Sesión Extraordinaria N.º 003-2020

La Junta Vial Cantonal de la Municipalidad de Esparza, miércoles 01 de julio de 2020 en Sala de Reuniones del edificio Municipal al ser las siete horas con seis minutos inicia la sesión. **Presentes:** Bach. Asdrúbal Calvo Ing. Juan Carlos Salas P. gestor de Junta Vial Cantonal, Sr. Kevin Campos Angulo- Representante del Concejo Municipal, Sra. Ileaneth Picado Sánchez, representante Concejos de Distrito, Sr. Hugo Ugalde Representante de las Asociaciones. La señora Eunice Varela Valenciano Asistente técnico de Gestión Vial----------

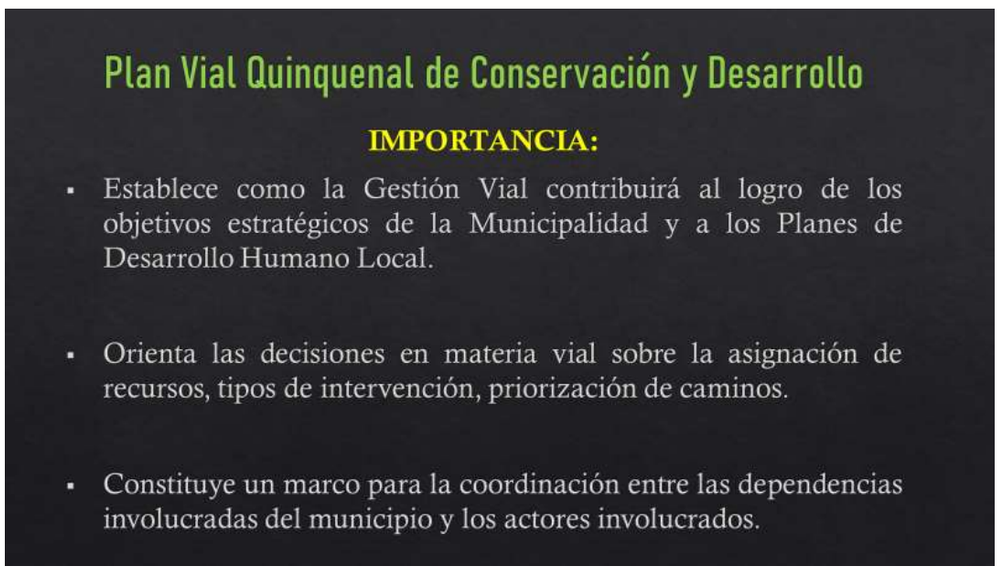
ORDEN DEL DÍA

Artículo I:

1. Presentación del Plan Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025. ----------

Alcalde Asdrúbal Calvo Chaves, Buenos días le damos inicio a la sesión extraordinaria numero III, del 2020, con un único punto que seria la Presentación del Plan Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025. Como ustedes en su mayoría saben este proyecto lo vienen trabajando, compañeros de la unidad técnica en conjunto con la gente de LANNAME, que son los que le han venido dando el acompañamiento del plan, y por parte de la Unidad Técnica en su momento Ronald Sandoval y Elida Hernández, que le ha dado seguimiento hasta el final, es un documento largo, muy bien estructurado, recogiendo el sentido que es un plan quinquenal con la ventaja que se sometió a valoración de la ciudadanía a diferentes talleres, tiene también el acompañamiento Social, en el documento está plasmado ese sentimiento con mucha más razón el instrumento hoy reúne todas las características del LANNAME elaborado ante una solicitud con todos los componentes, cosa que carecíamos en el anterior, está mucho más completo. Le damos la palabra a Ronald para que empiece a desarrollarnos el plan.

Ronald Sandoval, buenas tardes, cómo decía el señor Asdrúbal, vamos hacer la presentación del plan Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025. El cual hemos trabajado con los señores del LANNAME, durante año y medio lo cual es un proceso bastante largo de mucho cuidado y de mucha recolección de datos técnicos tenemos que ser muy específicos y muy conciso en lo que se recolecta de la información, el contenido de la presentación tiene activos viales del cantón de Esparza, jerarquía, condición de la red vial, transito promedio diario, puentes, que es un plan vial quinquenal de conservación y desarrollo, consulta comunal distrital, políticas cantonales e infraestructura vial, criterios de priorización de caminos, presupuesto disponible para proyectos, costos de intervención escenarios de intervención, propuesta de intervención y monitoreo del Plan Quinquenal de Conservación y Desarrollo. ----------



Contenido de Presentación del PVQDC 2021-2025

- Activos viales del cantón de Esparza
- Jerarquía Vial (km)
- Condición de la Red Vial
- Transito Promedio Diario
- Puentes
- Que es un Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo
- Consulta Comunal Distrital
- Políticas Cantonales en Infraestructura Vial
- Criterios de Priorización de Caminos
- Presupuesto Disponible para Proyectos
- Costos de Intervención
- Escenarios de Intervención
- Propuesta de Intervención
- Monitoreo del PVQCD

1
2

Activos viales del cantón de Esparza



Tratamiento Superficial Bituminoso

La Red Vial Cantonal de Esparza cuenta con **193,88km**



Carpeta asfáltica



Cuneta revestida



Lastre

3
4

Activos viales del cantón de Esparza



Señalización Vial



Sistema Pluvial



Puentes



Aceras

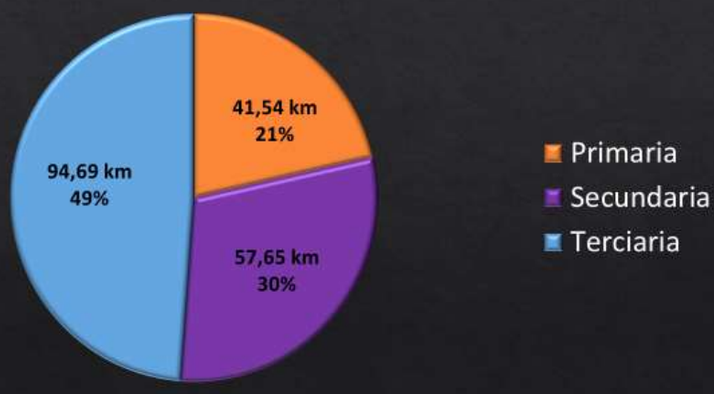
5
6

Jerarquía Vial (km)

Distrito	Jerarquía Vial			
	Primaria	Secundaria	Terciaria	Total general
Caldera	8,49	14,78	23,94	47,21
Espíritu Santo	10,06	21,78	29,31	61,15
Macacona	1,14	9,14	8,27	18,55
San Jerónimo	9,30		17,26	26,57
San Juan Grande	12,54	5,27	5,88	23,69
San Rafael		6,68	10,03	16,71
Total general	**41,54**	**57,65**	**94,69**	**193,88**

1
2

Jerarquía Vial (km)



3
4

Condición de la red Vial (km)

Cantidad de kilómetros según tipo de superficie

Distrito	Tipo de Superficie de ruedo						
	Mezcla asfáltica	TSB	Concreto	Lastre	Tierra	Arena	Total general
Caldera	5,03	7,00	0,36	25,95	8,16	0,70	47,21
Espíritu Santo	32,82	9,23	3,13	10,73	5,23		61,15
Macacona	7,94	4,00	0,23	5,76	0,62		18,55
San Jerónimo	0,69	1,56	0,14	16,74	7,43		26,57
San Juan Grande	8,88	9,09	0,39	4,90	0,44		23,69
San Rafael	1,85	3,58		7,41	3,87		16,71
Total general	**57,20**	**34,46**	**4,25**	**71,50**	**25,77**	**0,70**	**193,88**

5
6





Puentes

Número	Puente	Distrito	Camino	Condición
1	Quebrada El Barón	San Rafael	6-02-005	Regular
2	Quebrada El Cura	Espíritu Santo	6-02-003	Deficiente
3	Quebrada Honda	Espíritu Santo-Caldera	6-02-009	Regular
4	Río Esparza	Espíritu Santo-San Juan Grande	6-02-005	En Construcción
5	Quebrada Mina	San Jerónimo	6-02-018	Deficiente
6	Quebrada Quiñones	Espíritu Santo-San Juan Grande	6-02-003	Regular
8	Río Esparza El Humo	Espíritu Santo	6-02-009	Regular
9	Río Paires	San Juan Grande-San Rafael	6-02-005	Regular

Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo

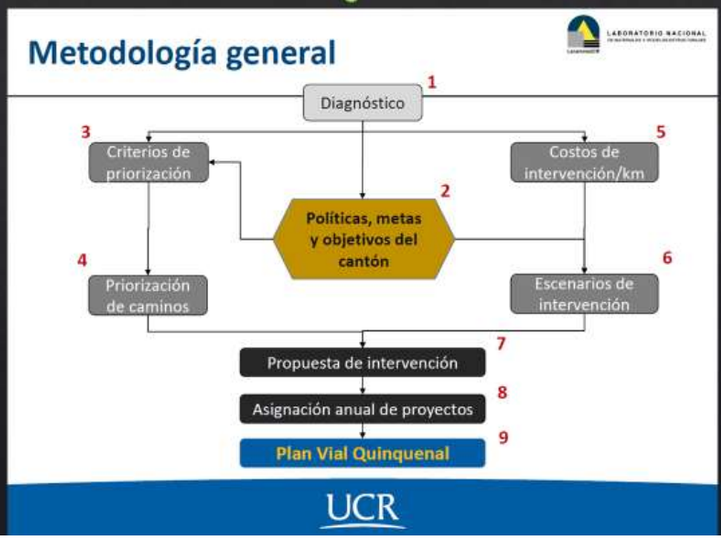
DEFINICIÓN

- Es una estrategia en la que se definen las políticas e intervenciones prioritarias en infraestructura vial y otras acciones encaminadas al fortalecimiento de capacidades locales en materia vial.

- Conlleva a la identificación y selección de alternativas de intervención para lograr el mejor desempeño de los activos y maximizar los beneficios.

1
2

Metodología General



3
4

Consulta comunal Distrital



San Jerónimo
18-02-2020



Caldera
20-02-2020



San Rafel
25-02-2020



San Juan Grande
27-02-2020



Macacona
03-03-2020



Espíritu Santo
5-03-2020

5
6

Prioridades de acuerdo a la Consulta Comunal Distrital

Distrito	Prioridad de Activo Vial		
	1	2	3
San Jerónimo	Encauzamientos superficiales	Superficie de ruedo	Puentes
Caldera	Encauzamientos superficiales	Superficie de ruedo	Aceras
San Rafael	Encauzamientos superficiales	Superficie de ruedo	Señalización
San Juan Grande	Encauzamientos superficiales	Superficie de ruedo	Aceras
Macacona	Aceras	Señalización	Superficie de ruedo
Espíritu Santo	Aceras	Superficie de ruedo	Señalización

1
2

Políticas Cantonales en Infraestructura Vial

- Son un instrumento normativo que contiene el conjunto de directrices generales que por su vinculación guían tanto a los diferentes actores del cantón y al personal municipal, en las acciones de gestión para la implementación del plan vial quinquenal de conservación y desarrollo.

- Dirigirán el rumbo del cantón en materia vial durante los próximos 5 años.

3
4

Aprobación de las Políticas

- Las Políticas Cantonales en Infraestructura Vial del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo, fueron aprobadas por la Junta Vial Cantonal en el acuerdo 009 Articulo I inciso 1 de Sesión Extraordinaria N°1 del once de marzo del 2020.

- Las Políticas Cantonales en Infraestructura Vial del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo, fueron aprobadas por el Concejo Municipal en el acuerdo tomado en Acta N° 118-2020 de Sesión Extraordinaria del miércoles once de marzo del dos mil veinte, Articulo I inciso 1.

5
6

Criterios de Priorización de caminos

CRITERIO	Clasificación	Puntaje Asignado	Ponderación
Tipo de Superficie de rueda	Asfalto	1	10%
	TSB	0,8	
	Granular	0,6	
	Concreto	0,4	
	Tierra	0,2	
Estado de superficie de rueda	Excelente	1	10%
	Bueno	0,8	
	Regular	0,6	
	Malo	0,4	
	Pésimo	0,2	
Estado del sistema de drenajes	Excelente	1	8%
	Bueno	0,8	
	Regular	0,6	
	Malo	0,4	
	Pésimo	0,2	
Interconectividad	Si	1	10%
	No	0	
Tránsito Promedio Vehicular (TPD)	Alto	1	10%
	Medio	0,7	
	Bajo	0,4	
Jerarquía (conectividad)	Tipo A	1	10%
	Tipo B	0,7	
	Tipo C	0,3	
Accesibilidad a servicios básicos	Centro de salud y educativo	1	10%
	Centros educativos o de salud	0,75	
	Ruta de transporte público	0,5	
	Otros sitios de interés	0,25	
	NA	0	

Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Muy Alta (Más de 100 viviendas)	1	8%
	Alta (De 50 a 100 viviendas)	0,8	
	Media (De 24 a 50 viviendas)	0,6	
	Baja (De 10 a 24 Viviendas)	0,4	
	Muy Baja (Menos de 10 viviendas)	0,2	
Turismo	Alto (Más del 70% de los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	1	8%
	Medio (Cerca de la mitad los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	0,6	
	Bajo	0,3	
	Nulo	0	
Nivel de producción	Alto (Más del 70% de los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	1	8%
	Medio (Cerca de la mitad los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	0,6	
	Bajo	0,3	
	Nulo	0	
Comercio	Alto (Terrenos aledaños al camino son en su mayoría de locales comerciales, más del 50%)	1	8%
	Medio (Gran cantidad de locales comerciales en terrenos aledaños, entre el 30 y el 50%)	0,6	
	Bajo (Menor a 30%)	0,3	
	Nulo	0	
		Total	100%

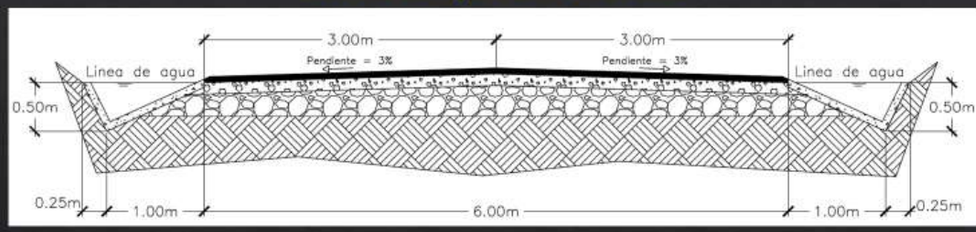
Disponibilidad presupuestaria para proyectos

DISPONIBILIDAD PRESUPUESTARIA PARA PROYECTOS DE OBRA VIAL					
Año	2021	2022	2023	2024	2025
DISPONIBLE	₡289.979.246	₡349.851.781	₡386.633.093	₡374.582.040	₡362.133.648

Total

₡ 1.763.179.807,88

Sección Típica de camino





Costos de Intervención por Km

Tipo Superficie	Norma de Calidad			Tipo de Intervención	Costo Intervención/km	
	Actual	Tipo Superficie	Meta		Administración	Contrato
Lastre	Pésimo	Lastre	Excelente	Reconstrucción	₡ 28.950.000,00	₡ 36.766.500,00
	Pésimo	Lastre	Bueno	Rehabilitación	₡ 16.620.000,00	₡ 21.107.400,00
	Malo	Lastre	Excelente	Rehabilitación	₡ 28.950.000,00	₡ 36.766.500,00
	Malo	Lastre	Bueno	Rehabilitación	₡ 24.270.000,00	₡ 30.822.900,00
	Regular	Lastre	Excelente	Rehabilitación	₡ 23.555.000,00	₡ 29.914.850,00
	Regular	Lastre	Bueno	Rehabilitación	₡ 18.875.000,00	₡ 23.971.250,00
	Bueno	Lastre	Excelente	Rehabilitación	₡ 19.980.000,00	₡ 25.374.600,00
	Bueno	Lastre	Bueno	Mantenimiento	₡ 16.925.000,00	₡ 21.494.750,00
	Excelente	Lastre	Excelente	Mantenimiento	₡ 15.300.000,00	₡ 19.431.000,00
	Pésimo	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 79.323.000,00
	Malo	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 79.323.000,00
	Regular	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 72.058.600,00
	Bueno	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 67.931.100,00
	Excelente	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 52.272.000,00
Asfalto	Excelente	Asfalto	Excelente	Mantenimiento de preservación	-	₡ 45.051.000,00
	Bueno	Asfalto	Excelente	Recuperación funcional	-	₡ 59.892.000,00
	Regular	Asfalto	Excelente	Rehabilitación menor	-	₡ 59.892.000,00
	Malo	Asfalto	Excelente	Rehabilitación mayor	-	₡ 62.559.000,00
	Malo	Asfalto	Excelente	Rehabilitación mayor	-	₡ 62.559.000,00
	Pésimo	Asfalto	Excelente	Reconstrucción	-	₡ 66.597.600,00

1
2

Costos de Intervención por Km

TSB	Pésimo	TSB	Excelente	Reconstrucción	-	₡ 32.325.600,00
	Regular	TSB	Excelente	Rehabilitación	-	₡ 13.800.000,00
	Bueno	TSB	Excelente	Mantenimiento	-	₡ 13.800.000,00
	Excelente	TSB	Excelente	Mantenimiento	-	₡ 16.800.000,00
	Pésimo	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 66.597.600,00
	Malo	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 58.215.600,00
	Regular	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 52.272.000,00
	Bueno	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 52.272.000,00
	Excelente	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 52.272.000,00
Colocación Sist. Pluvial	-	-	-	Mejoramiento	-	₡220.345.000,00
Señalización vertical	-	-	-	Mejoramiento	₡ 1.766.500,00	₡ 2.243.455,00
Demarcación Vial	-	-	-	Mejoramiento	₡ 728.000,00	₡ 924.560,00
Encauzamientos	-	-	-	Mejoramiento	₡ 42.000.000,00	₡ 42.000.000,00
Encauzamientos	-	-	-	Mejoramiento	₡ 42.000.000,00	₡ 42.000.000,00
Mantenimiento de puentes	-	-	-	Mantenimiento	₡ 780.000,00	₡ 928.200,00
Colocación de sistema de contención vehicular	-	-	-	Mejoramiento	₡ 4.815.000,00	₡ 4.815.000,00
Colocación de pasos de alcantarilla	-	-	-	Mejoramiento	₡ 5.683.700,00	₡ 6.119.268,00
Aceras	Sin loseta táctil			Mejoramiento	₡ 20.550.000,00	₡ 27.300.000,00
Aceras	Con loseta táctil (Ley 7600)			Mejoramiento	₡ 46.500.000,00	₡ 53.250.000,00

3
4

Escenarios de Intervención

Escenario 1: Invertir en el mantenimiento y mejoramiento de la superficie de ruedo de centros urbanos, caminos de interconectividad y caminos generadores de viajes.		Total Inicial		
Tipo de intervención	**Norma de Calidad**	**Km aplicables**	**Costo por Km**	**Total**
Recuperación Funcional	Asfalto Bueno - Asfalto Excelente	27,031	₡59.892.000	₡ 1.618.940.652,00
Rehabilitación menor	Asfalto regular - Asfalto Excelente	9,789	₡59.892.000	₡ 586.282.788,00
Mantenimiento de preservación	Asfalto Excelente - Asfalto Excelente	12,073	₡21.336.000	₡ 257.589.528,00
Rehabilitación Mayor	Asfalto Malo - Asfalto Excelente	3,04	₡62.559.000	₡ 190.179.360,00
Reconstrucción	Asfalto Pésimo - Asfalto Excelente	0,233	₡66.597.600	₡ 15.517.240,80
Mejoramiento	Lastre Bueno - Asfalto Excelente	2,639	₡67.931.100	₡ 179.270.172,90
Mejoramiento	Lastre Pésimo - Asfalto Excelente	1,08	₡79.323.000	₡ 85.668.840,00
Mejoramiento	Lastre Regular - Asfalto Excelente	0,79	₡72.058.600	₡ 56.926.294,00
Mejoramiento	Lastre Malo - Asfalto Excelente	4,004	₡79.323.000	₡ 317.609.292,00
Mantenimiento	TSB Excelente - TSB Excelente	2,194	₡16.800.000	₡ 36.859.200,00
Mejoramiento	TSB Bueno - Asfalto Excelente	9,572	₡52.272.000	₡ 500.347.584,00
Mejoramiento	TSB Malo - Asfalto Excelente	7,214	₡58.215.600	₡ 419.967.338,40
Mejoramiento	TSB Regular - Asfalto Excelente	5,843	₡52.272.000	₡ 305.425.296,00
Mantenimiento	Lastre Bueno - Lastre Bueno	4,33	₡16.925.000	₡ 73.285.250,00
Rehabilitación	Lastre Malo - Lastre Bueno	3,12	₡24.270.000	₡ 75.722.400,00
Rehabilitación	Lastre Regular - Lastre Bueno	4,49	₡18.875.000	₡ 84.748.750,00
				₡ 4.804.339.986,10

5
6

Escenarios de Intervención

Escenario 2: Construcción de aceras acorde con la Ley 7600 para mejorar la transitabilidad en los centros urbanos del cantón.		Total Inicial		
Tipo de intervención	Norma de Calidad	Km aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Construcción de Aceras	19,08	₡ 53.250.000,00	₡ 1.016.010.000,00
				₡ 1.016.010.000,00

Escenario 3: Construcción de alcantarillado pluvial en caminos con diseños aprobados.		Total Inicial		
Tipo de intervención	Norma de Calidad	Km aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Sistema pluvial Esparza	1,922	₡ 325.182.101,98	₡ 625.000.000,00
Mejoramiento	Sistema pluvial Marañonal	4,122	₡ 346.523.447,43	₡ 1.428.369.650,29
				₡ 2.053.369.650,29

Escenario 4: Construcción de encauzamientos en caminos de interconectividad, centros urbanos y caminos generadores de viajes.		Total Inicial		
Tipo de intervención	Norma de Calidad	Km aplicables	Costo por Km	Total
Mejoramiento	Encauzamientos	22,58	₡ 42.000.000,00	₡ 948.360.000,00
Mejoramiento	Colocación de pasos de alcantarilla	11	₡ 5.124.358,00	₡ 56.367.938,00
Mejoramiento	Construcción de cordón y caño	5	₡ 42.000.000,00	₡ 210.000.000,00
				₡ 1.214.727.938,00

1
2

Escenarios de Intervención

Escenario 5: Invertir en el mantenimiento y rehabilitación de puentes.	Total Inicial		
Descripción	Cantidad aplicable	Costo Unitario	Total
Mantenimiento de Puentes	6	₡ 928.200,00	₡ 5.569.200,00
Reparación de Puentes	2	₡ 10.000.000,00	₡ 20.000.000,00
			₡ 25.569.200,00

Escenario 6: Invertir en la señalización vial vertical y horizontal de caminos de interconectividad y cascos urbanos.	Total Inicial		
Descripción	Cantidad aplicable	Costo Unitario	Total
Mantenimiento de señalización horizontal	50,011	₡ 728.000,00	₡ 36.408.008,00
Mantenimiento de señalización vertical	50,011	₡ 2.243.455,00	₡ 112.197.428,01
			₡ 148.605.436,01

3
4

Escenarios de Intervención

Escenario 7: Capacitación de personal administrativo y operativo.	Total Inicial		
Descripción	Cantidad aplicable	Costo Unitario	Total
Capacitación personal	5	₡ 1.500.000,00	₡ 7.500.000,00
			₡ 7.500.000,00

Escenario 8: Control de calidad de las obras.	Total Inicial		
Descripción	Cantidad aplicable	Costo Unitario	Total
Contratación de laboratorios para control de calidad de obras	5	₡ 10.000.000,00	₡ 50.000.000,00
			₡ 50.000.000,00

TOTAL	₡ 9.320.122.210,40

5
6



Política	Meta	Indicador	Programación de las metas					Logros					Cumplimiento				
			2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
Priorizar la conservación de la superficie de ruedo de caminos de centros urbanos y de interconectividad distrital con recursos de la ley 8114 y 9329.	Invertir en el mantenimiento y mejoramiento de la superficie de ruedo de al menos 9,85km en centros urbanos, caminos de interconectividad y caminos generadores de viajes.	Cantidad de kilometros de caminos intervenidos en centros urbanos, caminos de interconectividad y caminos generadores de viajes.	2,2	1,9	2,1	2	1,65										
Mejoramiento de la transitabilidad peatonal en los centros urbanos del cantón, en cumplimiento con la ley 7600 y en los sectores técnicamente viables.	Invertir en la construcción de 3,9km de aceras acordes con la Ley 7600.	Cantidad de kilometros de acera cosntruidos acordes a la Ley 7600	0,3	0,9	0,9	0,9	0,9										
Desarrollo y mantenimiento del sistema de alcantarillado pluvial de acuerdo con los diseños aprobados, y mejoramiento de los sistemas de drenaje superficial en los caminos de interconectividad del cantón.	Invertir en el avazance de 0,48 kilometros del sistema de alcantarillado pluvial del Casco Urbano de Esparza.	Cantidad de kilometros de avance del sistema de alcantarillado pluvial del Casco Urbano de Esparza	0,12	0,06	0,1	0,1	0,1										
	Invertir en la construcción de 9,98 kilometros lineales de encauzamientos en centros urbanos, caminos de interconectividad y caminos generadores de viajes.	Cantidad de kilometros construidos con encauzamientos en centros urbanos, caminos de interconectividad y caminos generadores de viajes.	1,44	2,75	2,77	2,77	2,75										
Mantenimiento periódico de puentes en condición buena a regular y promover la rehabilitación de los puentes en estado deficiente.	Invertir en el mantenimiento de 6 puentes y rehabilitación de 2 puentes.	Cantidad de puentes intervenidos	2	2	2	1	1										
Mejoramiento del sistema de señalización vertical y horizontal del cantón de Esparza, en atención al fortalecimiento de la seguridad y reordenamiento vial.	Invertir en el mejoramiento de la señalización vial vertical en 14,5 kilometros de caminos de interconectividad y cascos urbanos.	Cantidad de kilometros mejorados con señalización vertical	3	2,5	3	3	3										
	Invertir en el mejoramiento de la señalización vial horizontal en 40,70 kilometros de caminos de interconectividad y cascos urbanos.	Cantidad de kilometros mejorados con señalización horizontal	8,7	9	9	9	9										
Fortalecimiento del sistema de verificación y control de calidad en las obras ejecutadas por la Gestión Vial y promover la mejora continua de sus capacidades técnicas y operativas.	Establecer un programa de capacitación para el personal administrativo y operativo de la Gestión Vial	Cantidad de capacitaciones recibidas.	7	4	4	2	2										
	Controlar la calidad de las obras de infraestructura vial mediante la contratación de pruebas de laboratorio	Cantidad de pruebas de laboratorio realizadas en los proyectos	50	50	50	50	50										



Alcalde Asdrúbal Calvo, alguna consulta con respecto al plan. ----------
Señor Kevin Campos Angulo, ahora que lo veía se entiende por lo que hemos conversado, de la presentación anterior se tiene que ser enfático con el tema del contenido presupuesto disponible, porque a efecto de la presentación está muy lejos la parte inicial contenido presupuesto disponible, uno se puede perder y entender que a cinco años se va invertir diez mil millones, cuando la realidad es que el contenido es bastante diferente, mas que todo para que a la hora de la presentación en forma oral se pueda aclarar eso.----------
Señora Elida Hernández, es importante aclarar que el presupuesto disponible es el resto del ingreso menos el gasto verdad, y que la ley 8114 y la 9329, faculta a la administración solventar los gastos, salarios, gastos administrativos, compra de Maquinaria incluso, mejoramiento de instalaciones utilizada por la gestión vial de los mismos recursos, entonces ahí lo que vamos a tener es lo que sobra de esa ley más lo que se pueda ajustar con las otra leyes que también vengan a robustecer un poco el presupuesto, ese es el presupuesto final para gestión vial, en el caso del uno.----------
Ingeniero Ronald Sandoval, igual también algo que no se comentó en la presentación pero de acuerdo a lo que usted menciona, como la 8461 nace para hacer mantenimiento de los caminos no estamos contemplando aquí dentro del presupuesto disponible, presupuesto que tomamos de los gastos de

administración en lo que corresponde a bacheo, que es mantenimiento de las calles y el tema de lastre que se destina para el mantenimiento en lastre, también hay ahí cierto rubro que se contempla para compra de materiales que tiene que ver con concreto pre mesclado que se destina para la distribución de proyectos como PRONAE, que se han venido ejecutando año a año se han venido ejecutando, sin embargo no se pueden contemplar como proyectos fijos menos ahora con el problema del Covid, no se sabe como va estar el Ministerio de trabajo el otro año, sin embargo son obras que se hacen pero por el tema administrativo y que se toman como los gastos normales de la gestión pero que si generan mejoras a nivel vial, lo que está ahí contemplado e plenamente como proyecto ya definido, o establecido en el periodo de acuerdo a los caminos realizados. ----------

Alcalde Asdrúbal Calvo, la ventaja es que la propuesta en razón de que va a dar el estado de mejores condiciones a lo que se valla invirtiendo. Ese es el costo real Prácticamente de atender todo, los diez mil y resto de millones, quinquenalmente habría que ir haciendo esfuerzo para ir atendiendo por partes, al final es que el estado de mejoras que se haga en la vía permita su vida útil superar con el menor mantenimiento posible las mejoras que se hagan en las distintas obras con el fin de que en el futuro en una administración del plan quinquenal, podamos mejorar talvez con menores sumas presupuestarias la mayor parte de los caminos que en este momento el hallazgo identifique de acuerdo a las condiciones que se encuentre en este momento, igualmente nos permite ya tener un instrumento para poder dirigir los recursos y también le permite a la ciudadanía conocer los costos reales de la intervención en cada una de las cosas que se vayan eso es importante para los proyectos que se planten en distintas instancias. Igualmente, así se invirtiera todo le que entra de la ley 8114, no alcanzaría. Igual nosotros como cantón tenemos una situación que la distribución de los recursos es por kilómetros de caminos identificados, según la ley por el índice de desarrollo social. Entonces Esparza por ser un cantón con un índice de desarrollo social bastante alto nos incide en la asignación de recursos, no es así en los cantones. ----------

Donde el índice de desarrollo social es mucho más bajo y que también a nivel de extensión tenga mucho más kilómetros de extensión entonces habría que tener muy claros esos conceptos de distribución de los recursos de la ley para tener también muy claro un panorama a futuro, lo ideal es que todo lo adicional que venga a reforzar los recursos de la 8114 ya tengan una visión establecida hacia dónde va ir establecidos, con el fin de generar ese paso gradual de la obras en una forma más integral y que se vallan generando en los distintos espacios del territorio dónde se quieren acabar las mejoras, lo que se quiere es mancomunar recursos, podemos generar la mayor cantidad de metros mejorados en las distintas cosas que están planteadas en el plan y es el insumo técnico que nos va a mover de ahora en adelante, ya sabemos que tenemos como se dijo, el estudio real de las estructuras de los puentes las mejora que hay que hacer para pasar de deficiente a bueno, con costos reales, igual en el plan quinquenal de las anteriores teníamos identificados los 8 puentes que teníamos en condiciones uno realmente mal que era el que hoy se está construyendo. ----------

Señorita Catalina Vargas Sobrado, algo importante que mencionaba Ronald antes es sobre el darle mantenimiento siempre es que es mas barato que hacer la estructura nueva, de ahí la importancia de darle mantenimiento a lo que ahorita está en excelente bueno y regular, nos va a salir mas barato poderle destinar de a poco plata a las obras malas y pésimas para irlas pasando a este nivel por eso no descuidar esto es importante lo excelente, bueno y regular no descuidarlo y decir, ah como está bien no vamos hacerle nada, sino ir siempre dándole mantenimiento atender a lo máximo estas vías. ----------

Señor Kevin Campos, para efecto de la presentación no se habla de cuantos kilómetros se van a intervenir, distribuido por distritos. ----------

Ingeniero Ronald Sandoval, no, talvez usted que estuvo en la presentación pasada y que habíamos conversado ese tipo de situaciones la tabla de

priorización de los caminos la van a ver ustedes en el documento que se les envió sin embargo se determinaron kilómetros por normas de calidad lo cual van a ser intervenidos, pero año a año con el presupuesto el PAO, se va ir definiendo ese lugar dónde se va a colocar, vamos a recuperar esos caminos que se están estableciendo, pero año a año se van a ir diciendo cual se va a invertir, para no generar controversia. ----------
Señora Elida Hernández, además puede pasar algo extraordinario que afecte más el estado de un camino y ya tenemos determinado x camino y tengamos que atender ese, para no generar ese conflicto, se puede tener ahí la disponibilidad de recursos y mejor no se van a nombrar. ----------
Alcalde Asdrúbal Calvo, lo que si vamos a tomar mucho en cuenta fueron los talleres establecidos en cada distrito, la priorización de tales. ----------
Ingeniero Ronald Sandoval, la idea está orientado a que tenemos años de recibir recursos de la ley 8461 que es de la que disponen los consejos de distrito, por ende hay todo un estudio de años anteriores que nos lleva a contemplar presupuesto de consejos de distritos para mejorar obras, la propuesta de trabajo es poder traer esos proyectos que propone o que propusieron en la consulta y por parte de la gestión fortalecerlo presupuestariamente para poder crea más kilómetros de intervención y de acuerdo a los criterios de priorización de los caminos, los caminos clasificados entonces, igual ahora se les va hacer la mención y que vean la manera de trabajo en que se está planteando. contamos con el equipo y personal para dar mantenimiento a esos caminos que talvez no estén clasificados en esta priorización para ejecución de proyectos,
Alcalde Asdrúbal Calvo, lo que si está establecido es que en cada distrito año con año hay otra inversión conjunta tanto con financiamiento de la 8114 cómo lo que provenga de otra ley y recursos libres. Pero si la propuesta va en ese sentido, obviamente habrán sitios que ustedes visualizaron que tienen algunos caminos que muy probablemente pasan de una condición a otra y talvez en unos cinco años simplemente haya necesidad de un mantenimiento, nos da la oportunidad de un mantenimiento rutinario, que la y es lo que establece en su concepción de la misma y eso es el espíritu del legislador, mantenimiento después de la conservación de la red vial, porque la cantidad de kilómetros en tierra o en lastre es muy poca se puede dar con una inversión que va a depender de las propuestas, que podrán haber momentos que se pueden invertir tantos recursos se generan los dos o tres kilómetros que el hacen falta al distrito y ya se sabe que de ese distrito se da un paso agresivo a una mejor condición de lo que se este atendiendo y se sale de un distrito pero eso no inhibe que haya que mantener los recursos. ----------
Ingeniero Ronald Sandoval, porque recuerden que tenemos niveladora y va he, que por lo general una vez al año mínimo intervienen caminos que son lastre y tierra los cuales común a pequeña intervención se mantiene y generan la accesibilidad a los vecinos de la zona. ----------
Señora Elida Hernández, con respecto a los proyectos de PRONAE, todos van dirigidos a lozas de concreto o encauzamientos, porque recordemos que ello solamente da recursos para lo que es mano de obra, al final de cuentas es un proyecto cuyos materiales tienen que asignar Gestión vial por parte de los recursos de los por egresos por gastos administrativos, PRONAE, solo da mano de obra. ----------
Señor Alonso Ulate Castillo, un comentario para aclarar un poco el proceso del diagnóstico, el proceso del diagnostico que realizamos, en conjunto con la Municipalidad, fue un proceso detallado dónde en una primera etapa se validó primero toda la longitud de la red vial, ya se tiene recorrida y ubicada la longitud real de la red vial, está incorporada en un sistema de información geográfica. ------
Se hicieron todas estas estimaciones de esos gráficos que se vieron al final, en ese trabajo se definió la longitud y el tipo de superficie, conforme se fue observando el sitio, posteriormente se hizo evaluación por medio de equipos y evaluación visual que hicimos en ANNAME, se estableció si esta en estado

excelente, bueno, regular, malo o pésimo y de los caminos de tierra de lo transitable e intransitable, entonces ese insumo de diagnóstico, es un recurso que es muy valioso para la Municipalidad porque ya tiene claro el panorama actual, ya se tienen ese punto de partida, a partir de ahí va a poder seguir ejecutando esta participación u otros elementos que se vengan presentando año, con año, asignando recursos a los proyectos y además con este otro insumo que se elaboró que es la priorización de caminos con esos criterio de la tabla que se observó ahí entonces toso esos caminos la gestión vial ya los tiene mapeados, ya sea por distrito, ya se tiene cuales son los caminos que tiene más tránsito, cuales tienen más conectividad, cuáles son los caminos estén en mas centros poblacionales o comercios, este panorama ya esta claro conforme se valla ejecutando las obras o los trabajos de la unidad técnica de la gestión vial, se hagan objetivamente. ----------

Alcalde Asdrúbal Calvo, seria agradecer al ANNAME y los compañeros de la unidad técnica por el esfuerzo que han hecho durante este tiempo que se empezó a llevar acabo este estudio de la propuesta del plan quinquenal, así también todo el agradecimiento a todos los actores sociales que participaron fueron super valiosos los aportes de cada uno de ellos, para poder dar el aporte social, entonces por parte de la Junta Vial si no hay más preguntas podríamos aprobarlo.

Ingeniero Ronald Sandoval, esto al consejo se le va a presentar como un borrador, porque bien pueden elegir mandarlo a comisión o revisar algo. ----------

Alcalde Asdrúbal Calvo, al final esto es un tema técnico, no creo que se atrevan a hacer cambios significativos. Nosotros aprobaríamos la propuesta, Plan Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025. Si hubiera un cambio por el consejo se reconsidera el acuerdo tomado hoy. ----------

SE ACUERDA: aprobar la propuesta del **Plan** Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. ----------**

Agradecer a Ana y a Rafa, que nos acompañaron hoy. De nuevo agradecer, sí, valió la pena la elaboración del plan quinquenal que eso nos ayudó a conocer más a fondo el territorio. ----------

Señorita Catalina Vargas Sobrado, algo para resaltar también cuando la Municipalidad nos contactó se les hizo la recomendación de la actualización que hablaba Alonso de la validación de la red vial y la evaluación. También hay que resaltar el apoyo que ha tenido durante este tiempo de la gestión vial para brindarle a ellos esos insumos, para generar este documento. ----------

Ingeniero Ronald Sandoval, algo muy importante es que el trabajo del ANNAME, no termina aquí, hay tareas pendientes como los son el inventario de señalización con un equipo que toma fotos, el punto final es llegar a u patrimonio vial, en el cual vamos a tener el valor de la red vial de Esparza, aun así el acompañamiento el convenio es por dos años prorrogables a dos años más, un acompañamiento a nivel de estudio asesorías de lo mejor que hay en el país y vamos a seguir para que tengan una idea. ----------

Señor Kevin Campos, yo tengo una pregunta, el pago que se le realiza al ANNAME, es anual o es dependiendo del servicio que se le solicita.

Alcalde Asdrúbal Calvo, eso es todo lo que conlleva el proceso del inicio hasta la finalización de instrumento del plan quinquenal. ----------

Señorita Catalina Vargas Sobrado, si, en este momento se hizo una propuesta que rondaba los 33 millones eso incluía varios aspectos, lo es validación y evaluación, ahorita ya se está terminando con lo que es validación y evaluación lo que se cobran son como los ensayos, lo que es acompañamiento del plan quinquenal eso no es un costo, es aparte de la gestión Municipal del ANNAME, de darle asesorías y acompañamiento a las Municipalidades, lo que se cobra son la evaluaciones, los ensayos, aun tenemos mucho trabajo por hacer dentro de ese mismo monto, teníamos pensado emitir una primer factura cuando se entregue el informe de evaluación.

Señor Alonso Ulate Castillo, todo el acompañamiento para el plan quinquenal es una asesoría que nosotros damos para establecer el convenio con la Municipalidad, temas de capacitación mas bien no tiene ningún costo, eso ya lo hemos estado planificando, temas de capacitación y del uso de sistema de información geográfica que se ha generado ahora, eso no tiene ningún costo. ni los reductores. ----------

Ingeniero Ronald Sandoval, algo muy importante por las demandas de solicitud reductores de velocidad y que la verdad no tenemos capacidad para estar haciendo eso, entonces se les solicito y ellos no están haciendo las recomendaciones para que al final nosotros tomemos las decisiones si colocamos reductores o no, ellos se están encargando de los conteos y de ciertos datos técnicos los cuales nos van a bridar en un informe. ----------

Siendo las cinco horas y 20 minutos de la tarde, se da por concluida la sesión.

Bach. Asdrúbal Calvo Chaves
Presidente

Hugo Ugalde Cubero
secretario