

# Creando Ciudades Inclusivas, Seguras y Saludables

## Segunda Parte

### PRESENTACIÓN FINAL

Lizeth Calderón Brenes, Arquitecta  
Asesora en la Unidad Ejecutora de Sectorización -  
Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial

COSTA RICA

09.05.2022

## CASO DE ESTUDIO: MOVILIDAD Y TRANSPORTE EN EL DISTRITO CATEDRAL - NODO DE INTEGRACIÓN EN PLAZA GONZÁLEZ VÍQUEZ



## Indice

I.	Introducción .....	pg. 03
II.	Definición general del problema.....	pg. 06
III.	Ubicación Geográfica.....	pg. 07
IV.	Ámbito de Competencia.....	pg.08
V.	Concepto del Proyecto.....	pg.10
VI.	Drivers de Cambio.....	pg.11
VII.	Identificación de Barreras.....	pg.12
VIII.	Áreas Claves .....	pg.13
IX.	Visión futura.....	pg.14
X.	Hoja de Ruta.....	pg.21
XI.	Plan de Acción Integrado.....	pg.22
XII.	Modelo de Gobernanza.....	pg.28
XIII.	Conclusiones .....	pg.29
XIV.	Bibliografía y fuentes consultadas .....	pg.30

# 1. Introducción

## Introducción

El presente trabajo tiene como fin desarrollar la segunda parte del curso donde mediante un análisis previo en el Distrito Catedral, de la capital de San José Costa Rica, en el intervienen la movilidad, el transporte motorizado y no motorizado, buscando mejorar los espacios públicos existentes, crear espacios más verdes y saludables, mejorar la seguridad ciudadana en su entorno, diseñar ciclovías seguras, espacios caminables, con ello incentivar el uso de la bicicleta y desincentivar el uso del automóvil privado para promover el uso del transporte público eficiente.

En esta segunda parte una vez desarrollado el análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas del Proyecto y conociendo el ámbito de competencia donde se desarrollará el proyecto, realizando un modelo conceptual que permita definir las demandas del proyecto las cuales se basarán en la Demanda de Movilidad Urbana, Demanda de Movilidad de Adultos Mayores y Demanda de Movilidad Nocturna, buscando así las necesidades básicas de cada una de ellas y las políticas y los cambios que se requieren para el desarrollo del proyecto.

En esta lucha por mejorar la ciudad y en este caso el Distrito Catedral, se crea la necesidad de mejorar la infraestructura vial, darle continuidad al Proyecto de Sectorización que permitirá un transporte público más eficiente y sostenible, desarrollar y centralizar los nodos de integración, adaptar mejores espacios para los usuarios y peatones, como parques, calles, espacios de entretenimiento, espacios que inviten a permanecer y que sean seguros, con ello realizar recorridos cortos que generen intermodalidad. “El espacio público corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente”,

## Introducción

Crear un sistema de transporte público eficiente, permitirá reducir el ingreso de vehículos privados al centro de la ciudad de San José e incentivar la movilidad motorizada y no motorizada en el Distrito Catedral, permitiendo que la zona sea peatonizable, manteniendo algunas paradas de transporte público que garanticen la accesibilidad, se crearán carriles exclusivos para buses y se centralizarán paradas terminales alrededor de la ciudad.

Costa Rica enfrenta desordenes de movilidad urbana y de tener espacios públicos inclusivos y seguros, aunado a una carencia de infraestructura vial, una red de transporte público ineficiente y un crecimiento en el transporte privado que no cesa y no se encuentra organizado, pero con el propósito de generar una hoja de ruta y un plan de acción que permitan alcanzar las metas propuestas y descentralizar el uso del vehículo privado fuera de la ciudad, pero que mediante la troncalización los usuarios puedan realizar recorridos que minimicen los tiempos de viaje y faciliten la eficiencia del sistema de transporte público.

El diseñar los nodos de integración intermodal permitirán lograr el amarre de una red de movilidad e implementar un sistema de bicicletas o de alquiler que conecten con dichos nodos y con los espacios peatonizables

## 1.1 Definición general del Problema

- Costa Rica juega un papel estratégico en el desarrollo sostenible de nuestro país. Es en la Gran Área Metropolitana donde se concentra la mayor parte de problemas medioambientales, la contaminación ambiental y sónica produce serios problemas que repercuten en la calidad de vida de la población, generando problemas en la salud y por ende en el rendimiento económico.
- Somos cerca de 5 millones de habitantes los cuales 2,9 millones de habitantes se concentran en la GAM y una flota vehicular de más de 1.5 millones, volviendo la infraestructura vial ineficiente e inmanejable.
- En transporte público se efectúan diariamente más de 2 millones y tres cuartas partes de esos traslados tienen como destino u origen de viaje el centro de San José, eso quiere decir que más de 300.000 vehículos pasan por el centro de la capital, generando un problema vial mayor, dado que en la Capital no existen vía troncales, terminales intermodales, nodos de integración, y espacios públicos verdes que minimicen el impacto vial y ambiental que esto genera en nuestra ciudad.



Fotografía: Lizeth Calderón Brenes. Calle O- Av. 4



Fotografía: Plaza de La Cultura-Teatro Nacional



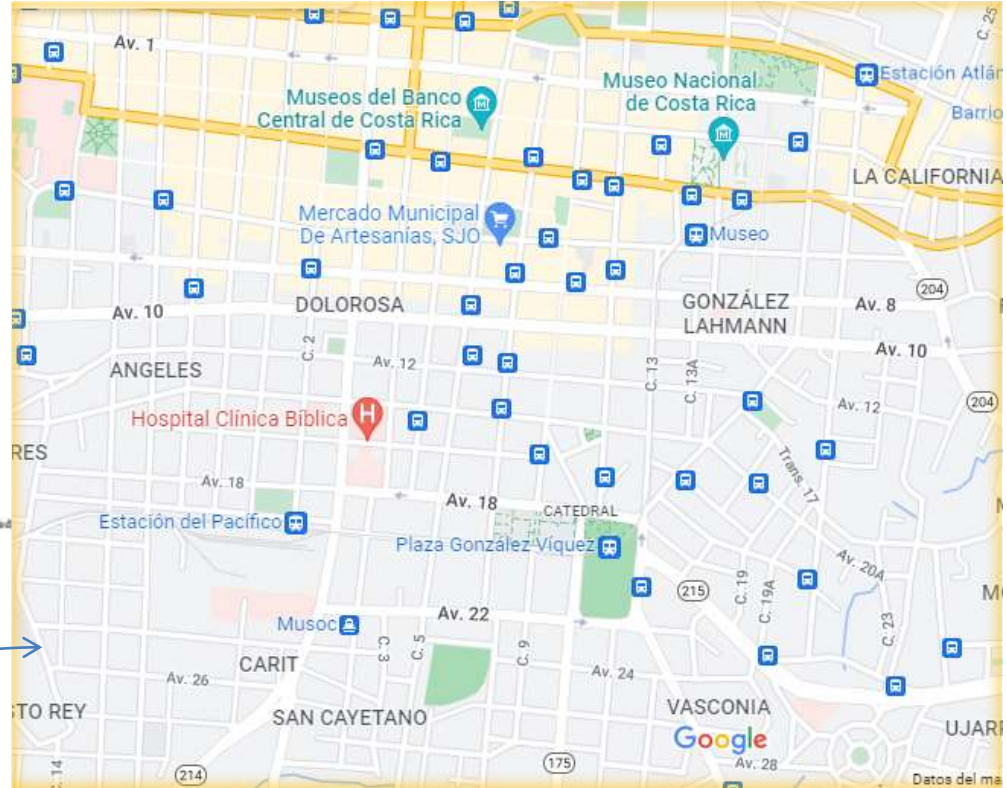
Fotografía: Lizeth Calderón Brenes. Calle -7 Av. 2

# Ubicación Geográfica

Costa Rica



Población de la GAM 2.9 Millones  
4.8 m de habitantes  
1.5 m de vehículos  
2 m de viajes de Transporte Público  
300 mil de vehículos pasando por el centro  
No hay rutas troncales  
Ingreso 50 m de veh. c/año



Catedral es el distrito cuarto del cantón de San José en la provincia homónima. El distrito se encuentra en su totalidad contenido dentro de los límites de la ciudad de San José. 15682 hab.

- Fundación: 7 de diciembre de 1848
- Densidad: 6673.19 hab/km<sup>2</sup>
- Total: 2.35 km<sup>2</sup>
- Media: 1161 m.s.n.m.

# Ámbito de Competencia

## BARRIOS, SERVICIOS PUBLICOS Y COMUNALES DEL DISTRITO CATEDRAL

Barrio	Superficie del Barrio (ha)	Habitantes	Nº de Viviendas	Superficie del Barrio (ha)	Habitantes
1. BELLA VISTA	222	16	34997	272	272
2. CALLES VIEJAS	134	12	20400	134	134
3. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
4. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
5. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
6. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
7. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
8. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
9. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
10. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
11. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
12. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
13. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
14. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
15. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
16. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
17. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
18. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
19. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
20. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26
21. CALLES VIEJAS	12 26	12	20400	12 26	12 26

**Simbología**

**Leyenda**

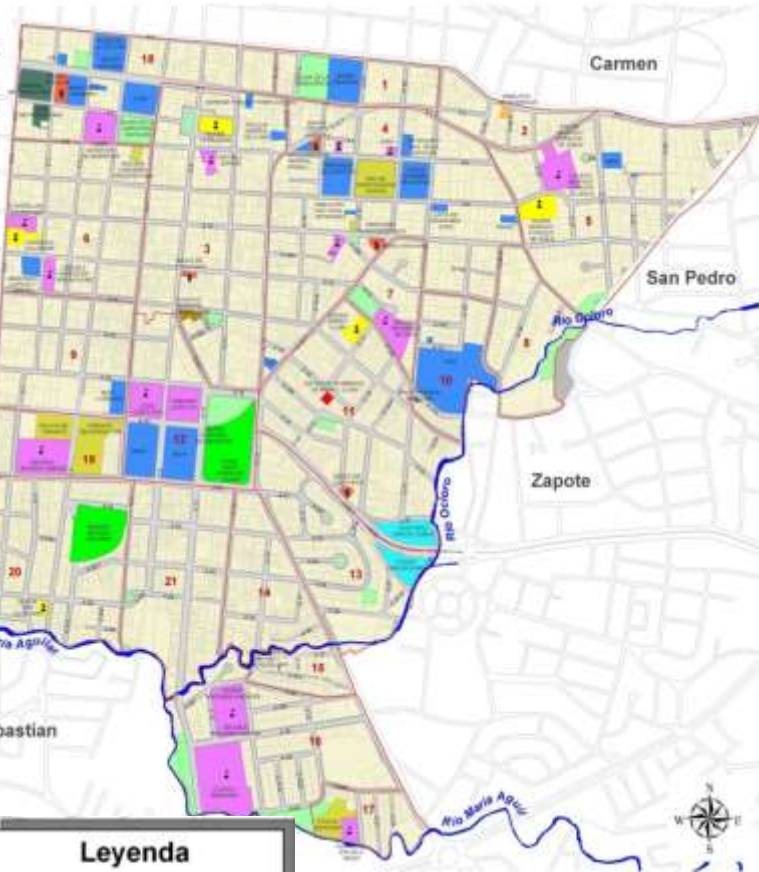
- Limites de barrio
- Rios
- Propiedades
- Iglesia
- Escuelas y colegios
- Hospital
- Banco
- Aeropuerto



**Simbología**

**Leyenda**

- Institucional gubernamental
- Institucional municipal
- Institucional comunal
- Salud
- Educación
- Religioso
- Bomberos y cruz roja
- Seguridad
- Bibliotecas
- Banca
- Cementerios
- Embajadas
- Deporte y recreación
- Parques y áreas verdes



**F**

- CALIDAD DE CAPITALIDAD
- EDIFICIOS PATRIMONIALES
- OFERTA DE CULTURA, OCIO Y...

**O**

- APOYO PÚBLICO/ PRIVADO
- EMPRESA MIXTA PROV. RESIDENCIAL
- SECTOR TURISMO, CULTURA Y SALUD

**D**

- ENVEJECIMIENTO
- EDIFICACIONES DESOCUPADAS
- DEFICIENTE MOVILIDAD PEATONAL

- CONGESTIÓN VIAL
- CONTAMINACIÓN
- TP DEFICIENTE

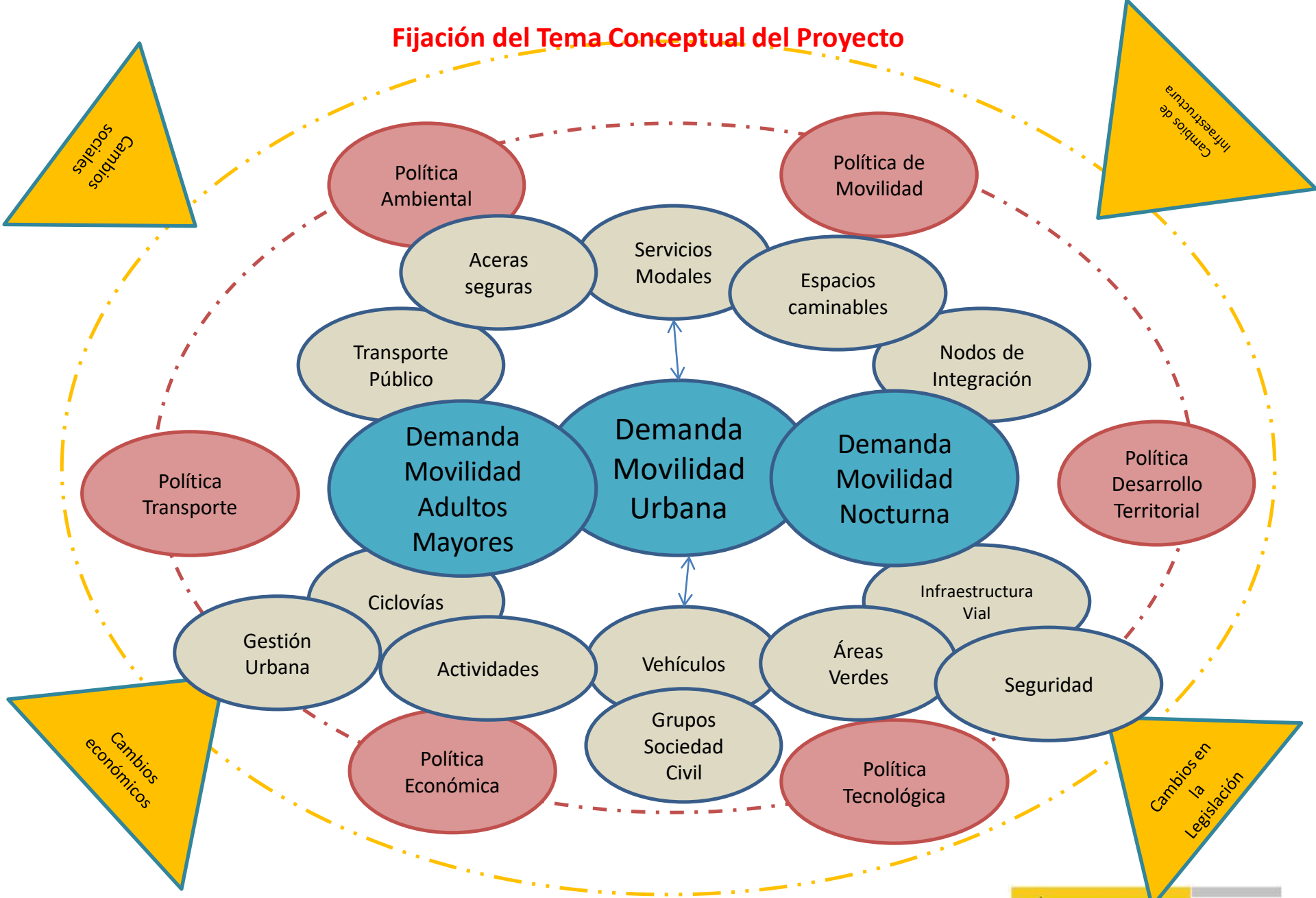
**A**

- DIFICULTAD DE COORDINACIÓN INSTITUCIONAL
- CAMBIO CLIMÁTICO
- CULTURA CARROCÉNTRICA

# ¡Que nadie se quede atrás!



# Fijación del Tema Conceptual del Proyecto



## Identificación de drivers de cambio e implicaciones

Drivers del Cambio	Implicaciones en la Movilidad Urbana
Concentración Urbana	Empeorar la crisis climática, pérdida de la biodiversidad, contaminación ambiental, incremento en la demanda de recursos.
Incremento en la contaminación ambiental	Urge reducir las emisiones Gases de Efecto Invernadero
Conciencia ambiental	Presión y compromiso ciudadano, para mejorar la movilidad urbana sostenible
Vivienda de fácil acceso	Crecimiento de la población, de proyectos habitacionales
Incidencia de la Pobreza	Inseguridad, crecimiento en los problemas de salud, desnutrición, delincuencia.
Conectividad vial (Rutas Troncales)	Reducción de la flota vehicular en el centro, mejora en el Servicio de Transporte Público
Patrimonio Histórico	Atracción del turismo, protección y embellecimiento de la ciudad
Riqueza Paisajista	Mejora de la calidad del ambiente, atractivos visuales, salud mental y física.
Liderazgo Privado	Compromiso, Proyectos de mejora de calidad de vida, desarrollo de proyectos de movilidad y oportunidades de desarrollo
Liderazgo Público	Compromiso, Desarrollo de Proyectos, Involucra a la Sociedad Civil, Protección del ambiente y la ciudad.
Economía diversa	Implementar proyectos y hacerlos efectivos. Movilidad de Mercancías.
Seguridad ciudadana	Protección y seguridad, Desarrollo de actividades a diferentes horas, que mejoren la economía y el atractivo de la ciudad.
Aumento de la Población Adulto Mayor y con discapacidad	Aumentará el número de adultos mayores y personas con capacidades especiales y se requiere mas espacios que se adapten al fácil acceso de estas personas.
Pago electrónico	Regulación de los fondos y el pago del uso de TP

## Identificación de Barreras

Inseguridad  
Ciudadana

Falta de presupuesto  
para la ejecución de  
proyectos

Accesibilidad  
Universal

Arquitectónicas de  
Acceso al interior de  
los edificios

Falta de compromiso  
de los ciudadanos

Comunicación  
directa con la  
sociedad civil y las  
instituciones

Movilidad y acceso a  
los diferentes modos  
de transporte

Falta de puesta en  
marcha de los  
Gobiernos

Actualización de  
Legislación

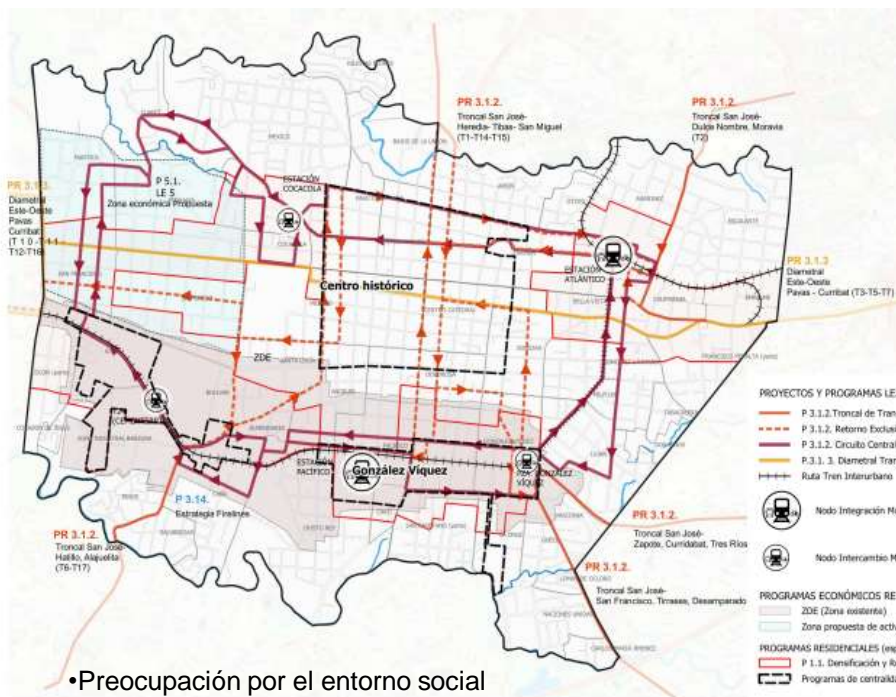
Urbanísticas en calles  
y espacios públicos

Rechazo de los  
comerciantes a  
peatonalizar

Falta de  
Infraestructura Vial  
adecuada para los  
usuarios

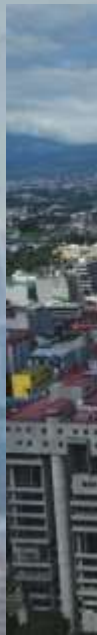
# Áreas Claves

- 1  Mejoramiento de Movilidad Peatonal
- 2  Fomento de Movilidad No Motorizada
- 3  Organización y Priorización de TP
- 4  Rutas de emergencia y distribución
- 5  Educación y Cultura Vial



- Preocupación por el entorno social
- Mejora del transporte público más eficiente y saludable
- Mejora de la Sostenibilidad Medioambiental de la zona.
- Transparencia entre Gobiernos y Sociedades
- Movilidad Urbana y Transporte Sostenible
- Planificación Urbana Eficiente
- Desincentivos en el uso del vehículo privado
- Implementar el Proyecto de Sectorización de Transporte Público modalidad autobús.

# Visión futura



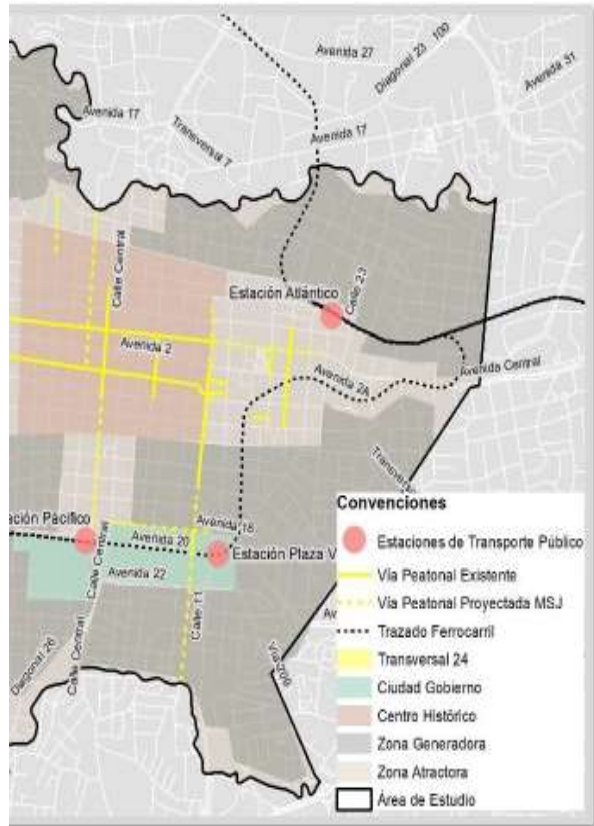
## Visión futura

La Visión futura para El Distrito Catedral respecto al modelo de ciudad deseado, mejorará la movilidad urbana y el transporte público, brindará a los ciudadanos espacios más atractivos, sostenibles y saludables, en el cual veremos un sistema de movilidad integral, eficiente e inclusivo, permitiéndoles a todas las personas el acceso a las actividades que deseen realizar de una manera fácil, el poder utilizar cualquier modo de transporte que promueva la circulación motorizada como la no motorizada, siendo esta sustentable en beneficio del distrito y que a su vez permita obtener un campo visual atractivo y saludable.

Se desarrollará un sistema integrado de transporte público con una infraestructura que generen viajes rápidos y seguros, mediante rutas troncales que concentren los viajes, racionalice la oferta y canalice mediante carriles exclusivos que logre disminuir los tiempo de recorridos y el beneficio de los usuarios hasta en salud pública.

En el Distrito Catedral se encontrarán los Proyectos desarrollados para el bien de la ciudad, como lo son Ciudad Gobierno donde se centralizarán algunas Instituciones del Estado, una parte del Centro Histórico de la capital, que les permita a los peatones un espacio para apreciar su valor histórico, cultural y arquitectónico de esa parte de la ciudad, la centralización de nodos de integración permitirán que a los usuarios del transporte público se les facilite el acceso a los desplazamientos dentro y fuera de la ciudad de forma integral, la creación de espacios más caminables, movilidad activa, atractivo turístico, ciclovías, desarrollo de proyectos de urbanismo táctico permitiendo mejorar la seguridad vial de los usuarios y así lograr una ciudad más atractiva y segura en todos sus ámbitos.

## Dinámica actual y futura del Distrito Catedral

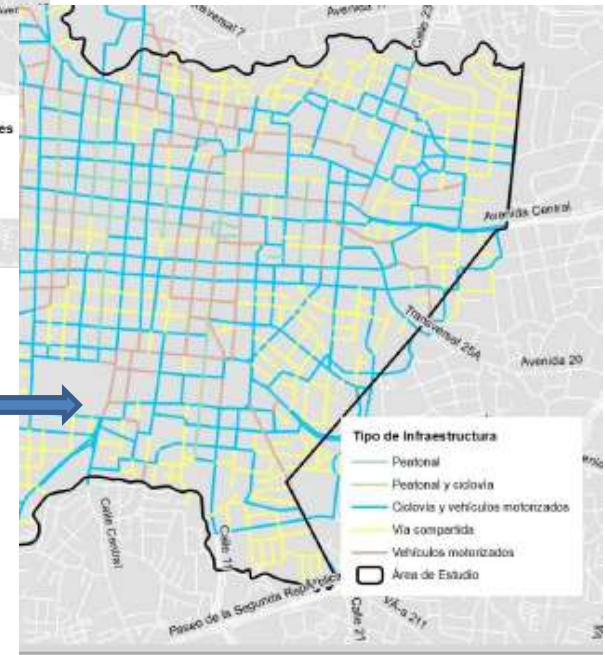


Fuente: Informe Final PIMUS 4D. Municipalidad de San José



Priorización de intervenciones peatonales al 2020, donde aparecen las aceras asociadas al proyecto de Sectorización y la priorización de ciclovías

Para el año 2035, se espera que con el centro histórico y ciudad gobierno, esas zonas serán con vías más peatonales y vías de tráfico vehicular con prioridad ciclista y peatonal. El resto de vías según el informe de la Municipalidad buscan ser más amigables para los más vulnerables.



Fuente: Informe Final PIMUS 4D. Municipalidad de San José

## Visión futura

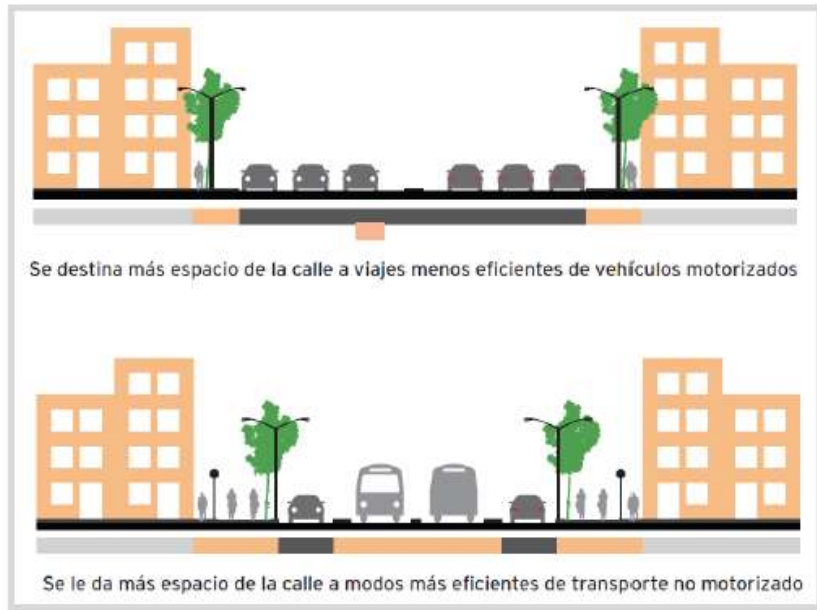


En la búsqueda de mejorar la movilidad y el transporte público en la ciudad es importante tomar en cuenta el conjunto de ciudad, los espacios arquitectónicos, las plazas, los antejardines, la arborización, etc, buscando el bien común de los ciudadanos y brindarle a los espacios olvidados una nueva imagen, permitiendo así el desarrollo integral de esa parte de la ciudad y el compromiso de los ciudadanos del lugar y los que viene de paso.

FEU, Simulación urbanística de reactivación de espacios públicos, recuperación de plazas, generación de la movilidad sostenible, seguridad y bienestar y bienestar a la comunidad del centro con la generación de nueva oferta de base

file:///C:/Users/Lizeth%20Calder%C3%B3n%20B/Downloads/REGENERACION%204%20DISTRITOS%20CENTRALES.pdf

## Redistribución de la calzada para beneficio de los peatones



Fuente: Informe Final PIMUS 4D. Municipalidad de San José



Fuente: San José, Calle 7, Distrito Catedral. Foto: Lizeth Calderón Brenes, abril 2022



Fuente: San José, Calle 9, Avenida 10 y Avenida 2, Distrito Catedral. Foto: Lizeth Calderón Brenes, abril 2022



# Visión futura



<http://impu2.ecua-web.com/2019/04/11/que-es-y-como-se-construyo-la-vision/>



Foto: Av.10 – Boulevard Chino. Lizeth Calderón Brenes – abril 2022



Foto: Calle 4 – Boulevard Av. 4. Lizeth Calderón Brenes – abril 2022



Fuente: Perfil de actores que intervienen en las calzadas en SJ. Informe Pimus – Municipalidad SJ

## Visión futura



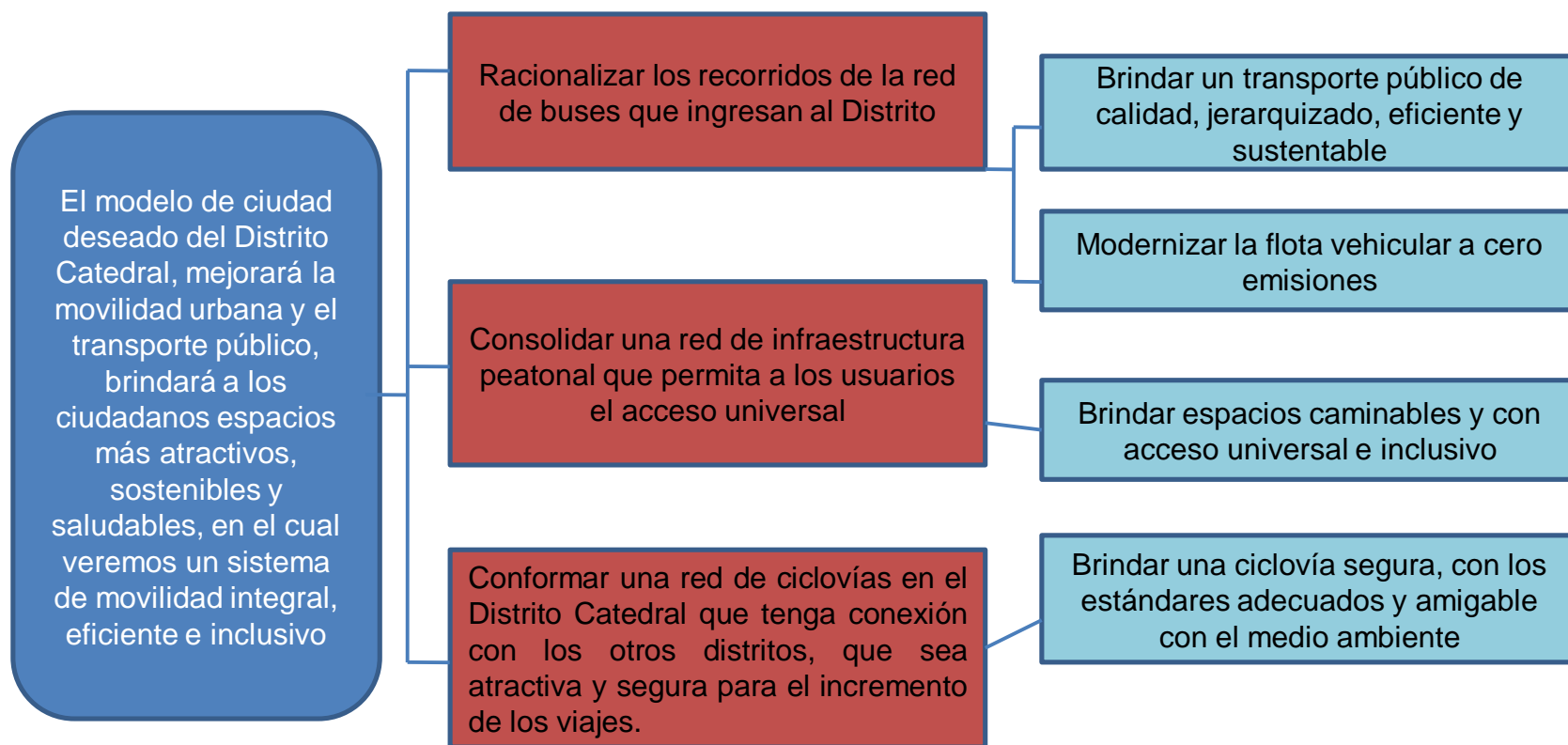
Fuente: Nodo de Integración en Plaza González Viquez actualmente



Fuente: Propuesta Nodo de Integración en Plaza González Viquez

En la actualidad son pocos los espacios públicos en el Área Metropolitana de San José, que brinden zonas de recreación, tiempo compartido, de interacción tanto con el espacio verde como la facilidad de tener un medio de transporte inmediato y en el que se brinde una infraestructura adecuada con una serie de áreas que vuelva atractiva la ciudad de San José, de ahí parte la creación de Nodos de Integración que regenere la ciudad y la salud pública a los usuarios y peatones.

# Hoja de Ruta



## PLAN DE ACCIÓN INTEGRADO

### Jerarquización del Transporte Público modalidad autobús con el proyecto de Sectorización

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA 1:</b>
Racionalizar los recorridos de la red de buses que ingresan al Distrito con criterios de eficiencia y mejorar la accesibilidad peatonal y ciclista al autobús
Objetivo: Brindar un transporte público de calidad, jerarquizado, eficiente y sustentable. Ámbito de actuación: Nacional – Provincial, Distrito Catedral, San José, Costa Rica Gestión: Gobierno Central - MOPT – Municipalidad de San José
Programa 1.1:
<ul style="list-style-type: none"><li>○ Proyecto/acción 1.1.1 Presentación al Gobierno Central del Proyecto de Sectorización - Plan de Implementación</li><li>○ Proyecto/acción 1.1.2 Crear Convenio de Conformación de la Comisión Mixta MOPT – Municipalidad de San José - INCOFER</li><li>○ Proyecto/acción 1.1.3 Coordinación de la Unidad Ejecutora de Sectorización con los actores responsables</li></ul>
Programa 1.2:
<ul style="list-style-type: none"><li>○ Proyecto/acción 1.2.1 Revisión de Propuestas de los Diseños de las mejoras viales en rutas nacionales y cantonales</li><li>○ Proyecto/acción 1.2.2 Reuniones con el Viceministro de Transportes y con los actores involucrados</li><li>○ Proyecto/acción 1.2.3 Seguimiento del Proyecto y los avances por parte del MOPT y la Municipalidad de San José de las competencias de rutas cantonales</li></ul>

**PROYECTO: Jerarquización del Transporte Público modalidad autobús con el proyecto de Sectorización**

LÍNEA ESTRATÉGICA 1	PROGRAMA DE ACTUACIÓN 1.1	Código Prioridad
---------------------	---------------------------	------------------

Descripción: Modernización del Transporte Público modalidad autobús para lograr una mayor eficiencia en el transporte público, implementando un esquema tronco-alimentador en el Área Metropolitana de San José, que brindan a los usuarios un servicio más eficiente en el Distrito Catedral y minimice la cantidad de vehículos que transitan por el centro de la ciudad.

Acciones a desarrollar: Reuniones MOPT – Municipalidad de San José y algunos actores involucrados

Normativa de referencia: Decreto 40186 – Reglamento del Consejo de Transporte Público, Creación de Convenio por parte del MOPT y la Municipalidad de San José

Actores implicados: Gobierno Central – MOPT – Consejo de Transporte Público- Dirección de Ingeniería de Tránsito – Consejo Nacional de Vialidad – Acueductos y Alcantarillados – Instituto Costarricense de Electricidad

Tiempo	de redacción: 1 mes
	de realización: 3 a 6 meses
	de seguimiento: cada año por parte del Gobierno Central y Local y diario por parte de la comunidad

Sinergias. Relación con otras acciones o proyectos:

Estimación económica:

Fuentes de financiación: Presupuesto del Gobierno Central y Local – Asociaciones Público – Privadas – Fundaciones o Convenios Internacionales.

## PLAN DE ACCIÓN INTEGRADO

### Adecuar infraestructura peatonal a la demanda actual de acuerdo a los estándares internacionales de accesibilidad.

<b>LÍNEA ESTRATÉGICA 2:</b>
Consolidar una red de infraestructura peatonal que permita a los usuarios el acceso universal y la conectividad en el Distrito Catedral
Objetivo: Brindar espacios caminables y con acceso universal e inclusivo. Ámbito de actuación: Nacional – Provincial, Distrito Catedral, San José, Costa Rica Gestión: Gobierno Central - MOPT – Municipalidad de San José
Programa 2.1:
○ Proyecto/acción 2.1.1 Presentación al Gobierno Central y Local
○ Proyecto/acción 2.1.2 Crear Convenio de Conformación de la Comisión Mixta MOPT – Municipalidad de San José – Consejo Nacional de la Persona con Discapacidad.
○ Proyecto/acción 2.1.3 Coordinación de la Unidad Ejecutora de Sectorización con los actores responsables
Programa 2.2:
○ Proyecto/acción 2.2.1 Revisión de Propuestas de los Diseños de la mano con los proyectos viales
○ Proyecto/acción 2.2.2 Reuniones Unidad Ejecutora – Municipalidad de San José y el Consejo Nacional de la Persona con Discapacidad.
○ Proyecto/acción 2.2.3 Seguimiento del Proyecto y los avances por parte del MOPT y la Municipalidad de San José

**PROYECTO: Adecuar infraestructura peatonal a la demanda actual de acuerdo a los estándares internacionales de accesibilidad.**

**LÍNEA  
ESTRATÉGIC  
A 2**

**PROGRAMA DE ACTUACIÓN 2.1**

**Código Prioridad**

Descripción: Diseño de infraestructura peatonal, espacios caminables, bulevares que contengas rampas de acceso e infraestructura complementaria inclusiva.

Acciones a desarrollar: Reuniones MOPT – Municipalidad de San José y algunos actores involucrados

Normativa de referencia: Ley 7600 Ley para las personas con discapacidad – Ley de Movilidad Peatonal

Actores implicados: Gobierno Central – MOPT – Consejo de Seguridad Vial- Dirección de Ingeniería de Tránsito – Consejo Nacional de Vialidad – CONAPDIS

Tiempo

de redacción: 1 mes

de realización: 3 a 6 meses

de seguimiento: 6 meses a 1 año

Sinergias. Relación con otras acciones o proyectos:

Estimación económica:

Fuentes de financiación: Presupuesto del Gobierno Central y Local – Asociaciones Público – Privadas – Fundaciones o Convenios Internacionales.

## PLAN DE ACCIÓN INTEGRADO

### Promover e impulsar el programa de Infraestructura Ciclista.

#### LÍNEA ESTRATÉGICA 3:

Conformar una red de ciclovías en el Distrito Catedral que tenga conexión con los otros distritos, que sea atractiva y segura para el incremento de los viajes.

Objetivo: Brindar una ciclovía segura, con los estándares adecuados y amigable con el medio ambiente que incentive su uso y el cambio de modalidad.

Ámbito de actuación: Nacional – Provincial, Distrito Catedral, San José, Costa Rica

Gestión: Gobierno Central - MOPT – Municipalidad de San José – Colectivos urbanos

#### Programa 3.1:

- Proyecto/acción 3.1.1 Presentación al Gobierno Central y Local
- Proyecto/acción 3.1.2 Crear un comité que involucre actores del Gobierno Local, sus Consejos, la Municipalidad, la Sociedad Civil.
- Proyecto/acción 3.1.3 Revisión de los diseños de las ciclovía a implementar en el distrito de acuerdo a la Ley 9660 de Movilidad y Seguridad Ciclística y su Reglamento

#### Programa 3.2:

- Proyecto/acción 3.2.1 Revisión de Propuestas de los Diseños con los actores involucrados
- Proyecto/acción 3.2.2 Reuniones de coordinación MOPT – Consejo de Seguridad Vial – Dirección de Ingeniería de Tránsito – Municipalidad – Colectivos urbanos – Sociedad Civil
- Proyecto/acción 3.2.3 Seguimiento del Proyecto y los avances por parte del MOPT y la Municipalidad de San José

**PROYECTO:**

**Promover e impulsar el programa de Infraestructura Ciclista.**

**LÍNEA ESTRATÉGICA 3**

**PROGRAMA DE ACTUACIÓN 3.1**

**Código Prioridad**

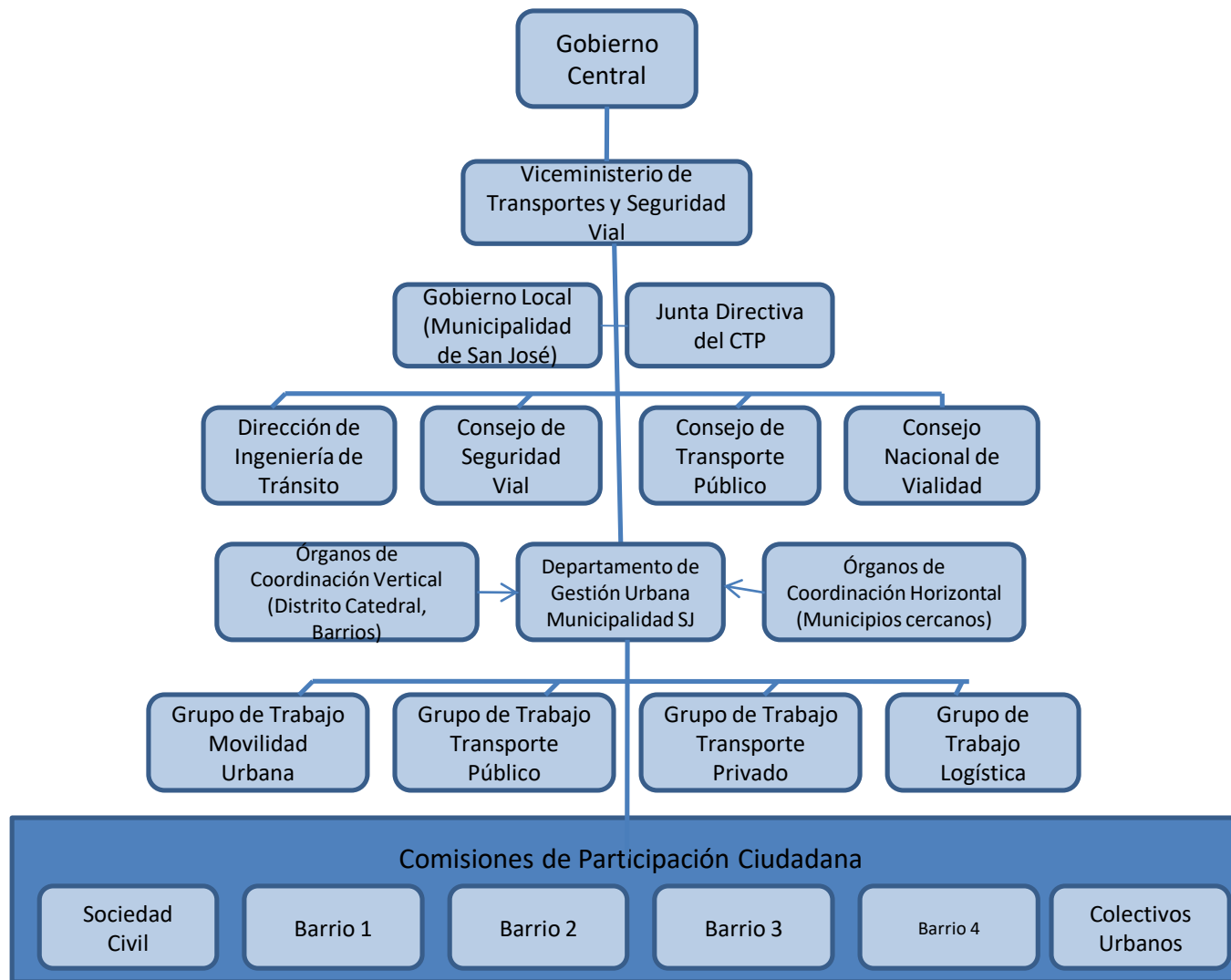
Descripción: Diseño de una red de ciclovías con conectividad hacia los extremos de la ciudad, con las dimensiones adecuadas, cómodas y directas que brinde seguridad a los usuarios.

Acciones a desarrollar: Reuniones MOPT – Municipalidad de San José y algunos actores involucrados

Normativa de referencia: Ley 9660 Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística y su Reglamento

Actores implicados: Gobierno Central – MOPT –Consejo de Seguridad Vial- Dirección de Ingeniería de Tránsito – Colectivos urbanos de ciclistas – Sociedad Civil.

# Diseño de modelo de Gobernanza Movilidad Urbana y Transporte Público



## Conclusiones

- ❖ Esta investigación demuestra que para el logro de alcanzar el proyecto se debe determinar una hoja de ruta que permita generar un plan de acción integrado con líneas estratégicas que generen una serie de esfuerzos principalmente del Gobierno Central, pero con la competencia del Gobierno Local a quién le corresponden algunas de las calles ubicadas dentro del Distrito Catedral el cuál intervendremos y que de esta forma se logre alcanzar las metas y actividades propuestas, permitiendo replicar el proyecto en los otros 3 distritos que componen el centro de la Ciudad de San José y a las ciudades vecinas, tomando en cuenta que la primer fase que se llevó a cabo en la primer parte del curso, nos permitió concluir que urgen los espacios para la gente, que benefician la calidad de vida de los usuarios y que las estrategias de movilidad les permita realizar recorridos cortos y a su vez lograr una integración modal que incentive el uso del transporte público, los diferentes medios de transporte no motorizados y desincentive el uso del vehículo privado.
- ❖ Se concluye que la ciudad debe contar con espacios verdes atractivos, saludables, que generen la caminabilidad, invitando a los usuarios de la zona y los que vienen de paso a tener atractivos visuales expandiendo el turismo urbano, que genere recorridos en la noches y actividades segura y saludables, minimicen la contaminación del medio ambiente y mejore el espacio urbano. Estos espacios pueden estar integrados en los nodos de integración que propone el proyecto de sectorización y ser espacios inclusivos para toda la población sin importar la edad.
- ❖ A su vez y muy de la mano con los espacios para los peatones, esta investigación permite analizar la propuesta de construir ciclovías, que generen una conectividad entre las ciudades circunvecinas y que permitan que los usuarios se cambien a un modo de transporte más eficiente, saludable y que brinde calidad de vida.

## Bibliografía

- Fotografía aérea Plaza González Víquez – Fotógrafo Mario Villalobos Jauber
- Fotografía del entorno- Elaboración Propia
- <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/870343/6-consejos-para-disenar-paradas-de-autobuses-accesibles-y-seguras/58d8f61ee58ece48a700024f-6-tips-for-designing-accessible-and-safe-bus-stops-photo>
- <http://movilidadsegura.transporte.gob.ar/>
- Fuente:[https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/noticia/en-marcha-la-remodelacion-de-la-calle-de-la-olivera\\_383370](https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/noticia/en-marcha-la-remodelacion-de-la-calle-de-la-olivera_383370)
- ([Art. No. 1, Ley No. 4240](#)) Ley de Planificación Urbana en Costa Rica
- Mi Costa Rica de Antaño
- <https://micostaricadeantano.com/2017/09/03/distrito-catedral-san-jose/>
- Movilidad Segura <http://movilidadsegura.transporte.gob.ar/>
- Presidencia de la República. (27 de enero de 2017) Decreto Ejecutivo 40186, Gobierno de Costa Rica “Consolidación y Ejecución de las Políticas y Estrategias para la Modernización y Sectorización del Transporte Público modalidad autobús en el Área Metropolitana de San José y Zonas aledañas”
- Recuperado de: <http://www.pgrweb.go.cr/>
- Presidencia de la República. (Agosto 2017). Impulsar la Política Sectorial de Modernización del Transporte Público beneficia a la mayoría de la Población. Recuperado de: <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2017/08/impulsar-la-politica-sectorial-de-modernizacion-del-transporte-publico-beneficia-a-la-mayoria-de-la-poblacion/>
- Informe final del PIMUS en los 4 distritos, Municipalidad de San José y cooperantes , 2018
- Plan de Implementación, MOPT, 2018
- Curso Creando Ciudades Inclusivas, Seguras y Sostenibles primera parte.2020