

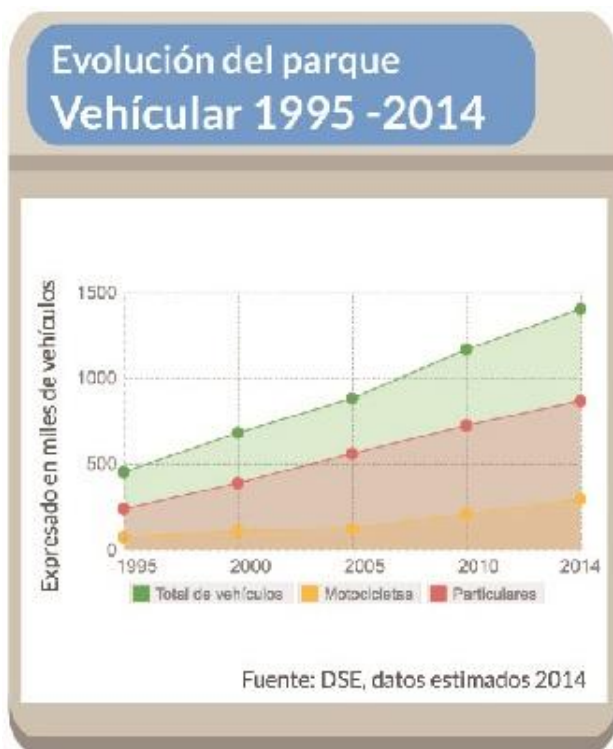


Movilidad y seguridad vial en las ciudades

Arturo Steinvorth Álvarez
CEGESTI

El transporte se ha posicionado como uno de los grandes retos que Costa Rica tiene por delante. El descontento de la población con la infraestructura y los sistemas de transporte público crece día con día ante la falta de señales positivas. Muchos ciudadanos han optado por el transporte particular y la flota vehicular ha aumentado significativamente durante los últimos 20 años (Figura 1).

La planificación vial en el país no ha promovido formas de movilización distintas al uso de automóviles. Esto, aunado al crecimiento del parque vehicular, pone en riesgo a las poblaciones vulnerables como los peatones, niños, ciclistas y motociclistas. La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que al año mueren 1,2 millones de personas en accidentes de tránsito a nivel mundial, de los cuales 186 300 son menores de 18 años (World Health Organization [WHO], 2015a). De acuerdo con el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), en el período 2010-2012 alrededor del 70% de las muertes registradas por accidentes de tránsito se dieron en este tipo de poblaciones, siendo los peatones el grupo que contabilizó la mayor cantidad (Figura 2).



Evolución del parque vehicular 1995-2014 en Costa Rica.
Fuente: DSE, 2014.

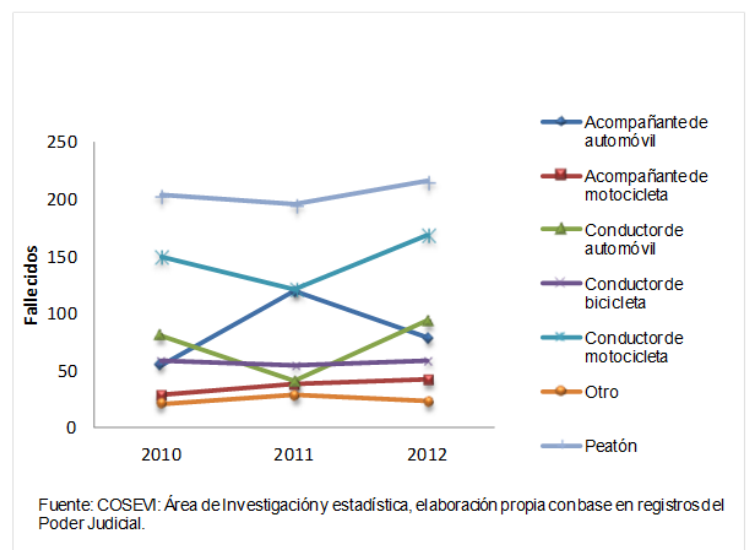


Figura 2. Muertes totales por tipo de usuario en el período 2010-2012. Fuente: COSEVI, 2015.

El tema de la seguridad vial es intersectorial: involucra al transporte, a la salud, a la educación y a la policía (WHO, 2015b). El Ministro de Salud Dr. Fernando Llorca manifestó durante la presentación de la nueva Política Nacional de Salud la necesidad de abordar la movilidad de una manera más holística, y planificar en función tanto de peatones, ciclistas, motociclistas y otras formas de movilización (Dyer, 2015).

¿Qué se puede hacer para disminuir las muertes en carretera?

La reducción de las muertes en carretera implica cambiar el modo en el que se ha venido planificando. Al promover el uso del espacio público en su mayoría para los vehículos, se desprotege al resto de usuarios de las vías. Conocer el tipo y cantidad de usuarios que utilizan las vías es de gran importancia para poder planificar de una manera acorde para que todos vean satisfechas sus necesidades. Algunas medidas para poder crear ciudades más seguras son las siguientes (WRI, 2015):

- Evitar la mancha urbana: al expandir las ciudades horizontalmente, la movilización dentro de estas se hace más compleja, ya que las distancias entre los puntos de interés aumentan. Al incrementar las distancias, los medios de transporte no motorizados como caminar o andar en bicicleta se ven afectados, porque toma mayor tiempo para desplazarse. En estos casos se recurre a los medios de transporte motorizados, y crecen los riesgos de accidentes. Ciudades más compactas y con buenas conexiones entre los puntos de mayor afluencia permiten reducir estos peligros.
- Reducir las velocidades de circulación: está demostrado que a mayor velocidad de circulación, mayor la posibilidad de muerte en accidentes de tránsito. A velocidades menores de 40-50 km/h se reduce considerablemente el riesgo de una fatalidad. La reducción de velocidad es sumamente importante en áreas con mucha circulación peatonal: hospitales, escuelas y otras áreas donde haya presencia de poblaciones vulnerables.
- Diseños seguros para todas las personas usuarias: como se mencionó anteriormente, muchas de las vías han estado diseñadas únicamente para los vehículos. Proteger a todas las personas que utilizan las vías contribuye a reducir el riesgo de accidentes. Por ejemplo acondicionar las aceras para que sean utilizables por todo tipo de personas, ciclovías con protección para evitar la invasión de otros vehículos, carriles exclusivos

para el transporte público y vías debidamente señalizadas para los usuarios (ver Figura 3)

- Crear más espacios exclusivos para peatones: aparte de brindar mayor protección para muchos usuarios, las zonas peatonales pueden conllevar grandes beneficios económicos.
- Construir redes de ciclovías: las bicicletas son un excelente medio de transporte dentro de las ciudades. Su uso tiene varios impactos positivos para los ciudadanos: ayudan a mejorar tanto la calidad de aire urbana como la reducción de gases de efecto invernadero al no emitir contaminantes, es un buen ejercicio y contribuye a alcanzar una mejor calidad de vida. Es importante que las redes estén conectadas a zonas de trabajo, escuelas, lugares recreacionales, entre otros.
- Acceso a transporte público seguro y de calidad: el transporte público de calidad permite disminuir el número de vehículos necesarios para transportar personas. Los sistemas de autobuses rápidos han logrado disminuir hasta un 50% las fatalidades y lesiones severas.
- Utilizar datos para detección de problemas: aprovechar las herramientas e información de las distintas instituciones nacionales con el fin de abordar los problemas de una manera más integral.

A “Complete Street” in Mexico City



www.wri.org/cities-safer-design

WORLD RESOURCES INSTITUTE

Figura 3. Calle debidamente diseñada y señalizada.
Fuente: WRI, 2015.

Es claro que las ciudades en Costa Rica tienen muchas oportunidades para mejorar. Brindar mayor seguridad para los distintos tipos de personas usuarias de las vías es solamente una de las tantas acciones que se pueden realizar.

Durante el mes de julio del año en curso se llevó a cabo el 1er Congreso Nacional de Movilidad Urbana: Hacia Ciudades Seguras y Sostenibles, en el cual CEGESTI tuvo la oportunidad de participar. Dicho congreso permitió poner en la palestra la importancia de reordenar las ciudades y migrar del actual modelo "carrocentrista" hacia uno donde se consideren todas las diversas formas de movilidad, con las debidas consideraciones de seguridad para toda la población usuaria de cada una de ellas. Los resultados de esta reorganización del transporte traerán beneficios en lo económico, lo ambiental, la salud y lo social. Convertir nuestras ciudades en lugares más seguros contribuirá a alcanzar nuestra meta nacional de ser el primer país carbono neutral para el 2021 y a mejorar la calidad de vida de nuestros habitantes y estará alineado con el objetivo 11 de las Metas de Desarrollo Sostenible que serán adoptadas en setiembre del presente año por los miembros de las Naciones Unidas (United Nations Development Program [UNDP], 2015).

Referencias bibliográficas

Consejo de Seguridad Vial [COSEVI]. 2015. *Estadísticas*. Disponible en: <https://www.csv.go.cr/estadisticas>.

Dirección Sectorial de Energía [DSE]. 2014. *Mesa nacional de diálogo sobre transporte y combustibles: Hacia el VII Plan Nacional de Energía 2015-2030*. Disponible en: <http://www.dialogoenergiacr.com/wp-content/uploads/2014/10/Infoqr%C3%A1fico-1.jpg>.

Dyer,Z. 2015. *Costa Rican health minister: Auto accidents are a public health issue*. The Tico Times. Disponible en: <http://www.ticotimes.net/2015/08/04/costa-rican-health-minister-car-accidents-public-health-issue>.

United Nations Development Program [UNDP]. 2015. *Post-2015 sustainable development agenda*. Disponible en: <http://www.undp.org/content/undp/en/home/mdgoverview/post-2015-development-agenda.html>.

World Health Organization [WHO]. 2015a. *Factsheet*. Disponible en: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>.

World Health Organization [WHO]. 2015b. *Keeping the children safe*. Disponible en: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/162176/1/WHO_NMH_NVI_15.3_eng.pdf?ua=1&ua=1.

World Resources Institute [WRI]. 2015. *Cities safer by design*. Disponible en: <http://www.wri.org/publication/cities-safer-design>.

Éxito Empresarial

Es una publicación periódica de CEGESTI.
Puede seguir este boletín en



Para leer los artículos publicados anteriormente,
visite: www.publicaciones.cegesti.org