



PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y PROMOCIÓN DE APP” (CR-L1139)

Informe de proceso de Consulta Significativa Proyecto de Obras Impostergables (OBIS)

CORREDOR VIAL SAN JOSÉ-SAN RAMÓN Y SUS RADIALES

SAN JOSÉ, COSTA RICA. MARZO 2019

The image shows two logos side-by-side. On the left is the 'rutauno' logo, which consists of a stylized blue and white graphic above the text 'rutauno' in a bold, lowercase sans-serif font. On the right is the 'BID' logo, featuring a blue and white globe icon above the text 'BID' in a bold, uppercase sans-serif font, with 'Banco Interamericano de Desarrollo' in a smaller font below it.

INDICE

Contenido	Página
Contenido	2
1. Introducción	3
2. Consulta Significativa	3
2.1. Objetivo General	3
2.1.1. Objetivos Específicos	4
3. Identificación de Interesados	4
3.1. Convocatoria	4
3.2. Sitios para tercera consulta	5
4. Desarrollo de la primera consulta (Gobiernos Locales)	5
4.1. Resumen de los comentarios y preocupaciones atinentes de la primera consulta	6
4.1.1. Conclusión de la primera consulta con Gobiernos Locales	7
4.2. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la primera consulta (Gobiernos Locales)	8
5. Desarrollo Segunda Consulta (Instituciones de Servicios Públicos)	9
5.1. Resumen de los comentarios y preocupaciones atinentes a la segunda consulta	9
5.1.1. Conclusión de la primera consulta con empresas de servicios públicos	10
5.2. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la consulta con empresas de servicios públicos	11
6. Desarrollo Tercera Consulta (abierta a las partes interesadas y otros actores)	12
6.1. Resumen de los comentarios y preocupaciones atinentes a la sesión No. 1 de la tercera consulta	13
6.1.1. Conclusión de la sesión No. 1 de la Tercera Consulta	14
6.2. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la sesión No. 1 de la tercera consulta	14
6.3. Resumen de los comentarios y preocupaciones atinentes a la sesión No. 2 de la tercera consulta	15
6.3.1. Conclusión de la sesión No. 2 de la Tercera Consulta	16
6.4. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la sesión No. 2 de la tercera consulta	17
6.5. Resumen de los comentarios y preocupaciones atinentes a la sesión No. 3 de la tercera consulta	17
6.5.1. Conclusión de la sesión No. 3 de la Tercera Consulta	22
6.6. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la sesión No. 3 de la tercera consulta	22
6.7. Resumen de los comentarios y preocupaciones atinentes a la sesión No. 4 de la tercera consulta	23
6.7.1. Conclusión de la sesión No. 4 de la Tercera Consulta	25
6.8. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la sesión No. 4 de la tercera consulta	26
7. Mecanismos de Seguimiento del Proyecto (Oficina de Inquietudes Comunitarias)	27
8. Anexos	27
8.1. Matriz de Grupos de Interés	
8.2. Registro de Asistencia Primera Consulta	
8.3. Registro de Asistencia Segunda Consulta	
8.4. Registro de Asistencia Tercera Consulta	
8.5. Presentación Primera Consulta	
8.6. Presentación Segunda Consulta	
8.7. Presentación Tercera Consulta	
8.8. Protocolo Oficina de Gestión Ambiental y Social	

1. Introducción

El desarrollo y ejecución de los proyectos de infraestructura vial tiene impactos significativos en el mejoramiento de las condiciones en las comunidades y el entorno donde éstos se llevan a cabo. De allí la importancia de incentivar la consulta significativa en las diferentes etapas de la gestión vial para mejorar sus beneficios.

En este contexto, se hace necesario contar con una guía instrumentada que facilite la consulta en las comunidades donde se desarrollarán los proyectos. Se entiende que la ejecución de los proyectos de infraestructura vial genera impactos diversos en los espacios donde se desarrollan, espacios que no son exclusivamente de naturaleza y carácter físico, sino, que tienen una connotación social y cultural (entorno) que amerita considerar un abordaje más allá de la simple ejecución de las obras físicas de ingeniería.

Por lo anterior, se desarrolló el proceso de consulta significativa como una estrategia de participación debidamente documentada, dándole el seguimiento correspondiente para mejorar el proyecto de las Obras Impostergables (OBIS) del Corredor Vial San José-San Ramón.

De acuerdo con el Plan de Consulta del Programa, el proceso de consulta ciudadana está conformado por cuatro consultas, de las cuales dos han sido específicas y llevadas a cabo con los gobiernos locales y las empresas de servicio público y una ha sido general, y se ha llevado a cabo con la ciudadanía, actividades que son el objeto del presente informe. La última consulta estaría pendiente y se realizará contra la actualización de los diseños.

El objetivo del proceso de consulta fue suministrar a los grupos interesados del Área de Influencia, los elementos necesarios para que conocieran el proyecto, sus impactos potenciales y cómo se tiene previsto minimizarlos. Los insumos aportados en estas tres consultas enriquecerán la actualización de los diseños, en procura de una obra con mayores beneficios para las comunidades receptoras, o en su defecto, minimizando las afectaciones potenciales previsibles en las fases de construcción y operación.

2. Consulta Significativa

Se describe en este apartado el proceso de consulta llevado a cabo por la Unidad Administradora del Proyecto del Fideicomiso Ruta 1 para las OBIS del Corredor Vial San José-San Ramón.

2.1. Objetivo General

Capturar los puntos de vista y percepciones de personas o sectores que podrían verse afectadas o que podrían tener interés en el desarrollo de las OBIS del Corredor Vial San José-San Ramón, a la vez que se proporciona un medio para que esas afectaciones o percepciones sean tenidas en cuenta como aportes a los diseños finales a ser planteados, lo cual evitaría o reduciría los impactos socioambientales adversos, así como incrementaría los beneficios, a la vez que se brindaría una mayor transparencia y participación de las partes interesadas¹.

¹ Kvam, R. 2017. Consultas Significativa con las Partes Interesadas: Series del BID sobre riesgo y oportunidad ambiental y social. Monografía del BID. Disponible en:

2.1.1. Objetivos Específicos

- Recopilar las opiniones y percepciones de las personas y/o grupos de interés que puedan verse afectados, o bien, tengan interés en el proyecto.
- Servir de medio para tener en cuenta los puntos de vista de los grupos de interés como insumos para mejorar el diseño actualizado y la ejecución del proyecto, evitando o reduciendo los impactos y mejorando los beneficios.
- Facilitar a las personas y grupos interesados la comprensión del proyecto y los desafíos que puede representar esa nueva realidad.
- Promover la transparencia y participación de los interesados, aumentando la confianza en el ejecutor.
- Atender las salvaguardas ambientales y sociales del BID en proyectos que tengan el potencial de causar impacto a los habitantes o al medio ambiente e informar a las personas cuáles pueden ser los impactos socio-ambientales de la obra en cuestión.
- Contribuir con la credibilidad y facilitar la legitimidad del organismo ejecutor.
- Presentar los resultados de la Evaluación Ambiental y Social, las medidas del Plan de Gestión Ambiental y Social y obtener realimentación para mejorar la calidad de las medidas por implementar y el proyecto, de aplicarse.

3. Identificación de Interesados

El proceso de selección y convocatoria de partes interesadas y actores involucrados fue desarrollado por el equipo social del proyecto, dado su conocimiento de la realidad social. Así, se consideró como partes interesadas los afectados inmediatos al proyecto y como actores involucrados todos los demás actores sociales y/o usuarios del sitio de intervención y comunidades cercanas, tal y como se ha indicado en el Plan de Consulta para este proyecto.

3.1. Convocatoria

Para la convocatoria a la consulta significativa abierta se realizaron las siguientes acciones:

- a) Con una anticipación de 10 días respecto de la fecha de cada una de las consultas, se hicieron las convocatorias personalizadas a todas las partes interesadas identificadas a través de llamadas telefónicas y correos electrónicos, de los cuales se registró la evidencia.
- b) Asimismo, se utilizaron métodos de convocatoria indirectos como el uso de redes sociales y la solicitud de apoyo municipal para la difusión de la información.

3.2. Sitios para tercera consulta

Si bien se trata de un solo proceso de consulta ciudadana, se distribuyó el mismo en cuatro actividades o sesiones debido a la longitud del Corredor Vial, de forma tal que, se les facilitara a los actores la asistencia a dicho proceso.

La ubicación del sitio para cada actividad de consulta se definió, por un lado, de acuerdo con la disponibilidad, que el lugar reuniera las condiciones idóneas para llevar a cabo la actividad y por otro, buscando que existiera una afinidad geográfica y social respecto de las OBIS por desarrollar, dado que las mismas se ubican a lo largo de 54 km .

En cada actividad se brindó todo el detalle, tanto del responsable de llevar a cabo el Proyecto, es decir, el Fideicomiso Ruta 1, así como lo referente a todas las OBIS, haciendo énfasis en aquellas Obras que estuvieran cerca del sitio de la actividad, dada la afinidad geográfica. No obstante, siempre se tuvo presente que la ciudadanía podía tener acceso al detalle de todas las OBIS.

Tabla N.º3. Ubicación del sitio de consulta con las Partes Interesadas.

ACTIVIDAD	FECHA	LUGAR
1	18 de marzo de 2019	Hotel Tryp Sabana (*)
2	20 de marzo de 2019	Centro Nacional de Convenciones (**)
3	21 de marzo de 2019	Hotel Aeropuerto (*)
4	22 de marzo de 2019	Biblioteca Pública de Palmares (***)

(*) El sitio fue obtenido gracias al programa de Responsabilidad Social del hotel, por lo que no hubo remuneración de por medio.

(**) El sitio fue obtenido a través de un convenio interinstitucional, por lo que no hubo remuneración de por medio.

(***) El sitio fue facilitado a través de la Municipalidad de Palmares

Como todos los servicios de transporte público pasan frente a los sitios seleccionados, no se consideró necesario la implementación de transporte privado para las partes interesadas convocadas.

4. Desarrollo de la Primera Consulta (Gobiernos Locales)

- Se llevó a cabo en la agencia del Banco de Costa Rica del centro comercial Plaza Real de Alajuela.
- Se efectuó el 6 de setiembre del 2018, con una asistencia de 26 participantes, constituidos por 8 mujeres y 18 hombres.
- Hubo una amplia representación de los gobiernos locales involucrados a lo largo del Corredor Vial, dentro del cual yacen las OBIS. Se contó con la participación de las municipalidades de Naranjo, Belén, San Ramón, Grecia, Alajuela, Valverde Vega (Sarchí), Zarcero, Heredia, Flores, San José y Palmares, además, se contó con la presencia de la Federación Occidental de Municipalidades de Alajuela (FEDOMA).
- El desarrollo de la consulta se realizó en apego a la agenda prevista para la actividad, además, de acuerdo con lo indicado en el documento de convocatoria.

- Se inició con la presentación de la agenda y la explicación de cómo se desarrollaría la consulta.
- La presentación estuvo a cargo de la señora Hadda Muñoz Sibaja en su calidad de Directora de la Unidad Administradora del Proyecto por parte del Fideicomiso Ruta 1, asimismo, todas las consultas fueron evacuadas en primera instancia por el equipo de la UAP. También se contó con la presencia de representantes del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), como fideicomitente del Fideicomiso.
- La actividad fue registrada fotográficamente y se levantó una lista de asistencia.
- Las preguntas que formularon los participantes fueron debidamente aclaradas por el personal de la UAP y a partir de dicha actividad se inició un proceso de reuniones individualizadas con cada gobierno local, con el propósito de realimentar constructivamente la actualización de los diseños y estudios. Sobre esto último, se ha dejado evidencias mediante minutas y hojas de asistencia.

4.1. Resumen de los comentarios y preocupaciones atinentes a la primera consulta²

P/: El Alcalde de la Municipalidad de Valverde Vega (Sarchí) expresó su inquietud por el hecho de que la radial de Sarchí no está siendo contemplada dentro de las OBIS del Corredor Vial San José-San Ramón.

R/: La UAP aclara y explica cuáles son sus alcances y los del Banco de Costa Rica en su posición como Fiduciario, de acuerdo a la Ley No. 9292, asimismo, señala que el Conavi le ha manifestado que la radial de Sarchí se encuentra en estudio. También aclara que el ente que define la ejecución de la radial de Sarchí es el Conavi

P/: La Municipalidad de Palmares señala que existe un gran desconocimiento de Proyecto por parte de los habitantes del cantón, por lo que recomiendan generar una estrategia de comunicación simple y adecuada para brindar información del Proyecto de primera mano.

R/: La UAP coordinará con el Promotor Social de la Unidad de Gestión Vial de la Municipalidad de Palmares para atender lo relacionado a la información y comunicación del Proyecto a desarrollar.

P/: La Municipalidad de Naranjo indica que la construcción del intercambio de Naranjo podría afectar un ramal de tuberías de conducción de agua potable propiedad del acueducto municipal. En cuanto a la ampliación del corredor vial (Proyecto Integral), éste podría afectar infraestructura del acueducto municipal entre el cruce de Naranjo y la entrada a San Francisco.

² Se presentan los relacionados con el diseño de las obras o que puedan mejorar la gestión socioambiental de las OBIS

R/: Se acordó con la Municipalidad de Naranjo realizará un levantamiento de la infraestructura hídrica del acueducto municipal y de las Asadas de San Miguel Oeste, San Miguel Este, Pilas y Rosario y la remitirá en formato Shape a la UAP, así como los contactos de comunicación con las ASADAS supra citadas.

P/: La Municipalidad de Grecia hace mención a algunos proyectos que se encuentran en papel por parte de terceros cuya ubicación está cerca del proyecto de la Ruta 1 y su tránsito va a desembocar en la misma.

R/: La UAP se compromete a enviar sección del cantón de Grecia del Derecho de Vía referencial del CONAVI, en formato shape, para evitar inscripciones o desarrollos que lo afecten.

La UAP se compromete a enviar archivo en formato shape de las OBIS que se ejecutarán en el cantón de Grecia para la planificación de las obras del municipio, como lo es la mejora de la vía FANAL.

P/: Representantes de la Municipalidad de Flores, manifiestan que la ejecución de la Obra Impostergable de la Ampliación del Puente de la Firestone podría afectar el acueducto municipal, para lo cual facilitarían a la UAP los archivos en formato SHP de la ubicación de la infraestructura de dicho acueducto.

La Municipalidad de Flores manifiesta que existe una gran inquietud por parte de la población del cantón sobre la ampliación de la ruta 129, asimismo, indican que existe un proyecto de canalización de aguas sobre la Ruta 129 que es importante que sea considerado por la UAP.

R/: La UAP aclara y explica el alcance del proyecto del Corredor Vial, de acuerdo con la Ley No. 9292. Esto referente a la ampliación de la Ruta 129. Por otro lado, solicita a la Municipalidad de Flores la posibilidad que faciliten información referente a la canalización de aguas mencionada.

P/: Con respecto a la ampliación del puente sobre Río Segundo, así como la Radial Río Virilla-Río Segundo, los funcionarios de la Municipalidad de Belén señalan que no se afectará infraestructura municipal, así como tampoco ningún proyecto o plan futuro.

4.1.1. Conclusión de la primera consulta con Gobiernos Locales

No se presentó objeción al proyecto de las OBIS del Corredor Vial San José-San Ramón por parte de los Gobiernos Locales. La UAP del Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales procederá a efectuar reuniones personalizadas con cada municipalidad y trabajará de forma conjunta con cada una de ellas como responsables del uso del suelo.

4.2. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la primera consulta (Gobiernos Locales)



Imagen No. 1. Primera consulta con los Gobiernos Locales. 6 de setiembre de 2018, 9:30 a.m.



Imagen No. 2. Primera consulta con los Gobiernos Locales. 6 de setiembre de 2018, 9:30 a.m.

5. Desarrollo Segunda Consulta (Instituciones de Servicios Públicos)

- Se efectuó entre el 8 de agosto del 2018 al 1 de marzo del 2019, con una asistencia de 42 participantes, constituidos por 13 mujeres y 29 hombres.
- Hubo una representación amplia de todos los operadores de Servicios Públicos relacionados, tanto con las OBIS como con el Proyecto Integral. Las empresas participantes son: Refinería Costarricense de Petróleo (RECOPE), Instituto Costarricense de Electricidad – Compañía Nacional de Fuerza y Luz (ambas incluidas dentro del Grupo ICE), Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (AyA), Empresa de Servicios Públicos de Heredia (ESPH) y ASADA Rincón Orozco (Acueducto Rural).
- El desarrollo de la consulta se realizó en apego a la agenda prevista para las reuniones específicas con cada entidad.
- Cada reunión inició con la presentación de las OBIS y la explicación de cómo se desarrollaría el proceso, haciendo énfasis en la realimentación por parte de cada entidad.
- La presentación del estuvo a cargo Eduardo Solera Moreno en su calidad de Gerente de Ingeniería de la UAP. Todas las consultas fueron evacuadas en primera instancia por el equipo del proyecto.
- Se levantó una hoja de asistencia y una minuta para cada reunión. Algunas de ellas fueron registradas fotográficamente cuando fueron efectuadas en los sitios donde se pretende construir las OBIS.
- Las preguntas que formularon los participantes fueron debidamente aclaradas por el personal Ruta 1. No obstante, se está trabajando en un convenio marco de cooperación entre las entidades públicas y el Fideicomiso con el fin de realimentar los diseños de las OBIS y el Proyecto Integral, dado que se requiere de estas instituciones para la actividad de relocalización de servicios públicos previo al inicio de la construcción.

5.1. Resumen de los comentarios y preocupaciones atinentes a la segunda consulta

P/: Con respecto a las posibles afectaciones los funcionarios del AyA indican que las ASADAS que se podrían ver afectadas son La Guaría y Orozco. En el caso de la primera, existe una tubería de distribución de agua potable que cruza por debajo del Corredor Vial en las cercanías de las coordenadas CRTM05 1114572-49546, asimismo, esta ASADA provee de agua a unos locales comerciales situados entre las coordenadas 1114412-449886 y 1113806-449901, por cuanto la ampliación del Corredor podría afectar la infraestructura. En la cercanía de estas últimas coordenadas también se encuentran unos locales comerciales que reciben agua de la ASADA Orozco.

R/: La UAP coordinará con los funcionarios de Acueductos Rurales de la Región Pacífico Central una inspección de campo en compañía de

los encargados y fontaneros de las ASADAS La Guaria y Orozco, con el fin de ubicar la infraestructura hídrica que podría verse afectada por la ampliación del Corredor Vial San José-San Ramón.

La UAP realizó una inspección de campo en conjunto con funcionarios del AyA y representantes de las ASADAS con el propósito de identificar el paso de las tuberías de conducción de agua para la población. Se explicó que las OBIS no afectarán la infraestructura hídrica, en cuanto al Proyecto Integral, se coordinará con la ASADA de forma previa con el fin de efectuar la debida relocalización de servicios con la mínima afectación de la población.

P/: La CNFL señala que el proyecto de la Radial Panasonic- Río Segundo efectivamente podría afectar su infraestructura, no obstante, se requiere conocer con detalle, si la misma conlleva pasos aéreos, por lo que le solicita a la UAP se brinde en formato Autocad, el detalle de las secciones donde existen intersecciones en la vía.

En lo que respecta al paso a desnivel de Firestone, se indica que el mismo sí podría afectar infraestructura en dicho sitio. La CNFL comenta sobre el proyecto de subterráneo que están realizando en dicha zona, por lo que la UAP solicita que se le brinde dicha información con el fin de considerarlo para la OBI de la Firestone, así como para el Proyecto Integral.

R/: La UAP elaborará un Convenio Marco de Cooperación con el Grupo ICE de forma tal que se pueda trabajar de manera conjunta lo relacionado con la relocalización de servicios públicos, afectando lo mínimo posible a la población y permitiendo un eficiente desarrollo del Proyecto.

P/: RECOPE señala que el proyecto de las OBIS efectivamente podría afectar su infraestructura, no obstante, se requiere conocer con detalle la ubicación de las mismas.

R/: La UAP elaborará un Convenio Marco de Cooperación con RECOPE de forma tal que se pueda trabajar de manera conjunta lo relacionado con la relocalización de servicios públicos, afectando lo mínimo posible a la población y permitiendo un eficiente desarrollo del Proyecto.

5.1.1. Conclusión de la primera consulta con Empresas de Servicios Públicos

No se presentó objeción al proyecto de las OBIS del Corredor Vial San José-San Ramón por parte de las Empresa de Servicios Públicos. La UAP del Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales y las Empresas de Servicios Públicos trabajarán en un Convenio Marco de Cooperación para efectuar la relocalización de los servicios públicos, de forma que se cumpla lo indicado en la Ley No. 9292, y al mismo tiempo, para afectar lo mínimo posible a la población y permitiendo un eficiente desarrollo del Proyecto.

5.2. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la consulta con operadores de Servicios Públicos



Imagen No. 3. Inspección de campo con funcionarios de RECOPE. 31 de octubre de 2018, 10:30 a.m.



Imagen No. 4. Inspección de campo con funcionarios del Grupo ICE. 28 de marzo de 2019, 10:30 a.m.



Imagen No. 5. Inspección de campo con funcionarios del Grupo ICE. 28 de marzo de 2019, 10:30 a.m.

6. Desarrollo Tercera Consulta (Abierta a las partes interesadas y otros actores)

- La tercera consulta se realizó a través de cuatro actividades o sesiones, de acuerdo con lo descrito en el apartado 3.2 de este documento.
- Se efectuó entre el 18 de marzo al 22 de marzo del 2019, con una asistencia total de 68 participantes, constituidos por 22 mujeres y 46 hombres.
- El desarrollo de las cuatro actividades fue en apego a lo previsto en la agenda de la convocatoria. En todas se levantó un registro de asistencia de todas las personas que poco a poco fueron integrándose a la actividad.
- Se contó con el mismo equipo de facilitación en todas las consultas para generar mayor credibilidad al proceso.
- En todas se inició con la presentación de la agenda y la explicación de cómo se desarrollaría la consulta.
- Todas las consultas fueron grabadas en video y fotografiados los participantes.
- En todas se presentó el proyecto de la carretera, las OBIS, la Evaluación Ambiental, se expusieron los impactos más relevantes y las medidas de mitigación para minimizarlos. También se expuso los aspectos atendidos de la primera y segunda consulta con los Gobiernos Locales e instituciones de servicios y los aspectos relevantes de estas reuniones que serán considerados en la actualización de los diseños.
- El proceso de preguntas y comentarios de los participantes se realizó como un dialogo abierto, siguiendo un orden de la solicitud de la palabra, los vecinos, oralmente, indicaban primero su nombre, a que grupo de interés pertenecían y posteriormente realizaban la consulta, las mismas fueron grabadas en audio, por el equipo facilitador, lo cual permitió recolectar y evacuar las inquietudes.

- Las preguntas que formularon los participantes fueron debidamente aclaradas por el personal el equipo técnico presente, en casos esporádicos, se remitió a la Oficina de Gestión Ambiental y Social (OGAS), que para efectos de la UAP del Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón, se le denominó “Mecanismo para la Recepción de Consultas, Dudas o Comentarios”, para responderla o aclararla con posterioridad.
- Se informó que se crearía este Mecanismo para la atención de Inquietudes Comunitarias, mismo que estaría en la web del Fiduciario (Banco de Costa Rica) y del Ejecutor (MOPT-CONAVI) previo inicio de obras y posteriormente en el sitio web propio del Fideicomiso, una vez que se realice el lanzamiento oficial.

6.1 Resumen de los comentarios y preocupaciones atinentes a la sesión No. 1 de la tercera consulta

P/: ¿Luego de las OBIS, cuál sería la siguiente fase? ¿Cuándo arrancarían?

R/: R/ Actualmente se mantiene la programación inicial del proyecto integral. En ese sentido, se estima que se estén iniciando las obras para el segundo semestre de 2021, fechas que coinciden con la finalización de la construcción de las Obras Impostergables (OBIS).

P/: Con respecto a las rutas alternas, el hospital México recibe diferentes insumos clasificados como materiales peligrosos, pero necesarios para su funcionamiento como combustibles, alcoholes, gas LP, gases medicinales, entre otros. ¿Se contemplan accesos directos o trayectos cortos hacia el Hospital México a través de esas rutas alternas?

En las obras sobre el Puente Juan Pablo II, ¿se planificará y realizará un plan de acción para permitir los accesos de vehículos de emergencia al Hospital México?

¿Los horarios nocturnos normalmente y últimos años han facilitados las labores en la RN1, ¿se han contemplado soluciones con esta variante que impacta el flujo vehicular?

R/: El objetivo es implementar un Plan de Manejo de Tránsito (PMT) para procurar no solo el descongestionamiento de las vías, sino también para asegurar los accesos y pleno funcionamiento de los centros de salud. En razón de ello se pretende mantener, de forma oportuna, coordinación y comunicación con los servicios esenciales, incluido en estos los centros de salud como el Hospital México y el Hospital del Trauma, así como otros centros médicos que podrían verse afectados por encontrarse en zona de influencia del proyecto.

P/: Se tienen identificados con la CNFL las obras de reubicación de servicios públicos como la red subterránea de 34,5 KV debido a que las desconexiones afectan directamente al Hospital México, ya que es importante conocer la duración para los respaldos con plantas eléctricas y consumo de combustibles.

R/: Desde 2018, el Fideicomiso Ruta 1 ha realizado gestiones de coordinación con las entidades de servicios públicos para la reubicación de los servicios que se podrían ver afectados, con el objetivo de procurar la menor afectación en la prestación de estos servicios. En el caso específico del Hospital México, oportunamente se buscará coordinar directamente cualquier posible afectación así como sus medidas de mitigación.

P/: La GAM actualmente tiene muchos problemas para el acarreo de materiales, ¿dónde han evaluado dichos posibles sitios.

R/: Actualmente no se tienen identificados los sitios donde se dispondrá el material resultante del movimiento de tierra, así como los residuos sólidos constructivos por la etapa en la que se encuentra el Proyecto, sin embargo, se deberá cumplir con la normativa ambiental vigente, por lo que se deberá identificar aquellos sitios que cuenten con los permisos correspondientes a nivel de SETENA, Ministerio Salud y Municipal.

6.1.1. Conclusión de la Sesión No. 1 de la Tercera Consulta

No se presentó objeción al proyecto de las OBIS del Corredor Vial San José-San Ramón por parte de las personas que asistieron a la sesión de consulta ciudadana. Se efectuará una segunda consulta una vez que se actualicen los diseños y estudios de las OBIS.

6.2. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la sesión No. 1 de la tercera consulta



Imagen No. 6. Sesión No. 1 de la tercera consulta. Lugar San José. 18 de marzo de 2018.
Hora: 7:00 p.m.

6.3. Resumen de los comentarios y preocupaciones afines a la sesión No. 2 de la tercera consulta

P/: Los vecinos del Residencial Los Arcos están preocupados por el impacto que va a generar la construcción de una estación de peaje cercana al Residencial, tanto por los gases de los vehículos como también el sonido de los vehículos arrancando. ¿Cómo se puede mitigar estos tipos de contaminación?

R/: Es importante aclarar que las obras de la posible estación de peaje en la zona de Los Arcos no forma parte, al menos en este momento, del plan de Obras Impostergables (OBIS). Ahora bien, dentro de las labores que se realicen durante la ejecución de las obras del proyecto integral es necesario gestionar un Plan de Mitigación de Impactos. Como parte de las acciones de mitigación que se están planificando, se pretende incluir la instalación de transponder (también conocido como "Quickpass") con lo que se espera que disminuyan los tiempos de espera y frenado. Esto, a su vez, podría incidir en la disminución de las emisiones de gas de los vehículos y el ruido que estos provocan al arrancar.

P/: Los vecinos también están preocupados por el costo del peaje, ya que la mayoría transita por la vía 4 o 5 veces al día por lo que el costo podría ser muy elevado. ¿Tienen alguna tarifa pensada?

R/: El monto de las tarifas de peaje aún no está definido, ya que este monto dependerá de los resultados que arrojen los Estudios de Factibilidad Técnica, Ambiental, Social, Económica y Financiera del Proyecto.

P/: ¿Las paradas de buses cercanas al Residencial (Los Arcos) serán trasladadas o se mantendrán en la ubicación actual? ¿Al igual que el puente peatonal?

R/: Las paradas de buses cercanas al Residencial Los Arcos y el puente peatonal serán valorados en los Estudios de Factibilidad Técnica, Ambiental, Social, Económica y Financiera del Proyecto, en donde se tendrá la definición de la ubicación definitiva de las obras.

P/: A la altura de la Zona Franca América (Lado Este) y de la Empresa Lizano (lado Oeste) hay una estadística de accidentes como atropellos por peatones que cruzan la vía en ese punto pues en ambas direcciones de la autopista hay una parada de bus. ¿Es posible incorporar un puente peatonal en este punto considerando que America Free Zone hay cerca de 12.000 empleados diariamente?

¿Es posible incluir bahías de buses frente a America Free Zone en ambas vías?

R/: Tanto las paradas de buses como la necesidad de nuevos puentes peatonales serán valorados en los Estudios de Factibilidad Técnica, Ambiental, Social, Económica y Financiera del Proyecto, en donde se tendrá la definición de la ubicación definitiva de estas obras complementarias. Es importante destacar que, si bien son obras que se

podrían contemplar en el Proyecto Integral, no forman parte del plan de OBIS.

P/: Ciclovías y aceras peatonales. ¿Se tiene programado algo en concreto?

R/: Para la incorporación de este tipo de obras complementarias (ciclovías), primero se debe dar cumplimiento de los requerimientos establecidos en la Ley N. ° 9292, el contrato de Fideicomiso y la definición del proyecto técnicamente viable que se obtenga de la realización de los Estudios de Factibilidad Técnica, Ambiental, Social, Económica y Financiera del Proyecto.

P/: ¿Belleza escénica del proyecto en concreto?

R/: Dentro de los términos de referencia de los estudios de factibilidad técnica, ambiental, social, económica y financiera del Proyecto Corredor Vial San José-San Ramón se tiene contemplado todo un apartado de belleza escénica y paisajismo.

P/: ¿Se tiene previsto el "remate" de Ruta Uno en Sabana-Paseo Colón?

R/: En el proyecto del Fideicomiso de Ruta 1, normado en la Ley N. ° 9292, no está incluida ninguna obra de intercambio nuevo en el inicio del proyecto entre Sabana y Paseo Colón. El proyecto inicia en la esquina noreste del Parque Metropolitano la Sabana (en Mata Redonda), frente a la Agencia Datsun.

6.3.1. Conclusión de la Sesión No. 2 de la Tercera Consulta

No se presentó objeción al proyecto de las OBIS del Corredor Vial San José-San Ramón por parte de las personas que asistieron a la sesión de consulta ciudadana. Se efectuará una segunda consulta una vez que se actualicen los diseños y estudios de las OBIS.

6.4. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la sesión no. 2 de la tercera consulta



Imagen No. 7. Sesión No. 2 de la tercera consulta. Lugar San José. 20 de marzo de 2018.
Hora: 7:00 p.m.

6.5. Resumen de los comentarios y preocupaciones atinentes a la sesión no. 3 de la tercera consulta

P/: ¿Sobre radial río segundo, ya existe un diseño final?

R/: Actualmente solo se cuenta con la propuesta de diseño incluida en los planos del proyecto referencial de concesión. Dicho diseño debe ser revisado y actualizado como parte de los alcances definidos en la contratación de los estudios y anteproyectos para las OBIS del Lote 4, las cuales encuentran en trámite.

P/: ¿Qué se sabe sobre peajes, accesos a propiedades?

R/: Como parte del alcance de los estudios de factibilidad técnica, ambiental, social, económica y financiera del proyecto, la empresa consultora que se contratará debe realizar los estudios técnicos y económicos que permitan establecer la nueva estructura tarifaria que se implementará en el proyecto, incluyendo la ubicación de las estaciones de peaje definitivas y la tarifa por tipo de vehículo para cada estación de peaje, así como los parámetros de ajuste automático de las tarifas y los parámetros que se utilizarán para la evaluación de la calidad del servicios que se prestará a los usuarios. Según el cronograma establecido, los estudios de factibilidad del proyecto se iniciarán en el segundo semestre del presente año. Es importante indicar que, como parte de los estudios técnicos para la definición de la estructura tarifaria, el Consultor debe realizar encuestas de preferencias declaradas y preferencias reveladas,

para definir la tarifa óptima (la que maximiza los ingresos y por ende las inversiones que es posible realizar en todo el proyecto).

Ahora bien, en relación con el estudio para el ordenamiento y mejoras de los accesos existentes a la Ruta 1, es importante aclarar que formará parte de los alcances definidos a realizar como parte de los estudios de factibilidad del proyecto integral.

P/: Respecto al uso de rutas paralelas, obras de seguridad peatonal, paso peatonales sobre autopista que obras se ejecutarían en ese sentido, tiempos de respuesta y comunicación a vecinos

¿La ruta será cerrada o seguirá por la libre como hoy en días?

¿En las OBIS dicho tránsito se valora por San Ramón o Naranjo?

R/: Para la ejecución de las OBIS se aclara el contratista que se encargará del diseño y construcción deberá elaborar un Plan de Manejo y Desvíos de Tránsitos que considere la programación e implementación de los desvíos por rutas alternas y mejoras peatonales, atendiendo las necesidades de movilidad de los usuarios de la Ruta 1.

P/: ¿Qué pasa con los puentes sobre el aeropuerto y el de la radial Orlich?

R/: Estas obras no están incluidas en el Programa de OBIS. Sin embargo, la intervención sobre el Intercambio Aeropuerto formará parte de los alcances definidos en la contratación de los estudios de factibilidad del proyecto integral, actualmente en trámite.

P/: ¿Se contempló en algún momento una ciclovía Aeropuerto-Sabana (aproximadamente 15km)?

R/: Para la incorporación de este tipo de obras complementarias (ciclovías), primero se debe dar cumplimiento de los requerimientos establecidos en la Ley No 9292, el contrato de Fideicomiso y la definición del proyecto técnicamente viable que se obtenga de la realización de los estudios de factibilidad del proyecto integral.

P/: ¿Los terrenos expropiados por el Gobierno en Río Segundo, para el diseño anterior con una Rotonda en Río Segundo, siguen o no?

R/: Los terrenos ya expropiados mantienen la expropiación, aunque se ajuste el diseño del proyecto.

P/: ¿Cuántos carriles aeropuerto-San Ramón?

R/: La cantidad de carriles a construir para ampliar el tramo Aeropuerto-San Ramón, la configuración final de puentes, intercambios (no incluidos en la propuesta de OBIS), marginales y accesos, serán determinados con el resultado que se obtenga del estudio de factibilidad del proyecto integral, actualmente en trámite de contratación.

P/: ¿Dónde o con quien puedo tener el trazo de la ruta que pasa en San Rafael de Ojo de Agua por Matadero del Valle S.A.?

R/: Esa información se puede solicitar a la Unidad Administradora de Proyecto (UAP) del Fideicomiso Ruta 1 con la propuesta de diseño incluida en los planos del proyecto referencial de concesión. Para solicitudes formales puede consultar al correo electrónico ConsultasRuta1@bancobcr.com y el teléfono 2211-1111 Ext. 78148.

P/: ¿Los terrenos expropiados quién les da mantenimiento? Terrenos abandonados, problemas de maleza, roedores, etc.

R/: Un terreno expropiado forma del derecho de vía. En estos momentos el encargado de realizar la conservación vial es el CONAVI por medio de los proyectos de conservación que maneja la Gerencia de Conservación Vial, a través de sus respectivos contratos.

Una vez que se inicie la etapa constructiva del Proyecto Integral del Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales, la conservación de dichos terrenos pasará a ser responsabilidad del Fideicomiso.

P/: ¿A las empresas afectadas se nos va a dar un contacto para coordinar los impactos que la obra va a generar?

R/: En los próximos meses, cuando se tengan los diseños actualizados, a través del Oficina de Gestión Ambiental del Área de Comunicación del Fideicomiso Ruta 1, se estará contactando al sector empresarial cercano a las OBIS con el objetivo de brindar información anticipada que les permita conocer las implicaciones que tendrá el diseño y construcción de las obras sobre su empresa y tomar las decisiones administrativas que estime oportunas a tiempo. Asimismo, prontamente el Fideicomiso Ruta 1 pondrá a disposición del público sus redes sociales oficiales y un sitio web con la información y avances en tiempo real del proyecto. Estas plataformas permitirán a los usuarios informarse y, también, evacuar sus principales consultas. Además, se mantienen los canales habituales de comunicación a través del correo electrónico ConsultasRuta1@bancobcr.com y el teléfono 2211-1111 Ext. 78148.

P/: Contacto con los propietarios, en el tanto un propietario se ve afectado por la expropiación de un inmueble si existiera un desacuerdo en el monto del avalúo ¿Quién sería la parte con la que se negociaría (MOPT-CONAVI-BCR-Junta fiscalizadora)?

R/: El Fideicomiso Ruta 1 debe proceder conforme a la Ley de Expropiaciones vigente y dicho proceso lo define un juez de la República quien determina el justiprecio. Para un caso como el que se mencionó se abre un proceso de expropiación especial de acuerdo a dicha Ley.

P/: Avalúos, con respecto a las expropiaciones de los terrenos del ramal a construir que parte de la zona de la Panasonic. ¿Existen ya las valoraciones de los terrenos en todo o en parte o aun no?

R/: No se cuenta aún con dicha información. La misma se conocerá una vez que se actualicen los diseños en la zona en mención.

P/: Indemnizaciones y terceros, En el tanto, en el inmueble a expropiar. Existen contratos privados sobre alquileres de sodas y vallas publicitarias, en el momento de la expropiación con los directores del proyecto correrán con las liquidaciones de estos contratos de alquiler.

R/: Se procede a aclarar que la expropiación no es con los directores del Proyecto sino con el Departamento de Bienes e Inmuebles del MOPT, y con relación a los contratos de alquiler, se tendrá que estudiar lo que indica cada uno en detalle.

P/: ¿Por qué el Fideicomiso sigue permitiendo construcciones de entrada o salida a sitios privados en el área de rueda inclusiva de la carretera? ejemplo a 500 mts de aquí hacia el coyol. Un triángulo de ingreso antes del puente ferroviario. También en ese lugar de salida construida en concreto hacia la carretera. Urbanización Natural en Naranjo, etc.

R/: Se aclara que la aprobación o improbación de accesos a la Ruta 1 está a cargo de la Comisión de Carreteras de Acceso Restringido (MOPT) y el Fideicomiso solamente es consultado para que emita criterios de carácter técnico acerca de los diseños de proyecto que se plantean por parte de terceros, advirtiendo de posibles afectaciones y/o perjuicios que el desarrollo de estas obras podrían generar al proyecto de ampliación y las obras complementarias en la Ruta 1.

P/: ¿Las expropiaciones serán a ambos lados de la vía o en un sector específico?

R/: Dicha información se conocerá una vez que se realicen los estudios de factibilidad técnica, ambiental, social, económica y financiera del Proyecto Integral del Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales.

P/: ¿Han generado ante el gobierno la implementación de teletrabajo para funcionarios públicos y privados?

R/: La Presidencia de la República y otros actores políticos tienen conocimiento sobre los avances de este proyecto. Como parte de las iniciativas propias del Área de Comunicación del Fideicomiso Ruta 1, en los próximos meses se estará contactando a las diferentes organizaciones del sector público con el objetivo de brindar información anticipada que les permita conocer las implicaciones que tendrá el diseño y construcción de las obras sobre su organización y tomar las decisiones administrativas que estime oportunas a tiempo.

P/: ¿Qué sucede con los comercios al lado del corredor?

R/: Los comercios al lado del corredor serán analizados una vez que se levante la línea base para el Proyecto Integral del Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales.

P/: ¿Cómo se prevé el impacto de la nueva carretera a San Carlos?

R/: El último tramo de la carretera a San Carlos que conectará con la Ruta 1 aún no cuenta con un diseño definitivo y nos encontramos a las espera de que esa información sea suministrada al Fideicomiso para revisión y análisis.

P/: ¿Está definido si la obra principal va en concreto o asfaltos?

¿Las áreas de aproximación a los puentes de las OBIS en que material irían?

¿Las OBIS implican las bahías de buses en que sectores?

R/: Todos los temas consultados (obra en concreto o asfalto, material de las aproximaciones a puentes, bahías de autobuses), serán determinados con el resultado que se obtenga del estudio de factibilidad del proyecto integral, actualmente en trámite de contratación.

P/: ¿Con las OBIS, sigue el peaje de Alajuela abiertos? ¿No sería un gran cuello de botella?

R/: El peaje de Río Segundo (Alajuela) continuará operando y el Fideicomiso se encuentra actualmente valorando la posibilidad de realizar mejoras a la infraestructura y cambios en el sistema de cobro, para incorporar cobro automatizado, un cambio que vendría a agilizar y mejorar el servicio y operación actual.

P/: ¿Qué pasará con la arborización que hay sobre la ruta, que hoy mitiga un poco la alta contaminación?

R/: Es posible que para la construcción de las OBIS se requiera cortar árboles, que en su mayoría han sido sembrados como ornato, especialmente a la altura de la circunvalación. Para el caso del Conector Barreal, se trataría de árboles propios de un cafetal arbolado. No obstante, en lo que respecta al Proyecto Integral, se desconoce con certeza dicha situación, dado que para ello se requiere de los estudios de factibilidad técnica, ambiental, social, económica y financiera del Proyecto Corredor Vial San José-San Ramón, los cuales brindarían dicha información.

P/: ¿Se contempla arborizar nuevamente o qué tipo de obras de embellecimiento escénico se tiene planeado; para mitigar la alta contaminación ambiental?

R/: Sí se contempla la arborización, no obstante, se desconoce la ubicación de las áreas donde se llevará a cabo, hasta tanto no se realicen los estudios de factibilidad técnica, ambiental, social, económica y financiera del Proyecto Corredor Vial San José-San Ramón, los cuales brindarían dicha información. Asimismo, es importante aclarar que esta carretera, por su naturaleza, no podría tener árboles sembrados en sus orillas por una condición de seguridad vial. Es posible que los planes de arborización se realicen en áreas verdes comunales o en comunidades vecinas al corredor vial de manera compensatoria.

P/: ¿Qué pasa con el Parque del Agricultor, que tanto será afectado y si también pasa al fideicomiso para su administración?

R/: Los estudios de factibilidad técnica, ambiental, social, económica y financiera del Proyecto Corredor Vial San José-San Ramón contemplan un apartado específico que atiende lo relacionado al Parque del Agricultor y el Monumento del Agua, de modo que ellos dictarán su futura ubicación, la cual se deberá realizar de manera participativa con las comunidades correspondientes.

6.5.1. Conclusión de la Sesión No. 3 de la Tercera Consulta

No se presentó objeción al proyecto de las OBIS del Corredor Vial San José-San Ramón por parte de las personas que asistieron a la sesión de consulta ciudadana. Se efectuará una segunda consulta una vez que se actualicen los diseños y estudios de las OBIS.

6.6. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la sesión no. 3 de la tercera consulta



Imagen No. 8. Sesión No. 3 de la tercera consulta. Lugar San José. 21 de marzo de 2018.
Hora: 7:00 p.m.



Imagen No. 9. Sesión No. 3 de la tercera consulta. Lugar San José. 21 de marzo de 2018.
Hora: 7:00 p.m.

6.7. Resumen de los comentarios y preocupaciones afines a la sesión No. 4 de la tercera consulta

P/: Con respecto al paso a desnivel ubicado en palmares sobre Río Grande tomar en cuenta en diseño:

A) Sobre la ruta calle vieja a Naranjo debe contemplarse el paso de bicicletas, además de aceras

B) Tomar en cuenta aceras o pasos peatonales para la construcción de la carretera integral desde Río Grande hasta entrada a Palmares

C) Establecer espacios para especies de árboles y plantas ornamentales acorde al cantón o clima caliente, palmeras, roble sabana, veraneras, pringo de oro, crotones.

R/: A) y B) Estamos con la contratación de los Estudios de Factibilidad Técnica, Ambiental, Social, Económica y Financiera del Proyecto, en estos estudios se valoraran todos los temas de seguridad y viabilidad de la inclusión tanto de aceras, pasos peatonales y paso de bicicletas en las diferentes secciones del proyecto según su necesidad y factibilidad.

C) En los Estudios de Factibilidad Técnica, Ambiental, Social, Económica y Financiera del Proyecto, se valorarán todos los temas de paisajismo en los cuales se deberá valorar y tomar en cuenta la incorporación de espacios para áreas verdes e incluir en los mismos especies de árboles y plantas acorde clima y zona.

P/: ¿El proyecto comprende previsión de obra para posible intercambio con la Carretera Naranjo - San Carlos?

R/: La Ley 9292, incluye el tramo de intercambio con la Punta Sur de la carretera Naranjo Florencia, pero este proyecto actualmente está en la etapa de contratación de la estructuración financiera a nivel de pre factibilidad del diseño, construcción, operación y mantenimiento de la ruta N° 35, sección Naranjo - Sifón, denominada Punta Sur de la Nueva carretera a San Carlos.

P/: No se presentó imágenes de entroncación carretera San Carlos - Naranjo -Ruta 1.

R/: La Ley 9292, incluye el tramo de intercambio con la punta sur de la carretera Naranjo Florencia, pero este proyecto actualmente está en la etapa de contratación de la estructuración financiera a nivel de pre factibilidad del diseño, construcción, operación y mantenimiento de la ruta N° 35, sección Naranjo - Sifón, denominada Punta Sur de la Nueva carretera a San Carlos. Esta obra no está incluida en las OBIS.

P/: Si están planteados procesos de expropiación para que no hayan atrasos.

R/: Las OBIS están programadas y analizadas para contener la menor cantidad de expropiaciones pendientes, De igual manera se está iniciando los proceso de revisión de expedientes para retomar los procesos de expropiación en coordinación con el MOPT. Ya se cuenta con una línea base de afectados y al fin de mes se contará con un Plan de Resentamiento Involuntario PRI que define las acciones a desarrollar con los afectados.

P/: ¿De qué manera pueden las plataformas sociales y la ciudadanía organizada hacer sugerencias para ser tomadas en cuenta, en caso de que procedan, en el anteproyecto y el proyecto final?

R/: La realimentación recibida nos ayuda a mejorar nuestros procesos. Prontamente el Fideicomiso Ruta 1 pondrá a disposición del público sus redes sociales oficiales y un sitio web con la información y avances en tiempo real del proyecto. Estas plataformas permitirán a los usuarios informarse y, también, evacuar sus principales consultas. Además, se mantienen los canales habituales de comunicación a través del correo electrónico ConsultasRuta1@bancobcr.com y el teléfono 2211-1111 Ext. 78148.

P/: ¿Qué va a pasar con nosotros que habitamos a orillas de la carretera, si es lo único que tenemos para habitar y además ya somos adultos mayores?

R/: Para las OBIS ya se hizo el levantamiento de la línea base de los posibles afectados por las obra del proyecto. Ya se cuenta con una línea base de afectados y al fin de mes se contará con un Plan de Resentamiento Involuntario PRI que define las acciones a desarrollar con los afectados. La atención de los reasentados es individual y si su ubicación tiene relación con las OBIS, será invitado a una consulta específica la primera semana de abril.

Sino no es invitado es porque su ubicación tiene relación con el tronco de la carretera y hasta que estén finalizados los Estudios de Factibilidad Técnica, Ambiental, Social, Económica y Financiera del proyecto integral se definirán las afectaciones para esa obra.

P/: ¿No está contemplada en OBIS ninguna intervención en la punta final de la carretera en San Ramón, en Santiaguito? Debería haber una intervención, es muy peligrosa.

R/: Las obras en Santiaguito no están incluidas en el proyecto de Ruta 1, normado por la Ley N. ° 9292.

P/: ¿La intervención casi simultánea de las obras no creen que podrían traer caos vial?

R/: Las obras se están planificando de modo que tengan la menor afectación vial posible, y se coordinara entre las obras el manejo de tránsito de las obras que puedan tener influencia entre ellas.

P/: ¿Los tramos que corresponden a las radiales, son parte del proyecto? Ejemplo, el tramo entrada San Ramón a la Ciudad.

R/: Las radiales entre Ruta 1 y las principales ciudades de la zona de occidente, no están incluidas dentro del proyecto del Fideicomiso.

P/: A) Entrada al Rosario y al Toro (entrada y salida)
B) Entradas y salidas a ambos lados SECTOR Bomba antes del peaje.
C) Zona de Atenas y San Francisco y San Miguel (Alto el sitio).
D) Entrada y salidas a San Miguel y después Radial Naranja.
E) Paso a desnivel, calle quesera ante Bomba Panamericana.
F) Entonces que carretera Naranja – Florencia.

R/: El estudio para el ordenamiento y mejoras de los accesos existentes a la Ruta 1, es importante aclarar que formará parte de los alcances definidos a realizar como parte de los Estudios de Factibilidad Técnica, Ambiental, Social, Económica y Financiera del proyecto integral.

P/: ¿Qué va a pasar con todos los accesos que existen en este momento sobre la Ruta 1, como el acceso en calle Orozco por ejemplo?

R/: El estudio para el ordenamiento y mejoras de los accesos existentes a la Ruta 1, es importante aclarar que formará parte de los alcances definidos a realizar como parte de los Estudios de Factibilidad Técnica, Ambiental, Social, Económica y Financiera del proyecto integral.

P/: Dentro de las OBIS, no se incluyó una ampliación en aeropuerto, esto repercutiría positivamente en la funcionalidad. ¿Cuál fue la principal causa a la que se enfrenta el Fideicomiso?

R/: Estas obras no están incluidas en el Programa de OBIS. Sin embargo, la intervención sobre el Intercambio Aeropuerto formará parte de los

alcances definidos en la contratación de los estudios de factibilidad del proyecto integral, actualmente en trámite.

6.7.1. Conclusión de la Sesión No. 4 de la Tercera Consulta

No se presentó objeción al proyecto de las OBIS del Corredor Vial San José-San Ramón por parte de las personas que asistieron a la sesión de consulta ciudadana. Se efectuará una segunda consulta una vez que se actualicen los diseños y estudios de las OBIS.

6.8. Evidencia fotográfica alusiva al desarrollo de la sesión No. 4 de la tercera consulta



Imagen No. 10. Sesión No. 4 de la tercera consulta. Lugar San José. 22 de marzo de 2018.
Hora: 7:00 p.m.



Imagen No. 11. Sesión No. 4 de la tercera consulta. Lugar San José. 22 de marzo de 2018.
Hora: 7:00 p.m.

1. Mecanismos de Seguimiento del Proyecto (Oficina de Inquietudes Comunitarias)

Como parte de la presentación de la tercera consulta, se indicó a los participantes que la Oficina de Gestión Ambiental y Social (OGAS) para el proyecto, estaría asignada previo al inicio de las obras de construcción en el Fideicomiso de la Ruta 1, se facilitó la persona responsable, el teléfono y correo electrónico para poder canalizar cualquier inquietud que tengan las partes.

También se expuso que ya se contaba con un protocolo de atención para la OGAS y que previo al inicio de la construcción se haría de conocimiento de los asistentes la ubicación física, en las instalaciones de la empresa supervisora.

El protocolo de atención se adjunta a este informe del proceso de consulta, anexo h)

2. ANEXOS

- 2.1. Matriz de Grupos de Interés**
- 2.2. Registro de Asistencia Primera Consulta**
- 2.3. Registro de Asistencia Segunda Consulta**
- 2.4. Registro de Asistencia Tercera Consulta**
- 2.5. Presentación Primera Consulta**
- 2.6. Presentación Segunda Consulta**
- 2.7. Presentación Tercera Consulta**
- 2.8. Protocolo Oficina de Gestión Ambiental y Social**