas
26 medidas, lo que circunstancialmente podría mejorar. De ahí ustedes apuntan, por
27 supuesto, un montón de situaciones que se dan y la verdad es que hasta
28 vergüenza me da porque autorizaron que El Encuentro, y no estoy en contra del
29 desarrollo ni mucho menos de ese lugar, pero, como lo dicen ustedes, se autoriza
30 el cobro del parqueo, donde se instalan agujas, especialmente en la carretera

1 principal, y no hicimos nada, nos quedamos de brazos cruzados. Eso ha
2 incrementado más ese caos vial de ese sector. Lo ha incrementado. No me
3 atrevería a decir algún porcentaje, pero sí afecta demasiado eso y nosotros no
4 hicimos absolutamente nada. Yo espero que ustedes nos den la solución para
5 resolver esa situación.

6 La señora Luisa María Chacón Caamaño, Regidora Municipal, manifiesta: Creo
7 que nosotros acá lo que ocupamos es voluntad para varios cambios. Sobre todo,
8 me llama la atención esto de los giros ilegales que podemos solucionar. Tenemos
9 una Policía Municipal, ¿Por qué no mandarlos a que monten un operativo? Yo
10 creo que quince días y a todos los sancarleños se nos quita la maña de estar
11 haciendo esos giros ilegales. Yo creo que a nadie le va a gustar, pero cuando fluya
12 los vehículos todos nos vamos a alegrar de esto. Luego quisiera preguntar, por
13 ejemplo, ¿Han hecho algún tipo de cálculo económico de obras sobre estas
14 modificaciones o construcciones pequeñas que ustedes están mencionando que
15 podrían mejorar el flujo vehicular? Voy a usar de ejemplo el semáforo. ¿Será
16 entonces que habrá que construir un puente peatonal con ascensor? Porque eso
17 lo utilizan los usuarios del Hospital San Carlos, lo utilizamos todos los usuarios del
18 Hospital. Uso simplemente de ejemplo esto. ¿Tienen algún tipo de cálculo
19 económico para esas modificaciones? Porque claramente ya le pusieron número
20 a esas vías alternativas que suenan lindísimo, pero son 16 y hasta 67 millones de
21 dólares que ahorita están en la cola de un venado para esta Municipalidad. El
22 señor Jorge Antonio Rodríguez Miranda, Regidor expresa: En realidad, una muy
23 buena presentación preliminar. No los conozco a fondo, pero el producto se ve
24 que es bueno. Yo quisiera preguntarles porque veo, dentro de la presentación,
25 ustedes hablan del desvío en Sucre. Quisiera preguntarles si ustedes
26 consideraron un desvío más arriba, que es en Zapote, una ruta de 24 kilómetros
27 que va a Florencia para carga pesada, que nos conectaría directamente con la
28 pista hacia Limón, si la consideraron. Después de Sucre tenemos una
29 urbanización frente a la Escuela Las Mercedes, que tiene una vía que va a salir
30 contiguo al cementerio de Ciudad Quesada, que conectaría de una vez también

1 hacia abajo con la pista. Luego hay otro desvío antes de la Escuela Las Mercedes,
2 200 metros antes, que es un posible desvío. Hay una ruta ahí que va a salir a
3 Gamonales también, que es de descongestionamiento. Después me es
4 interesante ver si ustedes hicieron o si van a hacer el análisis de todo lo que tiene
5 que ver con semáforos, porque aquí es interesante que a veces tenemos altos en
6 pendiente y le damos la vía en parte pareja, como es aquí contiguo al Instituto
7 Nacional de Seguros, donde siempre hay una cantidad de accidentes por la misma
8 situación, y máxime que hay vehículos parqueados que le quitan mayor visibilidad
9 a la persona que va subiendo por la vía central. ¿Consideran ustedes una solución
10 frente al Hospital, como el puente peatonal? ¿Se consideró ahí? Después, la
11 problemática que se da en El Encuentro es por la entrada a El Encuentro, pero
12 también ahora se están desarrollando proyectos grandes al lado Este, entonces
13 va a haber más giros a la izquierda, problemáticos, porque frente al Hospital
14 tenemos dos que hacen giro a la izquierda y que hacen giro a la derecha. ¿Cuál
15 es el de más problema? El que hace giro a la izquierda, que a veces le dan la vía
16 a uno más por cortesía que por otra cosa, y eso hace un embotellamiento grande.
17 Esas eran mis consideraciones y agradecerles la presentación.

18 La señora Raquel Tatiana Marín Cerdas, Presidente Municipal, indica: Creo que
19 ya los compañeros hicieron la mayoría de preguntas y esta es una problemática
20 que vivimos muchos a diario. Yo, que soy de Cedral, tengo que hacer un cálculo
21 para salir de mi casa y, por ejemplo, venir aquí a la Municipalidad, porque ya
22 después del mediodía, una de la tarde, esto se colapsó y bajar a esas horas es
23 terrible. Les agradezco que hayan venido a presentar este primer informe, porque
24 creo que eso es algo que todos vivimos. Los síndicos del distrito de Quesada, que
25 también nos acompañan hoy, saben que es de lo que más preguntan. Hace poco,
26 en la rendición de cuentas del distrito de Quesada, era otro tema que volvían a
27 exponer y yo creo que esa es la prioridad número uno y la problemática número
28 uno que tenemos hoy en el caso del distrito de Ciudad Quesada. En mi caso, tal
29 vez no me quedó claro porque ustedes antes mencionaron que para la siguiente
30 etapa iban a hacer la actualización de las nomenclaturas de las calles. Entonces,

1 si me pueden explicar a nivel de cronograma si sigue una segunda actualización,
2 una segunda presentación de informe o ya es el producto final. O sea, si me
3 pueden explicar más bien esas etapas de presentación para que también nosotros
4 tengamos respuestas, porque, como les digo, uno va a cualquier lugar y el tema
5 principal es la situación del Hospital San Carlos, el tiempo. Me acuerdo que una
6 vez unos Regidores llegaron tarde a una Sesión porque, de verdad, a veces se
7 tiene que calcular muchísimo para poder venir al centro de Ciudad Quesada.
8 Hasta eso dicen las personas: se está perdiendo el atractivo del centro de Ciudad
9 Quesada al saber que hay que esperar un montón de minutos para poder llegar.
10 Entonces, ¿Qué está haciendo mucha gente? Si tengo que ir a hacer compras,
11 trato de ir a Florencia o trato de ir a otros lados con tal de no venirme a Ciudad
12 Quesada. Entonces, podemos ver que también hay una afectación, no sé si
13 indirecta, a los comerciantes, porque se pierde ese atractivo de querer venir al
14 centro de Ciudad Quesada. Aquí hemos discutido otros temas, el tema del
15 Mercado Municipal y demás. Entonces uno dice: bueno, estamos apostando a
16 mejorar el Mercado Municipal, pero ya el centro de Ciudad Quesada no es
17 atractivo. Entonces, ¿Cómo podemos ver ese montón de afectaciones que nos
18 trae el tener un desorden vial como tal?

19 El señor Roberto Quirós Rodríguez, Especialista en Movilidad, en Estudios
20 Funcionales y de Impacto Vial, explica: Con respecto a la consideración de las
21 rutas para vehículos pesados, primero quiero hablar del problema que tenemos
22 entre manos, porque al hablar de rutas para vehículos pesados, normalmente
23 quisiéramos que esas rutas estén relacionadas también con unas características
24 geométricas de la ruta que las hagan aptas. En este caso es bastante difícil contar
25 con esa particularidad. ¿Qué significa esto? Que al final lo que tenemos que
26 buscar, sin pensar en expropiaciones, que serían muy caras para generar una ruta
27 extensa que tenga la geometría adecuada, es que los vehículos pesados se
28 puedan movilizar por una ruta que, en primer lugar, esté en un solo sentido de
29 circulación y que, en la medida de lo posible, no tenga parqueo a los lados, porque
30 el principal problema de las rutas de vehículos pesados son los giros y,

1 lastimosamente, en ninguno de los puntos de Ciudad Quesada hay intersecciones
2 que cumplan con el mínimo que exige una norma para que la huella del vehículo
3 haga el gesto adecuado, que sea seguro y que no invada otros carriles. Eso es
4 imposible. Claro, no es el único lugar donde pasa. Dicen por ahí que pasa hasta
5 en las mejores familias. Bueno, sí, pasa en todos lados. Es cierto, pero no por el
6 hecho de que pase en todo lado uno tenga que decir que así tiene que ser siempre.
7 Lo que tenemos que buscar, como decía una profesora mía en la universidad, es
8 tratar de repartir la pobreza. En este caso no tenemos todos los recursos para
9 poder generar una ruta adecuada, pero sí tenemos la posibilidad de al menos
10 destinar una ruta en un solo sentido de circulación que nos ayude a generar esa
11 descongestión, llamándola de esta forma. Entonces, es parte de lo que estamos
12 trabajando en este momento y sí está considerado dentro de los alcances que
13 tenemos. Con respecto a la consulta de las tipologías de rutas, las rutas de
14 travesía prácticamente tienen la misma connotación de una ruta nacional. Son
15 administradas y la jurisdicción es del MOPT. El resto de las rutas ya son de
16 carácter municipal, las que llamamos cantonales o las que llamábamos
17 municipales. Ignoro si hay un reglamento que establece eso. Lo que sí le puedo
18 decir, porque lo hemos vivido, es que en gran cantidad de cantones hay convenios
19 por medio de los cuales las Municipalidades han estado invirtiendo y haciendo las
20 cosas que, lastimosamente, el Gobierno o el MOPT no ha podido hacer. Entonces
21 sí pasa, y pasa mucho. Lo he visto en rutas de travesía y lo he visto en rutas
22 nacionales. Con respecto a lo que comentaba Jorge sobre transporte público,
23 claramente es una situación que también es complicada, porque para ser usted
24 eficiente el transporte público también necesita rutas por medio de las cuales se
25 pueda movilizar, y las rutas están colapsadas por todo lado. Hablaste de una
26 opción de teleférico y eso es otra cosa, porque nos saca de las rutas
27 congestionadas que tenemos. Desamparados está estudiando un proyecto de
28 este tipo, no sé si sabes, y creo que es una idea que se pone sobre el tapete para
29 poder analizarla. Tal vez Germán, que es especialista en movilidad de este tipo,
30 pueda comentar ahora algo al respecto.

1 El señor Germán Valverde González, Especialista en Micro simulación y Director
2 de Proyecto, expresa: Alguien preguntaba también qué podíamos hacer con el
3 tema del factor de ocupación y precisamente las soluciones van dirigidas a la
4 mejora y priorización del transporte público. En este momento, comentarles que el
5 Ministerio está trabajando precisamente en eso. Hay una problemática enorme en
6 todo el país. En San José y un montón de zonas que tienen sobre todo poca
7 demanda, como ustedes lo habrán visto en las noticias, han abandonado
8 muchísimas rutas y eso hace que el problema de movilidad en San José y en el
9 país esté aumentando cada día. Se está realizando una modificación a la Ley
10 3503, que es la Ley de Transporte Público, y en este momento se están generando
11 unos talleres, empezando la próxima semana. Yo estoy trabajando en eso para
12 tratar de revertir el problema que estamos teniendo y generar una verdadera
13 política nacional de priorización al transporte público, que permitiría tomar
14 decisiones adecuadas en cualquiera de las vías para generar prioridad a esta
15 forma de movilidad. Esa es la manera en que podríamos comenzar a generar
16 mayor atracción al uso del vehículo público en lugar del vehículo particular. En
17 Desamparados se está trabajando en este proyecto del teleférico. Estoy tratando
18 de ver si les puedo colaborar en la modelación de demanda. Es un modo de
19 transporte muy atractivo, pero sinceramente yo dudo que vaya a tener demanda
20 para que se sostenga, porque son inversiones que son muy cuantiosas. Hasta que
21 se tengan los resultados de la modelación lo sabremos. Muchas veces estas
22 alternativas de transporte necesitan tener particularidades y, sobre todo, una
23 demanda suficientemente amplia para que se puedan justificar. Pasa lo mismo
24 que con las rutas. Todos queremos esas rutas alternas, pero valen 60 millones de
25 dólares. ¿De dónde sacamos esa plata y cómo justificamos esas inversiones? Un
26 teleférico también es una inversión bastante considerable y, en algunos países o
27 en algunas ciudades colombianas, por ejemplo, ha sido un gran éxito porque no
28 hay otra solución posible. Entonces ahí se justifica. Hay que ver qué resultados da
29 Desamparados. Para una ciudad como Ciudad Quesada, yo creo que tampoco
30 nos darían los números para poder hacer una inversión de esa magnitud Sería

1 muy bonito, pero es difícil. El señor Roberto Quirós Rodríguez, Especialista en
2 Vialidad, en Movilidad, en Estudios Funcionales y de Impacto Vial, expresa:
3 Tal vez le cedo la palabra a Ileana y a Cristian, que se pueden referir a la consulta
4 que se hizo con respecto a un posible paso por detrás de El Encuentro y creo que
5 detrás del Hospital también. ¿Pueden comentar sobre la posibilidad de esa ruta?.
6 La señora Ileana Aguilar Aguilar, Ingeniera representante de Intra Consultores,
7 manifiesta: Sí, lo analizamos, don Sergio y don Jorge. En realidad, ahí el problema
8 no es tanto las casitas que están detrás del centro comercial, sino el canal de la
9 hidroeléctrica, que está muy pegado a la calle. Entonces, habría que reubicar el
10 canal de la hidroeléctrica para poder ampliar el paso, justo como detrás del
11 MINAE, donde termina el MINAE. Detrás del MINAE el canal está muy pegado,
12 pero ahí pasa agua. Entonces, esa fue una de las alternativas que analizamos y
13 por eso decidimos tirar la alternativa trazado más hacia el Este, por el barrio El
14 Campo, pero sí fue de las primeras que revisamos. Habría que conversarlo, sí,
15 pero son aspectos que podríamos mejorar. La ruta que mencionaba don Jorge, la
16 de Zapote, esa no se analizó porque en realidad lo que estamos analizando son
17 rutas que impactan directamente a Ciudad Quesada y, como ya tenemos la ruta
18 700, que como mencionó mi compañero Cristian está muy avanzada en cuanto a
19 expropiaciones y que podría de una vez salir a la ruta 35, esa fue la que se analizó
20 porque era más rápida de resolver. Las otras que usted mencionó no las
21 analizamos, puesto que, en los análisis que mostró Germán hace un rato, la que
22 realmente genera un impacto significativo en el tránsito de larga distancia es la
23 ruta 35. Las otras generan algún impacto, pero no tan significativo y son
24 inversiones muy altas, entonces no se justifican. Alguien consultó sobre qué es lo
25 que sigue. Este es el primer informe. Nos faltan tres informes más. En el siguiente
26 informe ya vamos a traer más en detalle los trazados de las rutas alternas. En el
27 cuarto informe se incorporan ya mejoras funcionales de corto plazo y el último
28 informe ya sería una estimación de costos para que, con base en eso, ustedes
29 puedan tomar la decisión de cuáles son las medidas que podrían priorizar y cuáles
30 podrían implementar en el corto, mediano y largo plazo. Comentaba aquí el señor

1 sobre el costo de la ruta 700, aunque ya están las expropiaciones y todo. Es una
2 ruta que se está pensando para tráfico pesado, entonces hay que hacer
3 movimientos de tierra importantes para poder adecuarla para tránsito pesado.
4 Ahorita tiene unas pendientes importantes, entonces eso genera un costo
5 importante. Y lo otro es que, aunque la ruta 35 esté construida, hay problemas
6 geotécnicos importantes. Entonces, hay que resolver también esos problemas
7 geotécnicos para poder habilitar el corredor del intercambio con la ruta 35 y salir
8 a la punta norte. Entonces, esos costos están incorporados dentro de la estimación
9 que presentó Cristian.

10 El señor Roberto Quirós Rodríguez, Especialista en Vialidad, en Movilidad, en
11 Estudios Funcionales y de Impacto Vial señala: Se mencionó la posibilidad de
12 reordenamientos viales que incluyan mejoras en sistemas de semáforos, que eso
13 siempre va a ser importante y factible. Sustituir un semáforo peatonal, cada vez
14 que sea posible hacerlo por un puente peatonal, claramente es lo mejor que puede
15 existir, ya sea que se logre hacer con rampas, que es difícil por el espacio que
16 requiere, o que se haga con el sistema de ascensores. Definitivamente sería lo
17 mejor porque también habría un ahorro de tiempo para el mismo tránsito vehicular
18 que pasa por el sitio. Aunado de que lo vi el semáforo peatonal, las paradas de
19 buses y un acceso de un comercio grande que está entre dos paradas de buses,
20 todo junto, lo vi funcionar y definitivamente no hacen match entre ellos. Entonces,
21 el asunto es que para un puente peatonal se necesita espacio para poder construir
22 las bases y, si solo tenemos el espacio de la acera, no necesariamente se cuenta
23 con lo suficiente. A veces hay desarrollos que donan un espacio pequeño de
24 terreno para poder construir lo necesario, pero es algo que se tiene que coordinar
25 para ver si hay posibilidades de generar una solución como esta. Si hubiese otro
26 punto donde también se identifique el paso constante de peatones cruzando la
27 calle, también debería plantearse esa posibilidad.

28 El señor Germán Valverde González, Especialista en Micro simulación y Director
29 de Proyecto, expresa: Tal vez aquí el mensaje es este: todo el mundo lo que quiere
30 saber es ¿Qué es lo que hay que hacer ahí, en la ruta 141, para que ya no haya

1 congestión? Hemos identificado que eso no es un solo factor. Hay una serie de
2 cosas: los giros a la izquierda, las paradas de buses, el paso peatonal, el otro
3 semáforo, los estacionamientos al frente de los comercios. Hay una serie de
4 elementos que, como alguien mencionaba, creo que el señor comentaba que
5 solamente con que se descompusiera el semáforo peatonal fue una cosita y ya se
6 sintió la mejora. Pues eso es parte de toda esta lista de elementos que se han
7 identificado como problemas. Cada vez que uno desactiva uno de ellos genera
8 una mejora. Cada vez que se genera un problema adicional de esos, genera más
9 demora. Cada una de esas cositas, la suma de todas ellas, es lo que produce el
10 problema. Entonces, lo que nosotros vamos a proponer en nuestro estudio es
11 desactivar la mayor cantidad posible de cada una de esas cosas. A lo mejor no
12 vamos a poder darle solución a todo, pero le vamos a dar solución a tres. Con que
13 resolvamos tres de esos problemas, vamos a mejorar considerablemente la
14 circulación en esa vía. Hacia eso vamos. En eso estamos. Estamos analizando
15 cada situación y viendo alternativas para proponer soluciones y hacer los números
16 de cuánto costaría implementar todas estas cosas, tratando siempre de que estén
17 dentro del margen de maniobrabilidad de las inversiones que la Municipalidad
18 puede hacer en un plazo razonable, dentro de una o dos Administraciones, para
19 que con el paso del tiempo, en unos pocos años, podamos ver una ciudad mejor,
20 más transitable, con más vida y que la gente no se vaya a comprar a otro lado,
21 sino que quiera seguir viniendo a Ciudad Quesada. Ese es nuestro objetivo y es a
22 lo que queremos llegar en nuestro informe final.

23 El señor Roberto Quirós Rodríguez, Especialista en Vialidad, en Movilidad, en
24 Estudios Funcionales y de Impacto Vial menciona: Quiero agregar, porque lo
25 comentó alguien también, ¿Qué pasa con el resto de desarrollos que vienen?
26 Porque claramente vemos que es una gran preocupación la ruta 141, esa recta
27 que va desde KFC hacia el Norte, y vienen más desarrollos. Eso no se va a detener
28 y nadie está en contra de ello. Lo que pasa es que la Municipalidad no tiene una
29 injerencia y una jurisdicción directa sobre los permisos de la ruta 141 porque es
30 una ruta nacional. Entonces, ¿Qué podemos hacer para que haya una

1 coordinación más cercana entre la Municipalidad y la Dirección General de
2 Ingeniería de Tránsito, de manera que se traten de unir los esfuerzos en la revisión
3 de los proyectos que solicitan accesos vehiculares a esta ruta? Ustedes saben
4 que hay un reglamento que lo rige y por medio de ese reglamento es que se
5 establecen todos los requisitos que se tienen que contemplar, pero también están
6 los criterios técnicos de los ingenieros para que los apliquen en este caso, por
7 ejemplo, si se lograran eliminar los giros a la izquierda, Germán dijo: mientras más
8 cositas quitemos, eliminemos y trabajemos, mayores beneficios vamos a ir viendo
9 acumulados. Está bien, quitamos giros a la izquierda, pero ¿Qué creen ustedes
10 que pasa cuando eliminemos todos los giros a la izquierda de todo ese tramo de
11 600 metros? Todos los que hacen ahorita el giro a la izquierda irán a buscar
12 hacerlo en cualquier otro lugar. Entonces también hay que buscar soluciones. La
13 planificación de la Dirección de Ingeniería de Tránsito, en conjunto con la
14 Municipalidad, debería ir enmarcada en un contexto en el que se busque
15 solucionar también problemas de otros sectores al mismo tiempo que se logra
16 beneficiar el desarrollo privado. Si un desarrollo privado necesita un giro a la
17 izquierda, yo le diría: bueno, si existe la posibilidad y está dentro de lo proporcional
18 y de lo razonable, se puede exigir, por ejemplo, la construcción de una rotonda de
19 gran capacidad que permita los retornos y que eso solucione los giros a la
20 izquierda que vamos a eliminar. Lo doy como ejemplo, pero eso no se puede
21 hacer. Lo que pasa es que esas son medidas que se tienen que aplicar en el
22 proceso de permisos que se le da al desarrollador de proyectos. Entonces es muy
23 importante que la Municipalidad, conociendo la situación y la problemática, pueda
24 tener una cercanía con la Dirección de Ingeniería de Tránsito para buscar que, en
25 este trámite de proyectos nuevos que vengan en un futuro, se considere de una
26 manera más integral el impacto que generan y no tan puntual.

27 El señor Germán Valverde González, Especialista en Microsimulación y Director
28 de Proyecto, expresa: Entregamos un primer informe. Nos hacen falta tres
29 informes. Estos informes que van a seguir de aquí en adelante son ya un análisis
30 más detallado de alternativas. De hecho, lo que hicimos hoy fue un adelanto del

1 análisis que hemos hecho. Esos adelantos de resultados ya concluidos van a ir en
2 los próximos informes y hay un informe final en donde ya vienen las
3 recomendaciones completas de lo que vamos a sugerir a corto, mediano y largo
4 plazo, incluyendo una estimación de costos de inversión para cada uno de ellos.
5 Lo que no recuerdo es el plazo que tenemos.

6 La señora Ileana Aguilar Aguilar, Ingeniera representante de Intra Consultores,
7 indica: Sí. El siguiente informe se entrega en dos semanas. Sí, el que viene ya con
8 detalles de trazados y de medidas. El viernes entregamos el segundo; el tercero
9 es dentro de dos semanas. Primero lo revisan ellos y ahí lo discutimos.
10 Entregamos un borrador y una vez que ya queda ajustado, me imagino que van a
11 convocar igual a una Sesión para que vengamos y expliquemos este segundo
12 avance.

13 El señor Juan Pablo Rodríguez Acuña, Regidor Municipal, manifiesta: Como
14 sugerencia, me parece que esto debería llegar antes a nosotros también, como
15 para poder estudiarlo, el estudio. Por eso hacía la consulta, de si viene
16 directamente a nosotros, pasa a la Administración, porque eso es un tema que se
17 lleva a su estudio. ¿Me entiende? Para poder nosotros ya traer casi que las
18 preguntas o las dudas que tengamos.

19 La señora Raquel Tatiana Marín Cerdas, Presidente Municipal, menciona: Ahí
20 está Keylor para que nos ayude con ese temita de poder agilizar. No sé si quieren
21 hacer un cierre de la presentación o ya estaríamos.

22 El señor Germán Valverde González, Especialista en Microsimulación y Director
23 de Proyecto, expresa: Nada más agradecerles y confirmarles el compromiso que
24 tiene todo el equipo técnico. Estamos poniendo todo nuestro empeño para que
25 este realmente sea un producto de gran utilidad para ustedes en la toma de
26 decisiones y ojalá, a partir de aquí, esto permita también mejorar la calidad de vida
27 y hacer de Ciudad Quesada una ciudad más bonita todavía. Así que pueden contar
28 con todo nuestro trabajo. Muchísimas gracias por escucharnos.

29 La señora Raquel Tatiana Marín Cerdas, Presidente Municipal, indica:
30 Muchísimas gracias, más bien a ustedes por la exposición que realizaron el día de

7 AL SER LAS DIECINUEVE HORAS CON TREINTA MINUTOS LA SEÑORA
8 PRESIDENTE, DA POR CONCLUIDA LA SESIÓN. –

9

10

11

12

13

14

15

16 **Raquel Tatiana Marín Cerdas** **Ana Patricia Solís Rojas**

17 **PRESIDENTE MUNICIPAL** **SECRETARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL**

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27