

Posición del Partido Acción Ciudadana y su candidato Luis Guillermo Solís sobre el transporte urbano en Costa Rica

El modelo de movilidad basado en el automóvil particular está agotado. Un millón cuatrocientos mil automotores saturan y colapsan nuestras vías; la mayoría llevando un solo pasajero o a lo sumo dos. La flota vehicular se incrementa en 55 mil nuevas unidades cada año. Esto es una tasa insostenible de crecimiento del 6% anual.

De Acuerdo con el Ministerio de Planificación (2008): los automóviles particulares son responsables del 75% de la contaminación atmosférica. Según estudios de la Universidad Nacional la concentración anual en San José, de partículas PM10 es de 37 microgramos por metro cúbico; muy superior a la norma establecida por la OMS de 20 ug/m³. Mientras que las partículas PM2.5 llegaron a 26 ug/m³, siendo 10 ug/m³ la norma establecida por OMS.

En este mismo estudio se encontraron otros elementos altamente dañinos para la salud de las personas como sulfatos, cloruro, nitrato, fósforo, sodio, potasio, calcio, magnesio, níquel, cromo, cobre y manganeso. (La Nación digital 13 agosto 2013).

Durante el 2009 Costa Rica emitió 68.000 toneladas métricas de dióxido de carbono (CO₂), un 44% más que la cifra emitida en 1995 (El Financiero 6 de febrero 2011). Siendo este el principal causante del cambio climático global que tanto afecta a nuestro país.

Los gastos en salud, en tratamiento de enfermedades cardiorrespiratorias y relacionadas con el sobrepeso y sedentarismo suman miles de millones de colones cada año.

Para 2005 la contaminación del aire solo en el Gran Área Metropolitana generaba gastos por US\$280 millones anuales en salud, correspondientes a hospitalizaciones, tratamientos, medicamentos, incapacidades y pérdida de productividad. (La Nación 5 de julio 2005)

De acuerdo a estadísticas de la CCSS la principal causa de atención en los hospitales y clínicas son las enfermedades respiratorias con un 23,47% (1.2 millones de personas), seguida de las circulatorias 8,63% y por último los padecimientos estomacales con un 4,96%. (CRhoy.com 15 mayo 2012).

La factura petrolera nacional aumenta día con día, los precios de la gasolina suben cada vez y la situación ya no es sostenible para nuestro país.

Existe un rezago manifiesto del sector transportista en temas de gestión ambiental y de ecoeficiencia, propiciado por la desatención estatal respectiva.

Sin embargo, es solo un 25% de la población la que se mueve en automóviles particulares, y para hacerlo requieren actualmente del 70% de todo el espacio público disponible. El 75% de la población que se moviliza a pie, en transporte público o incluso en bicicleta, cuenta apenas con

un 30% de espacio para movilizarse. Y toda la sociedad en su conjunto debe asumir los costos económicos, sociales, ambientales, en salud y en calidad de vida que implica el uso de automóviles por parte de ese 25% de la población.

La solución tradicional, que además no ha funcionado en ninguna parte del mundo es invertir cada vez más recursos y asignar cada vez más espacio público para agilizar la circulación de autos particulares. Pero debido a lo que se conoce como “fenómeno de demanda inducida”, a mayor oferta de espacio público disponible para los automotores, mayor es la demanda de espacio que estos harán, lo que provoca que aumenté exponencialmente la flota automotor, se reduzcan espacios en las ciudades para la gente y se requiera cada vez mayor inversión de recursos en un círculo interminable.

Por esta razón el PAC propone avanzar hacia un nuevo modelo de transporte y movilidad basado en sistemas intermodales de transporte público limpio y de calidad (trenes, tranvías, entre otros) y en formas no motorizadas de movilidad (bicicletas, peatonización); pero interviniendo y mejorando la red vial existente. Para ello el PAC plantea:

En el corto plazo:

1. Establecer el Instituto Nacional de Infraestructura y Transportes (INIT) en sustitución de los Consejos Sectoriales actuales: Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo de Transporte Público (CTP) y Consejo de Seguridad Vial (COSEVI).
2. Reformar la ley de concesiones de obra pública y volver a darle capacidad de ejecución al MOPT y a las Municipalidades.
3. Revisar todo el sistema de concesiones de líneas de autobuses para incorporar criterios de gestión ambiental empresarial, eficiencia energética, reducción de consumo de hidrocarburos, uso de combustibles alternativos (vehículos híbridos o eléctricos) y de emisiones atmosféricas contaminantes.
4. Incorporar criterios y normativas para mejorar la calidad en la prestación de servicios y atención al cliente por parte de las empresas de autobuses, así como de mejora continua y capacitación a choferes en temas como conducción eficiente, prevención y seguridad vial, respeto a ciclistas y peatones, normativa de tránsito, cortesía y urbanismo.
5. Reestructurar la policía de tránsito y la habilitación inmediata de policías de tránsito municipales para que se ocupen de limpiar las calles, aceras y demás espacios públicos de vehículos que se estacionan ilegalmente en ellos, aplicando las sanciones y procedimientos establecidos en la legislación vigente y que actualmente no se cumplen.

6. Promover programas dirigidos a que la población cambie sus hábitos de vida sedentarios y vuelva a caminar en distancias cortas; así como promover el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano en distancias de hasta 10 km.

7. Identificar en las ciudades cabeceras de provincia las posibilidades de desarrollar nuevas calles que contribuyan sustantivamente al descongestionamiento vehicular, generando además las herramientas legales requeridas para que estas iniciativas en defensa del bien público priven sobre intereses individuales o particulares.

En el mediano plazo

8. Terminar la carretera de circunvalación al norte de la GAM e iniciar construcción de arco norte de anillo periférico para unir rutas 27, 1 y 32; acabando con cuellos de botella, reformando puentes, intersecciones y vías que generan congestión.

9. Se promoverán sistemas intermodales de transporte, articulados y coordinados entre sí, de forma que la gente pueda utilizar diversos medios como bicicletas, autobuses, ferrocarril y tranvías y prefieran dejar su auto en casa o utilizarlo solo cuando realmente sea necesario.

10. Se establecerán carriles exclusivos para autobuses y otras formas de transporte público en las carreteras y autopistas interurbanas.

11. Se establecerá un tren eléctrico interurbano con horarios continuos, moderno, eficiente y de calidad. Este se articulará con otras formas de transporte, estableciendo estaciones y paradas compartidas con tranvías, autobuses, sistemas de bicis públicas entre otros.

12. Se establecerá un sistema de tranvías en las principales ciudades del país que pueda articularse con otros medios a través de paradas y estaciones combinadas.

13. Se promoverá el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano. Para ello se construirán ciclovías separadas físicamente de la vía pública en las autopistas y carreteras interurbanas con velocidades superiores a 60 kph. Se trazarán carriles bici de uso exclusivo en las calles urbanas y carreteras con velocidades inferiores a 60kph pero superiores a 40kph. Se trazarán carriles bici de uso compartido en calles urbanas con velocidades inferiores a 40kph. Se establecerán “zonas 30” en los cascos urbanos para uso compartido de automóviles y bicicletas.

14. Se desarrollará un sistema de bicis públicas en estaciones, centros de estudio y otros sitios públicos, que mediante previa inscripción y pago de una anualidad, estará al servicio de la población para viajes de hasta 30 minutos.

15. Se promoverá el desarrollo de infraestructura ciclista de bajo costo como la señalización vertical y horizontal, la instalación de parqueos para bicis en sitios públicos, paradas y estaciones para que cada vez más personas prefieran dejar su auto en casa y moverse a través de estas formas más sanas y menos congestionantes de movilidad.

16. Se establecerá un sistema de certificaciones para comercios, oficinas y agencias públicas que desarrollen infraestructura “bici amigable”; y que promuevan que clientes, usuarios y empleados se movilicen en bici hacia sus instalaciones a través de descuentos, facilidades, horarios especiales y otras políticas y beneficios similares.

17. Se promoverá la peatonización de los cascos urbanos para que la gente vuelva a caminar, ampliando y mejorando los bulevares existentes y construyendo nuevos, tanto en las ciudades de la GAM como fuera de ella.

18. Desarrollar nuevas calles que contribuyan sustantivamente al descongestionamiento vehicular en nuestras principales ciudades (ejemplo: salidas de Barrio México a La Uruca, salida de Barrio Pinto a Urbanización al Sur de Plaza del Sol, Mc Donald y Pops en Curridabat)