



Ticos perciben que congestión vial se agravará en el futuro

Consultados emplean en promedio 43 minutos diarios para llegar a su destino, 9 minutos más que en el 2015

1 FEB 2017 Economía



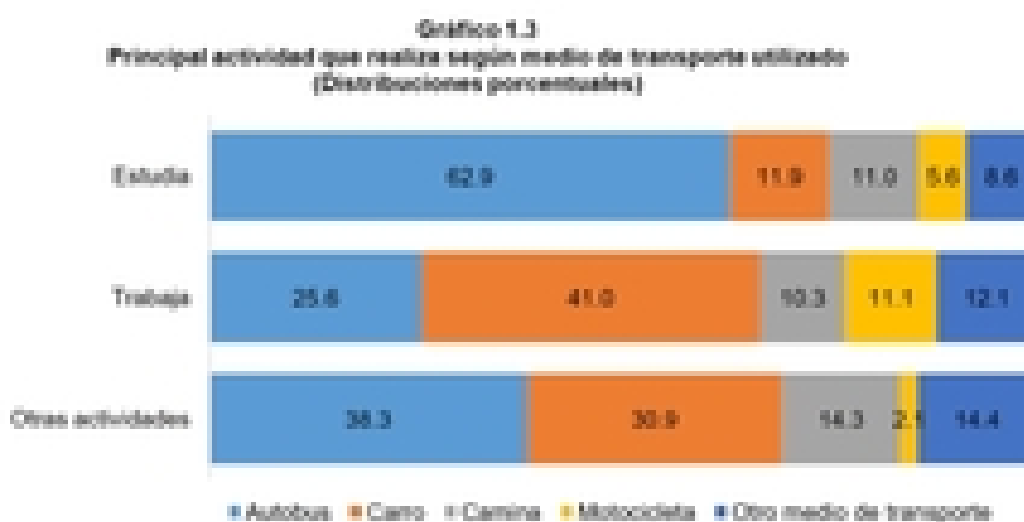
La persona que viaja en transporte público produce mucho menos emisiones por kilómetro recorrido que la que viaja en carro. Por eso se debería incentivar al pasajero verde. (foto archivo ODI)

Una inmensa mayoría de las y los costarricenses, opinan que el congestión vial que se vive en el país cada día, será aún mayor a la vuelta de un año. **Así lo determinan**

datos de la [Encuesta Actualidades 2016](#), desarrollada por estudiantes de tercer año de la Escuela de Estadística de la Universidad de Costa Rica (UCR), del curso de Diseño de Encuestas por Muestreo.

El análisis realizado por los estudiantes Jeinny María Grant Meinott, María José Hidalgo Gutiérrez y Juan José Montero Solórzano, muestra que en general la población percibe que el congestionamiento en carretera ha aumentado y que así seguirá siendo en los próximos años, pues un 88,4% considera que si lo comparamos con lo que sucedía un año atrás, ahora es más frecuente, y un 90,4% afirma que dentro de un año será aún peor.

Según la información recolectada, esto no es de extrañar si se toma en cuenta que en promedio cada una de las personas consultadas sale de su casa cinco días a la semana, en gran medida para ir a trabajar (57,3%), en un porcentaje menor (9,9%) para ir a estudiar y para acudir a otras actividades tales como deporte, recreación y compras, que entre todas suman un 32,7%. A lo anterior se une la forma en que las personas se desplazan, pues la mayoría lo hace en carro (32,2%) o en autobús (31,0%).



Fuente: Escuela de Estadística, Universidad de Costa Rica. Encuesta Actualidades 2016. (Octubre, 2016).

La mayoría de las personas acude a su lugar de trabajo en carro. (Encuesta Actualidades 2016)

Para la estudiante María José Hidalgo Gutiérrez, un dato interesante es que quienes se movilizan para ir al trabajo lo hacen primordialmente en carro (41,0%) y en menor proporción (25,6%) en autobús. Con respecto a los que se dirigen a estudiar se da una situación inversa pues el principal medio de transporte es el autobús (62,9%) y en menor proporción el carro (11,9%).

El desbalance que existe entre el crecimiento vehicular y la infraestructura vial existente, es a juicio de Grant, Hidalgo y Montero, lo que influye para que en general las personas consultadas en promedio inviertan actualmente 43 minutos para ir a su destino principal, en tanto que un año atrás empleaban 34 minutos. “Esto permite afirmar que, en el transcurso del último año, el tiempo en carretera se incrementó en promedio 9 minutos, aunque la diferencia es mayor en el área urbana (10 minutos) que en la zona rural (7 minutos)”, destacaron.

Por esa razón durante la consulta pudieron palpar que existe un amplio apoyo para que en el país se apliquen diferentes medidas que logren descongestionar las carreteras.



El país está pagando un costo muy elevado por el incremento en el uso de motocicletas. Solo en el 2016 hubo más de 20 mil heridos en el país y se disparó el número de personas fallecidas, sobre todo jóvenes menores de 30 años. (foto archivo ODI)

En ese sentido un 87% de los consultados apoya una mejora en el servicio del tren para incentivar su uso, un 86,3% el teletrabajo, un 86,0% construir infraestructura para incentivar el uso de las bicicletas y un 85,5% mejorar el servicio de autobús.

Entre las menos populares, pero con magnitudes que superan el 50 por ciento, se encuentran rebajar los impuestos a las motocicletas para incentivar su uso (59,9%) y aplicar la restricción vehicular, según el número de placa, por un día completo a la semana en todo el país (57,8%).

Gráfico 1.4
Opinión acerca de las medidas de descongestión vial
(Distribuciones porcentuales)



Fuente: Escuela de Estadística, Universidad de Costa Rica. Encuesta Actualidades 2016. Octubre, 2016.

El teletrabajo es una de las opciones más populares propuestas por las personas consultadas para descongestionar las vías. (Encuesta Actualidades 2016)

Solución integral

Al respecto el Ing. Henry Hernández Vega, del Programa de Infraestructura del Transporte ([PITRA](#)) del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales ([LANAMME](#)) de la UCR, **indicó que todas las soluciones mencionadas por las personas consultadas deben ser parte de una solución integral al problema de la congestión vial.** “Las opciones que más apoyan las personas son las que mejor contribuyen a su movilidad y lo que el gestor debe buscar es que la gente utilice medios de transporte que sean menos intensivos en el uso de energía y del espacio”.

A juicio de Hernández si partimos de que en la Gran Área Metropolitana (GAM) más de un millón de personas se movilizan en autobús, lo prioritario es mejorar el sistema de transporte público, lo cual motivaría a muchas personas a utilizar este medio de transporte y de paso reduciría la carga vehicular. **“La idea también es mejorar la operación para que existan corredores exclusivos y prioritarios de transporte público, troncalizar el servicio para que no todos los buses entren a San José e incentivar el uso del tren como un conector de larga distancia. Eso mejoraría significativamente el sistema”.**

¿Cómo lograr esto con las mismas calles de hace 30 o 50 años? En opinión de Hernández es necesario llevar la discusión a otro nivel y tomar decisiones adecuadas partiendo de que el espacio público es de todos. “Para muchas personas esto puede sonar chocante, pero hay que entender que mientras un 20 o un 30 por ciento de la población viaja en automóvil, un 50 o un 60 por ciento se moviliza en transporte público, por lo se le debería dar la mitad del derecho de vía al que viaja en transporte público”.



En el sistema vial costarricense los peatones y ciclistas deberían dejar de ser usuarios de tercera categoría. (foto archivo ODI)

En ciudades como Curitiba (Brasil) y Bogotá (Colombia) desde hace años, y más recientemente en Guatemala y San Salvador, han apostado por maximizar el uso de la limitada infraestructura, **priorizando el transporte público e implementado sistemas BRT (del inglés Bus Rapid Transit) o sistemas de transporte público masivo de pasajeros, restringiendo el uso de ciertos corredores al transporte privado y otorgando carriles exclusivos para autobuses.**

Otras ciudades como Singapur, Estocolmo y Londres han optado por tarificación vial, lo que implica que si una persona ingresa a la ciudad en hora pico con su vehículo, debe pagar una tarifa o peaje por congestionar. “Hay que entender –explicó el especialista- que cuando entro a una congestión como conductor lo que veo es una gran cantidad de carros que me están atrasando, **pero no interiorizo que yo también estoy causándole un perjuicio a los demás, soy parte de la congestión y también atraso a los que vienen detrás. Con esto yo genero un costo a los otros usuarios de la vía y en realidad no lo estoy pagando**”.

Por eso en esas ciudades cobran una cuota a quienes congestionan, la cual se reinvierte en mejorar el transporte público, comprar unidades, construir mejores paradas, carriles exclusivos, ciclovías y aceras, mejorar la iluminación, la seguridad, etc. **“De lo que se trata es de avanzar en todo aquello que le permita al usuario sentirse más cómodo y seguro en el autobús y reducir el tiempo de traslado que es lo que la gente realmente necesita”, concluyó Hernández Vega.**



En Costa Rica la flota vehicular se incrementa un 5% por año, en parte porque es más fácil comprar un carro nuevo que una casa. (foto archivo ODI)

Rocío Marín González
Periodista Oficina de Divulgación e Información
rocio.marin@ucr.ac.cr

Etiquetas: [escuela de estadística](#), [lanamme](#), [programa de infraestructura del transporte](#), [estudiantes](#), [investigación](#), [jeinny maria grant meinott](#), [maria jose hidalgo gutierrez](#), [juan jose montero solorzano](#), [henry hernandez vega](#).