



Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

San José, 20 de diciembre 2018
DM-1447-18

Señor
Rodolfo Méndez Mata
Ministro Rector
Sector Infraestructura y Transporte

Estimado señor:

Como parte de la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022 (PNDIP) y en cumplimiento de la normativa vigente, el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), realizó un ejercicio de consulta ciudadana que buscaba darle un aporte al Gobierno y demás tomadores de decisiones con el fin de focalizar las acciones que se van a trabajar durante los próximos cuatro años de acuerdo con las necesidades reales de la población.

Esta consulta se puso a disposición de los usuarios del 18 de setiembre al 7 de octubre del 2018. Los usuarios podían dar su opinión en la o las áreas estratégicas que consideraban de interés, dando sus posibles acciones a implementar por el Gobierno en busca del beneficio del país.

De este proceso se logró identificar que, de todas las propuestas recibidas, más del 60% están vinculadas con una o más intervenciones estratégicas. Por eso, la mayoría de las propuestas emitidas por los ciudadanos son parte del accionar del nuevo PNDIP. No obstante, otras se hacen de su conocimiento para que sean analizadas y tomadas en cuenta en los diferentes instrumentos de planificación según corresponda.

A continuación, se adjunta el detalle de las propuestas por institución vinculadas al sector bajo su rectoría, es importante indicar que dichas propuestas se remiten tal cual fueron escritas por los ciudadanos.

Para finalizar, les agradezco nos pueda indicar cuáles propuestas ciudadanas serían contempladas en los diferentes instrumentos de planificación y programación.

Atentamente,

María del Pilar Garrido González
Ministra

C: Archivo.





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Ministerio de Obras Públicas y Transporte	
1a. Eliminar los obstáculos para la aprobación de los planes reguladores y agilizar los procesos de aprobación y revisión. 1b. Establecer un transitorio para la obligatoriedad del desarrollo de planes reguladores en los gobiernos locales del país y su continua renovación. 1c. Fomento de ciudades densas y compactas, orientadas al transporte público. 3a. Pago electrónico 3b. Sectorización tanto física como operativa: infraestructura de carriles exclusivos y reorganización de rutas en troncales y alimentadoras. 3c. Actualización de requisitos para la aprobación de concesiones de transporte público modalidad autobús (archivos digitales de recorridos y paradas, GPS) 3d. Intermodalidad (tren, bus, bicicleta, peatón) 3e. Peatonización 3f. Infraestructura ciclista 3g. Señalética física y digital estandarizada y obligatoria para los servicios de transporte público y paradas (mapas, horarios, conexiones) 3h. Sistemas de monitoreo en tiempo real 3i. Modernización del sistema ferroviario	
Es importante que esta propuesta sea respuesta a un estudio de demanda de transporte urbano y de movilidad, con un respaldo técnico riguroso, ya que diversos estudios realizados a la fecha, no son claros con los detalles técnicos utilizados para realizar las estimaciones, o se basan en el último estudio de demanda de transporte de la GAM realizado para el PRUGAM en el 2007. Adicionalmente, es necesario financiar y ejecutar una encuesta de hogares enfocada en la movilidad (no la del	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
INEC), ya que con este podremos actualizar el modelo de demanda del 2007 del PRUGAM. Debe tomarse en consideración que este es un proceso dinámico, no solo una propuesta en un papel o un informe de entrega final, de forma continua la institución a cargo de la planificación en el MOPT debe actualizar los modelos de demanda y saber cómo utilizarlos como herramienta, con el fin de planificar basado en métodos técnicos válidos, solo así, se podrá mejorar la movilidad, optimizar el uso del recurso público, ya que mediante los modelos de demanda pueden alimentar los diseños y así, invertir en infraestructura que sea prioritaria para la movilidad regional de la GAM y responda a sus necesidades presentes y futuras (existen proyectos en ejecución que se conoce técnicamente iniciarán congestionados, en resumen, los flujos excederán la capacidad desde el día 1). Aclaro la importancia de obras prioritaria, ya que obras como circunvalación norte o los pasos a desnivel de circunvalación, a pesar de ser necesarias para culminar el proyecto planteado desde 1976 (en el Estudio de Transportes del Área Metropolitana de San José (ETAMSJ), actualmente no son las obras de prioridad 1, estas, basados en el último estudio de demanda del 2007, PRUGAM, deberían ser obras que mejoren la movilidad regional: San José - Cartago, Radial Heredia, etc. Acompañado de un modelo actualizado, se podrán analizar escenarios de cambio en uso de suelo, densificación en los corredores de transporte público colectivo y esto permitirá reducir las externalidades negativas del transporte (congestión, contaminación, estrés, enfermedades respiratorias, altos tiempos de viaje), en general, mejorar la calidad de vida. Cuando esto suceda podremos contar con ciudades más	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
dinámicas, que fomenten la movilidad activa y el transporte público colectivo, en este caso, la propuesta debe responder a intereses de generar ciudades más dinámicas y habitables, deberán plantearse propuestas que permitan generar la oferta (parques, zonas verdes, ciclo vías / ciclo rutas, corredores peatonales) y posteriormente la demanda (personas) llenará estos espacios, revitalizando zonas y reduciendo la cantidad de viajes en vehículo.	
Basar la priorización en estudios cuantitativos (por ejemplo encuesta de hogares para aplicar modelación de transportes y otras herramientas científicas de planificación de transportes e inversión en infraestructura, como sistemas de gestión de infraestructura de carreteras) y no acomodar las prioridades a criterios políticos o subjetivos principalmente.	
Como es de todos sabido, la Ruta 32, en el sector de Zurquí, se ve con frecuencia obstruida por los numerosos derrumbes y deslizamientos ocasionados por las lluvias tan intensas y recurrentes en la zona, sobre todo en la época lluviosa. Otro factor que ocasiona interrupciones en la circulación con alguna frecuencia son los accidentes de tránsito, pues la mayoría del trayecto de esta carretera es de únicamente dos carriles. La ampliación de esta vía, que es de urgente necesidad, no es viable por diferentes factores, también muy conocidos, como la condición topográfica y geológica, que demandaría grandes taludes, los que producirían mayores derrumbes y deslizamientos al falsearse las laderas. Otro factor que impide la intervención en la zona del Zurquí es que cruza el Parque Nacional Braulio Carrillo, que por ley está protegido y no se puede sobrepasar sus linderos. En el supuesto que se vencieran esos problemas y se pudiera ampliar, el acarreo de los materiales, que sería una cantidad gigantesca, significaría un costo inmanejable, pues el ítem acarreo es de los más onerosos en toda construcción de carreteras. En este caso no habría donde rellenar para compensar el movimiento de materiales y los botaderos	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
estarían muy lejos. Propuesta: Esta propuesta es realizada por este servidor y apoyada en su totalidad por un grupo de Ingenieros pensionados, pertenecientes todos al CFIA. Ante el panorama planteado y preocupados por el futuro de Costa Rica en cuanto a la comunicación del Valle Central con los Muelles de Limón y el aumento enorme del tránsito pesado que se dará con la entrada en funcionamiento del Megapuerto APM Terminales, hemos pensado que la mejor solución sería la construcción de una nueva carretera moderna, de primer orden, a cuatro carriles, dos por sentido, con un derecho de vía de entre 75 a 100 metros, que permita en el futuro ampliarla a 6 carriles, tres en cada sentido. Creemos que es hora de pensar en grande en este país y no temerle a las grandes inversiones que necesariamente deberían ser por concesión. La ruta sugerida por el grupo comienza en el Alto de Ochomogo, considerando que la vía Cartago-San José está en proyecto de ampliación a 6 carriles, lo que permitiría absorber el tránsito proveniente de la zona Atlántica. Pasaría al norte de la ciudad de Cartago, al norte de San Rafael de Oreamuno, al norte de Paraíso, al Sur de Cot, al norte de Cervantes, al norte de Juan Viñas, al oeste de Turrialba, al noroeste de Santa Rosa, al noroeste de Bonilla (antigua estación del ferrocarril), al este de La Alegría de Siquirres y finaliza en la Ruta 32 que está en vías de ampliación a 4 carriles , a la altura de La Herediana. Tendría una longitud de aproximadamente 72 Km., cruza el ferrocarril sólo una vez, en Ochomogo, no pasaría el Río Reventazón, evitando un puente de gran longitud ni cruza parques nacionales, lo que le da una gran viabilidad. Nos gustaría exponerles personalmente el proyecto, con los estudios que hemos realizado.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
La movilidad ciudadana es un tema fundamental para el desarrollo del país, en este sentido la creación de ciclo vías en el interior de las ciudades contribuirá de forma positiva a la utilización de este medio de transporte por parte de la ciudadanía, otorgará seguridad a las personas que utilicen dicho medio de transporte y mejorará la salud de estas personas.	
Cambio cultural para la eliminación de "caños". Es un cambio cultural a municipalidades de no invertir o crear "caños". En lugar invertir e implementar en alcantarillas con desagüe pluviales. Razón: Caños genera Dengue, peligro para autos, peatones, motos y bicicletas y los más importante el mal uso del espacio. Inversión en el futuro con alcantarillas y no Caños que es botar el dinero. Evalúe hidrogeno para el Tren de transporte rápido, tecnología nueva pero a la hora de implementación va estar comprobada y muy usada. Cero cables, no le quita energía al pueblo/industria.	
Saludos, me llamo Esteban, soy estudiante y vivo en Cartago y aquí les presento algunas de mis ideas las cuales espero que sea de gran ayuda, de ante mano me disculpo por algunas faltas de ortografía pero escribí esto en mi celular y fue algo complicado. Considero que para el primer punto es importante la actualización de los reglamentos de permisos para la construcción de viviendas, edificaciones e infraestructura en general, además de ser mucho más estrictos con el cumplimiento de esta, debido a que el ordenamiento urbano de nuestro país es la falta de supervisión de las construcciones que se realizan en nuestro país y que estas estén cumpliendo con los respectivos permisos. También me parece que se debe comenzar a regular el crecimiento de nuestras zonas urbano de los principales causantes de la problemática del ornas debido a la falta de espacio nuestras ciudades ya crecen hacia los montañas lo que provoca que en algunas zonas se esté aumentando de manera considerable el riesgo de deslizamientos. Por el lado del	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
transporte público, este debe estar en armonía con nuestras ciudades además de expandirse junto a ellas para que se ofrezca un mejor servicio y se promueva a la vez un mayor uso de él, reduciendo así la flota vehicular que circula en nuestro país diariamente. También se debe invertir en terminales para las líneas de autobuses y así se libere espacio en las calles de las ciudades. También las ciudades serían convenientes para su mejor organización, que estas se dividan en sectores como lo pueden ser por ejemplo, dividir las en áreas residenciales, comerciales, industriales, agrícolas, culturales, entre otras. Esto me lleva al segundo punto el cual es uno de los problemas que más nos quejamos los costarricenses y es la infraestructura vial la cual ya no da abasto en muchas zonas del país tanto urbanas como rurales, lo que impide el traslado de personas y mercancías de manera rápida y eficaz. Por eso mi propuesta es que se mejoren algunas de las principales autopistas de nuestro país como lo son la ruta 32, ruta 27, ruta 1, la Florencia del Castillo, entre otras, además de la ampliación y mejoramiento de las rutas que se utilizan de manera alterna para aliviar el flujo vehicular en esas rutas, por ejemplo en Cartago que es donde yo vivo veo la necesidad de otra autopista que nos comunique con la capital pues solo existe una y eso no es bueno porque de ocurrir un bloqueo por alguna razón, Cartago queda casi sin salidas a la ciudad capitalina y esto es perjudicial en muchos sentidos tanto económicos como sociales. También se debe comenzar a plantear la construcción de una futura circunvalación en la vieja metrópoli debido a que su necesidad en los últimos años está comenzando a crecer gracias al crecimiento económico de esta ciudad eliminando la necesidad de muchos conductores de pasar por el centro de esta cuando no es necesario, quitando así un gran peso en el tránsito de la ciudad de Cartago, de igual forma algunas otras zonas del país también están empezando a tener la misma necesidad. El ordenamiento de las ciudades en cuadras bien definidas es otra necesidad de todas las	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
urbes de nuestra nación, aunque puede ser algo complicado en la parte económica y que llevaría una gran cantidad de tiempo ,es importante comenzar a realizar este ordenamiento urbano de manera gradual para que poco a poco nuestras ciudades sean mucho más organizadas y de fácil tránsito, además que esto ayuda también en su mejor administración y una mejor distribución de cada uno de los servicios que requiere .De la mano con el segundo punto paso al punto cinco en donde mi propuesta es que las ciudades no se les comunique con autopistas únicamente con la capital sino que también se les comunique con los principales puertos y aeropuertos de nuestro país para una mayor facilidad de trasladar los productos de exportación y de importación reduciendo su costo y aumentando su rapidez de traslado. En el punto 6 debemos fomentar la construcción en altura y no la horizontal esto para un mayor aprovechamiento de los terrenos y disminución de los costos, estos últimos sumando el gasto de la compra de los terrenos. Nuestras ciudades ya no pueden seguir creciendo a los lados y deben comenzar a hacerlo hacia arriba, ya no hay espacio para nuestros habitantes. Espero que estas propuestas sean de gran ayuda y que con ellas no solo vean la Costa Rica que existirá en 15 o 20 años sino que veamos más allá dentro de 50 o inclusive 100 porque no, seamos visionarios para que nuestro país realmente progrese con mayor rapidez y desarrollo económico y social. Sin más que decir, me despido y espero que mis ideas sean de gran ayuda.	
Es muy importante el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, ya que las dos propuestas alternativas, metro y tren elevado, tiene un costo muy alto, junto a esto sería de gran beneficio comunicar vía tren los principales puntos del país a SJ, como San Carlos, Liberia y Limón. Replantear la propuesta de prohibir la importación de vehículos a combustión a partir del año 2030, o plantear una fecha adecuada para este cambio.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Igualmente replantear la propuesta del canal seco, para que sea más viable, y construir únicamente vías de tren que comuniquen un puerto en Limón con un Puerto en Guanacaste.	
Se necesita modificar la ley que determina cuales rutas son nacionales y cuales cantonales. Me parece que el Mopt o Conavi debe de concentrarse en las más grandes e importantes y dejar las demás a las municipalidades, una calle que fue designada hace 50 años como nacional, ahora es más importante como cantonal. Dado que el Conavi está quebrado o tiene otras prioridades, no puede atender todas las calles nacionales. Voy a usar un ejemplo, la ruta 310 de Guachipelin es Nacional, urge ampliarla, la municipalidad tiene los recursos para hacerlo, pero el Mopt no lo permite, se le pidió un convenio al ministro en reunión con el alcalde y su respuesta fue un No, y no es sólo esa ruta, igual pasa con estas otras 2 rutas: la principal de entrada de Escazú del Perimercado al antiguo Scotiabank y del antiguo Scotiabank a la antigua Paco. He sido concejal de distrito por San Rafael y ha sido muy frustrante porque esa ley y la actitud del Mopt, no permite ampliar la calle para disminuir las presas y mejorar la calidad de vida del Cantón, no puede ser que gobierno con gobierno (municipalidad con Mopt) no puedan trabajar. A La muni de Escazú le entran \$32 millones al año y casi cero deudas, así que tiene la plata para invertir en una ampliación de estas, solo necesitamos que la dejen hacerlo. Es una gran traba al desarrollo del país.	
Laboratorios de Innovación Ciudadana. Diálogo y creación con la ciudadanía para desarrollar e implementar acciones específicas en materia de Infraestructura, Ordenamiento Territorial y Movilidad y su respectiva alineación al ODS11	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Para lograrlo, además del tren eléctrico, urge depurar los mandos medios del Incofer, el Mopt, Conavi, entre otras muchas instituciones y toda esa gente que no está motivada a trabajar, como igual recibe su salario por seguir haciendo lo mínimo posible. Urge una reforma al empleo público, no más contratos a tiempo indefinido, puede ser a 10 años y después de esos 10 años evaluamos la continuidad del empleado, pero tener un contrato a tiempo indefinido solo logra que la persona pierda toda motivación y simplemente se acomode en un puesto haciendo lo mínimo posible, para que se va a esforzar, si solo no tiene que hacer algo grave para que no lo despidan, con que cumpla horario y las funciones a medias tiene empleo asegurado hasta que decida jubilarse con todos los pluses adquiridos, no tiene sentido. Poner a dos empleados a hacer el mismo trabajo evaluando sus resultados, puede motivarlos a hacerlo mejor, siempre y cuando no exista un acuerdo previo entre ambos de hacer el mínimo posible, para no hacernos quedar mal.	
Mejorar la coordinación entre instituciones estatales al nivel nacional y local para fomentar la correcta aplicación de los futuros planes reguladores, los cuales deberán ser visionarios y elaborados para obtener resultados positivos en el ordenamiento y convivencia urbana en el mediano plazo. Crear un estudio técnico para comprobar la viabilidad de ampliar el Gran Área Metropolitana y así adelantarse a su crecimiento poblacional. Simplificar los procesos para producir energía solar en los hogares bajo la tutela y/o contrato del Instituto Costarricense de Electricidad. Además, facilitar los procedimientos para importar y adquirir vehículos eléctricos así como impulsar el establecimiento de supercargadores para dichos vehículos en puntos estratégicos a lo largo y ancho del territorio nacional, dejando atrás la visión vallecentrista.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Mejoramiento de rutas, la mayor cantidad de rutas están sobre saturada por los mismo buses, solo porque hacen “una parada más”. Lo cual no tiene sentido, es mejor rutas más Cortas y un tráfico más fluido de buses que pocos buses en rutas largas.... Sin contar que como son muchas concesiones es entonces es más difícil ponerlas de acuerdo. Y un mejoramiento significativo en los autobuses hace que las personas sean más perceptibles a usarlas. Claro está que debe haber un margen positivo de ganancia pero de nuevo, es un servicio público, el que se debe beneficiar es el usuario y la sociedad, no solo el dueño. Y un modo de pago más sencillo y eficiente, un bus se puede atrasar minutos solo en recoger el pago, por lo que afecta al horario de toda la ruta.	
Me parece una buena opción que el gobierno cuente con la ayuda del TEC y la UCR, especialmente con las escuelas de arquitectura y las de Ing. civil, en el caso del TEC, la de construcción. Esto porque dentro de nuestras instalaciones hay personas muy capaces de ayudarles a agilizar la movilidad del país.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Accesibilidad e inclusión como el centro de estos tres desafíos. Transversalizar la perspectiva de género en estos tres desafíos es clave para desarrollar políticas y acciones que realmente tomen en cuenta las realidades de la población en su diversidad. Se deben de incorporar acciones contundentes que permitan a las mujeres transitar de manera libre y segura que nos permita combatir en los espacios públicos y en el transporte público el riesgo permanente de acoso o violencia sexual. También consideraciones a la movilidad del cuidado que la mayoría de mujeres tienen que cubrir ya que tienen bajo su cuidado a sus familias y personas dependientes, así como todas las labores reproductivas. Esto complejiza aún más como las mujeres deben de moverse y desplazarse en sus comunidades y en las ciudades, por lo que se deben de establecer políticas y acciones claras que permitan y faciliten a las mujeres las condiciones y alternativas para alcanzar un mínimo de condiciones que aspiren a la igualdad. El diseño universal debe de incorporarse como parte de los avances en materia de la oferta tanto de ordenamiento territorial como de movilidad. Se debe incorporar también la pirámide invertida de la movilidad que permite poner en primer lugar a las personas. Se debe de asegurar la infraestructura que garantice la seguridad vial para todas las personas usuarias de la vías, en esto deben de concretarse acciones contundentes en construcción de aceras, ciclo vías y espacios públicos que le permita a la ciudadanía transitar de manera segura y sin riesgos de muerte por siniestros viales y por inseguridad en las calles. Se debe de establecer en los centros urbanos medidas de pacificación vial que permitan transitar de manera segura sobre todo a peatones y ciclistas, para contribuir con desplazamientos activos, más saludables y de convivencia con el entorno.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
La movilidad de Costa Rica, la defino como la gran urbe, la GAM no es el único lugar afectado, el país de norte a sur y de este a oeste, podría ser interconectado. Las personas de Guanacaste, viajamos 5,6, horas aproximadamente, una red vial moderna podría conectarnos en menos tiempo	
Implementación del concepto "Multivia Urbana" (concepto creado por la Municipalidad de La Unión que promueve 3 programas: - Recuperación de espacios públicos - Repensamiento de la ciudad y - Movilidad Urbana) además del desarrollo del Proyecto "Mejoramiento Integral de Barrios"	
Si se tiene menor afluencia vehicular, hay menos "presas" y colapso vial. Por eso yo propongo que toda persona que quiera tener un vehículo cumpla con ciertos requisitos, por ejemplo, que sea un auto no mayor de 10 años de antigüedad, con lo cual, estaríamos disminuyendo la contaminación y los accidentes en carretera por fallas mecánicas. Soluciones para la gran cantidad de autos antiguos; recibirlos y venderlos como materia prima para la elaboración de puentes, infraestructura metálica o incluso nuevos vehículos. Con respecto a la suplencia del vehículo se pueden crear créditos favorables para la compra de vehículo, donde se puedan recaudar fondos para el gobierno y la infraestructura vial. También este cambio tan drástico se puede ver compensado con el mejoramiento del transporte público exigiendo a los transportistas que cumplan con estándares de calidad con respecto a las unidades y al servicio al cliente dando sanciones severas si no se cumple con dicho mandato. También es una buena idea tratar de poner en funcionamiento nuevos medios de transporte como tranvías y subterráneos que aunque suene loco o inalcanzable, la inversión se pagará a corto plazo y los beneficios serían muchos, tanto para el gobierno como para la ciudadanía y sector privado.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Implementar un sistema de renta de bicicletas a bajo costo. Ubicado en cercanías de ciclo vías y parques como la sábana	
Que el ministerio de vivienda fiscalice las instituciones autorizadas por el BANHVI para el trámite de bonos, dado que los mismos fiscalizadores del BANHVI no realizan inspecciones a proyectos individuales, además dichas fiscalizaciones no suelen dar resultados, y cuando lo hacen son ya finalizados y esto evita identificar las problemáticas a las que se enfrentan las familias al momento de solicitar información y realizar los trámites.	
Quitar concesiones de rutas de bus que hacen recorridos similares y actualizar las rutas de forma que si 4 buses distintos recorren el mismo recorrido se disminuya a un solo bus, esto creando mini hubos, x ejemplo un bus de Puntarenas a San José, solo llegaría hasta Alajuela y de ahí se hace transbordo para agarrar bus a San José. Así ya se redujo en un bus la entrada a San José, esto se aplica a todas las rutas y tenemos a lo mucho 10 buses entrando a San José. Además podemos colocar una ley ya que todos los buses del país a partir del 2025 deben ser eléctricos. Y el siguiente punto importante es hacer un estudio de oferta y demanda para los taxis y reajustar las concesiones para liberar calles de exceso de taxistas o por lo menos que se apliquen las leyes de tránsito con ellos ya que parquean en zonas amarillas, en frente de entradas de ambulancias en hospitales, en todas las cuerdas de parques creando un grave caos vial.	
Definir un indicador que permita medir la calidad del servicio de transporte público, mediante el nivel de satisfacción de la ciudadanía. Posible responsable de su ejecución: ARESEP o CTP	
Habilitar un tren de carga para trasladar productos de San José a Puntarenas y de ahí a Guanacaste, evitando con ello el movimiento de contenedores por las principales vías del país que no solo destruyen las carreteras, sino que también	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
contaminan el ambiente	
Actualizar la normativa relacionada a expropiaciones, debido a que se toma muchísimo tiempo analizando cada una. Además disminuir la cantidad de análisis técnicos (que no ayudan en nada) para la construcción de carreteras y demás. Involucrar a distintas instituciones de educación superior con el fin de realizar investigaciones que puedan aportar al desarrollo de infraestructura. Comunicar a la población de manera efectiva, acerca de los proyectos a futuro y tiempos de ejecución.	
Sería bueno el sector inmobiliario vertical, como se ha hecho en San José, pero sería bueno hacerlo en otras ciudades del país, ya que se ha dado mucho impulso al desarrollo fuera de la capital, y cada vez más hay gente en Liberia, por ejemplo, caería bien algunas construcciones verticales, para evitar la rápida expansión hacia los lados de la ciudad de Liberia, que ha crecido mucho; de igual manera, tal vez, se podría hacer en Puntarenas o Limón. La principal solución, a mi parecer, sería impulsar el teletrabajo, en sus siete provincias, porque sigo con el desarrollo fuera del Valle Central, y ciudades como Liberia, Limón, San Isidro de El General o Puntarenas, ya han tenido problemas de movilidad por las calles, aunque no es tan grave como en San José, sería bueno implementar la idea en un futuro cercano. También, fortalecer a las empresas autobuseras para que obtengan buses de modelos más recientes y amigables con el ambiente, así como mejorar la frecuencia de los buses en esos lugares en donde hay pocos horarios de los mismos, y así ayudar a más movilidad, tomando en cuenta la población de esas comunidades. Se debe continuar con los excelentes programas de vehículos eléctricos que se inició en este 2018, para incentivar a la población y así cumplir con la meta de	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
muchos países: tener vehículos totalmente eléctricos. Lo que ha impulsado nuestro astronauta Franklin Chang en Liberia ha sido estupendo, se debe fortalecer el transporte con hidrógeno, como ese bus de Chang. Sería bueno continuar con la inmobiliaria residencial, como un residencial que se abrió en Liberia el año pasado, a donde se mudaron cerca de 50 familias, si no me equivoco, un residencial bonito, con áreas verdes, cables subterráneos para iluminación en las calles del complejo, y de fácil acceso al crédito para esas familias, y así lograr reducir la marginalidad de vivienda.	
Hay múltiples proyectos en relación a la infraestructura vial, que están por hacerse, y ojalá se hagan pronto, más que escuché que hay mano de obra privada en medio de la pública, para acelerar esos procesos, y me parece excelente. Como por ejemplo, el asfaltado de la ruta costera de la Península de Nicoya, que inicia en el pueblo llamado 27 de Abril en el cantón de Santa Cruz, y pasa por Junquillal, Marbella, San Juanillo, Ostional, Nosara, Sámara, Puerto Carrillo, Punta Islita, Santa Teresa, Cóbano, y termina en Paquera de Puntarenas. Es una ruta muy extensa, pero necesaria de asfaltar por tratarse de una ruta muy demandada por su turismo, y requiere de fáciles accesos y así se mejora la calidad de vida los habitantes de esas zonas. También, sería bueno que arreglen el problema del asfaltado de la ruta a Monteverde, y Puriscal-Parrita. El asfaltado de las rutas hacia Tortuguero en Limón, otra zona muy demandada. El arreglo de la ruta Paso Real-San Vito en la Zona Sur, de la ruta Rincón de Osa-Puerto Jiménez-Carate, la Ruta de La Leche en Nicoya. Y otra ruta que me parece muy buena, pero no sé si está asfaltada o no, es la ruta que va de Bríbrí a Shiroles y Suretka, en Talamanca, Limón. Ampliación de Cañas-Barranca, San José-Caldera-Barranca,	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
San José-San Ramón, San José-Cartago, San José-Limón, que se siga con la ampliación de la ruta Paso Canoas-Palmar de Osa y ojalá se extienda hasta Ciudad Cortés. Por ahí escuché de una nota de noticias, algo de ampliar la ruta Orotina-Jacó, me parece muy bien, así se conecta con la ampliación de San José-Caldera-Barranca, porque Jacó ha sido una zona de mucho crecimiento en los muchos años. Sé que son obras que se realizarán al mediano o largo plazo, pero son necesarias que se realicen, para mayor movilidad en nuestras calles, con la señalización requerida, pasos a desnivel necesarios, bahías de buses, pasos de biodiversidad, y la cantidad necesaria de oficiales de tránsito para regular las mismas calles. Esto beneficiará a decenas o cientos de comunidades.	
Para objetivo 2: Implementar un paradigma de carretera, como los de Beijing y Chongqing en China Popular, de amplias aceras peatonales junto a ciclovías separadas de la carretera por una malla de tamaño mediano para que nadie pase a la calle ni que ningún carro invada el área. Los pases peatonales o son puentes peatonales techados o se colocan en las esquinas. 4 carriles para carros, y en el medio una franja para colocar un viaducto para trenes de Metro o Monoriel. -Para objetivo 3: Concesionar líneas de metro y monoriel, dar alguna línea al Incofer o que se enfoque en los trenes de carga para no despedir al personal eventualmente sin trabajo por las concesiones. Colocar un monoriel suspendido o elevado en la Avenida Central o Avenida 2da en lugar del tranvía para que (1) no choquen los carros al tren y (2) que la gente que viene de Tres Ríos, San Pedro por Cuesta de Moras pueda usar el monoriel para alcanzar las terminales de buses de Heredia, Alajuela, Guanacaste y Limón. Les comparto el enlace a un mapa de Google manipulado por mí con propuestas de rutas (todas pendientes a revisión	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
de expertos): https://www.google.com/maps/d/drive?state=%7B%22ids%22:%5B%221m1F5WFX0W4GQqrLK6ijnfT2pBs%22%5D,%22action%22:%22open%22,%22userId%22:%22116761832187355245991%22%7D Objetivo 4: Si quieren presumir de ser eco-amigables, concesionar una línea de metro a Alstom, y que este coloque sus trenes de Hidrógeno. -Implementar líneas de trolebuses, o implementar los híbridos de bus y tranvía con llantas de caucho que usan catenaria y baterías en Bielorrusia y en España. Se supone que cargan electricidad en catenaria por 10 minutos. Para objetivo 6: Acceso Universal a la Vivienda. Usar argumentos de Monseñor Sanabria y Monseñor Thiel sobre el acceso a la vivienda para que los neoliberales «cristianos» de hueso colorado no sean tan egoístas. Emular el Seguro Social pero con el INVU y para el Objetivo Vivienda: Todos y todas en el país cotizaremos para el INVU. A cambio, torres habitacionales de 8 pisos o condominios con casas de 2 pisos. En ambos casos, dos juegos de ascensores por si uno falla. Por cierto, las casas hoy en día exigen puertas más amplias para que pasen sillas de ruedas con pedales, y las torres habitacionales deben tener escaleras de emergencia. Lo ideal para las familias grandes y estables: 6 cuartos; 1 para los padres, 1 para los hijos, 1 de visitas, 1 para los abuelos maternos ochenteros, 1 para abuelos paternos ochenteros, y 1 para oficina. En Torres habitacionales, tener centros de lavado con lavadora y secadora de ropa incluidos. En China usan tarjetas prepago en los dormitorios universitarios para que la gente se turne.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Objetivo 1: Emular a Medellín de Colombia, a Rennes de Francia y a Estocolmo de Suecia en la planificación de viviendas y sincronización con transporte público. Usar teleférico como transporte público para poblaciones montañosas. Objetivo 3: Que los autobuses muestren el número de la ruta al lado izquierdo del nombre de la ruta para guiarse numéricamente. Por ejemplo, en Rennes uno sabe que el 51 es para Rennes-Betton, o en Beijing uno sabe que la 656 es para la Universidad de Ciencia y Tecnología de Beijing, por la Universidad de Lengua y Cultura de Beijing y por la estación de metro de Wudaokou. Separar los diferentes destinos de la ruta 50 en números diferentes porque Curridabat Centro, Granadilla, Cedros, la Campiña y Cipreses/UACA son diferentes lugares. Reemplazar a la empresa Consorcio Operativo del Este SA por el mal servicio que da, y por las larguísimas esperas para que pasen sus buses en varias de las rutas.	
Es importante que a la hora de considerar proyectos de vivienda para los estratos sociales I y II, se lleve a cabo un proceso de acercamiento y construcción sobre las visiones de dichos grupos, ya que muchas veces se construye para el grupo pero no con el grupo, por lo que se deje por fuera una serie de factores y elementos de identidad como lo son el espacio o zona de construcción, que pueden obstaculizar o minimizar la satisfacción y la apropiación de los proyectos por parte de los beneficiarios. De igual manera, respecto a la opción de incentivar al acceso de bonos, es relevante dar un acompañamiento a las personas ya que el papeleo, las instrucciones y requisitos pueden que generen una barrera, ya que no todas las personas poseen los niveles de educación o de capacidades, para poder ejecutar a la totalidad las solicitudes y los tramites pueden ser devueltos por aspectos mínimos, que terminan desmotivando a la población que busca acceder a dichos recursos.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
La utilización de transporte público moderno es de suma importancia, pero es importante que este diseño de transporte sea previsto a expandirse hacia a otras ciudades fuera de GAM, tal como países como Japón que cuenta con trenes locales (dentro de la misma ciudad por ejemplo gam) y de la misma infraestructura trenes hacia otras ciudades (tal como Pérez Zeledón, limón, Puntarenas, Liberia, ciudad Neily o incluso a las mismas fronteras del país. La utilización de trenes eléctricos en un país como el nuestro que utiliza energías renovables, es de suma importancia para avanzar hacia un país carbono neutral, existiendo medios de transporte como trenes a nivel nacional disminuiría la utilización de vehículos, facilitaría el turismo, y otros beneficios.	
Debe de realizarse reestructuración de Setena e Invu, si las Municipalidades ya tienen planes reguladores con posibilidades ambientales y con reglamento de fraccionamiento. Y urbanizaciones y de construcción, nada tienen que ir tramitar los desarrolladores proyectos a estas instituciones deben de ser revisados por los municipios. Setena e invulnerable deben de ser quienes brinden capacitación y asesoría a los municipios. Deben de agilizarse la aprobación de los planes reguladores. En movilidad debemos de dejar de pensar en un sistema de transporte lineal que conecte a las cabeceras de provincias y debemos de pensar en sistemas de transporte masivo provinciales BRT. El sistema de transporte debe de ser muchísimo más articulado con sistemas que lleven los flujos peatonales a los intermodal de transporte unificado. En el tema de estratos sociales se deben. De trabajar proyectos de renovación urbana que integren todos los ambientes sociales, económicos, seguridad e infraestructuras, para generar proyectos articulados que logren la mejora de la vida de los ciudadanos	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
4) Costa Rica es un país con mucha ventaja en centro América, pues es líder incluso a nivel mundial en temas de sostenibilidad, sin embargo no se están aprovechando los nuevos modelos de negocios en países que también son líderes en este espacio. Por ejemplo la implementación de paneles solares que en cierto punto provocarían un exceso de energía la cual se destinaría al comercio(vender energía a países etc.) pues almacenar energía vía solar es muy poco viable incluso a nivel mundial actualmente. Dicha energía solar es una tendencia en el mercado que aumenta y ser líderes en la generación de dicha energía para consumo y comercio sería muy positivo para un país verde como Costa Rica. Otra medida es la implementación en la cultura de información con programas sociales etv sobre carros eléctricos (que son tendencia en el mercado mundial muy recientemente por el abaramiento de las baterías que utilizan), energías limpias y el futuro con el cambio climático.	
A nivel municipal, deben analizarse las paradas de las rutas de los buses. Deben establecerse paradas oficiales, a una distancia prudente, de más de 800 m de distancia, q eviten presas y sean respetadas x todos, autobuseros y usuarios. Recomendando usar practicantes de Ing. En Producción del TEC para medir tiempos y distancias. En CR, el bus se detiene en cada 100 m, lo q genera presas.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Disminuir los operadores de buses en la capital siguiendo el ejemplo de Beijing: sólo 2 (máx. 3); uno estatal y otro cooperativo o privado. Los operadores en Beijing se llaman Beijing Public Transport Holdings, Ltd (estatal) y el Beijing Xianlong Bus Co., Ltd. Ojo el ejemplo de estas empresas: son Ltd (Dos Pinos es de Responsabilidad Limitada). Implementar trolebuses que usen catenaria, los buses eléctricos de Alstom, o los híbridos entre tranvía y bus. Les dejo el video del Aptis de Alstom, y otro de buses eléctricos y semi-eléctricos en Europa: Aptis de Alstom https://youtu.be/jfzjTvgzobs Muchos otros buses eléctricos de Europa y China https://youtu.be/YMYTF-Y5Dig Usar catenaria y pantógrafo no es ningún pecado. Metan al ICE al mercado de transporte público, al menos en modalidad bus. Esto no será completo sin el cobro electrónico, y sin la organización numérica de las rutas. Nuevamente: Hay rutas grandes como la 50 que tiene que dividirse porque cada destino es diferente. Manejen grandes áreas como Curridabat (por hora la R50) con letras, y a los distritos con números.	
Algo que observé en Europa que me llamó mucho la atención es que hay muchas zonas de seguridad con prioridad exclusiva al cruce de los peatones, algo similar a lo que se practica dentro de la UCR. Es el típico paso de cebra pintado en la calle y una señal vertical triangular azul que los conductores de vehículos automotores y los peatones deben observar, no así las bicicletas. De la manera que lo veo, si se aplicara en Costa Rica puede ser que algunas personas muestren oposición por la posibilidad de que algún conductor imprudente ignore la señal. Pero sé que los ticos de buenas costumbres somos más y nos adaptamos rápidamente al cambio. Sería un reto importante pero los beneficios a mediano y largo plazo son también de muy largo alcance. Creo que la responsabilidad	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
compartida de la observancia de dichos pasos de seguridad (entre peatones y conductores simultáneamente, a diferencia del sistema de paso peatonal actual donde se toman turnos por intermedio de un semáforo) genera un sentimiento de solidaridad tan necesario y hoy día muy escaso en nuestras calles, también dando espacio a pausas (obligatorias) en el trayecto que ayudan de manera progresiva a reducir no solo la velocidad, sino también el estrés especialmente del lado de los conductores de los vehículos automotores sin que esto signifique un aumento en el tiempo de traslado. Al contrario, se reduciría el tiempo en conducción de muchas rutas que hoy día cuenten con semáforos peatonales, donde por un lado el peatón debe esperar a veces largo tiempo a que el semáforo cambie, y por otro lado los conductores también deben esperar que transcurra el tiempo asignado del semáforo antes de continuar su camino, así sea solo un peatón que ya ha cruzado, desperdiciando valiosos segundos. Pienso que el problema de movilidad en ciudades y alrededores no se debe tanto a la mala infraestructura si no a los pésimos hábitos de conducción de los automotores, y que se relegan los peatones a un último plano en cuanto a la prioridad de tránsito, dando lugar a que muchos conductores se den prioridad a si mismos y solo observen parcialmente las señales de tránsito. Por todo lo que mencioné creo que el impacto de implementar dicha cultura vial solo puede traer mejoras al tránsito en nuestras calles, y también repercute de manera positiva en nuestras relaciones sociales.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
1-Intervencion de la ruta Upala a la San José de Upala y de ahí hasta Santa Cecilia, esto debido a que es una ruta que está en el olvido, la falta de demarcación e iluminación y a todo eso le agregamos la cantidad impresionante de huecos en la carretera son causa de cifras alarmantes de accidentes y muertes en esa ruta, la mejor herramienta para prevenir un accidente es la residencia y si no solucionamos la causa del problema seguirán accidentes y también se aumentan los costos en mantenimiento y reparación de vehículos de las personas que transitan esta ruta y si le sumamos el deterioro en salud por el estrés, frustración y esfuerzo visual afecta mucho en todos los aspectos. 2- mejorar la demarcación vial e iluminación en puntos claves en la red vial rural para ayudar a la prevención de accidentes.	
Retomar viejos proyectos de infraestructura de carreteras como los anillos de circunvalación sur planeados desde los años 60s y que están inconclusos y abandonados.	
Estimados Señores de Mideplan: Me gustaría proponer una posible solución para solución vial, emisión de gas invernadero y recaudación de impuesto que podría atribuir el desafío 4 de Área Infraestructura, Ordenamiento Territorial y Movilidad, mencionado en su sitio web. Se consiste vender derecho de circulación especial para circular una zona específica (GAM o circunvalación) de acuerdo con gas invernadero promedio por pasajero para vehículos particulares y motocicletas, cuya combustible es de base carbono. (No se aplica a los vehículos de trabajo, transporte público, ambulancia, policiaco, los vehículo eléctrico, motocicleta eléctrica.) Aplicación: vende sticker para pegar en vidrio con número, 1(azul), 2 (verde), 3(amarillo), 4(anaranjado), 5(rojo). Los números son la cantidad MINIMA permitida de pasajeros para circular el vehículo. El color es para facilitar la policía	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
de tránsito identificar la cantidad de pasajeros y multa los incumplidos. El precio de número 1 es cinco veces más cara que el número cinco (por ejemplo), ya que permite su circulación con mayor gas invernadero por pasajero, puede pensar asociar el precio de sticker con el costo de neutralización de carbono más otros costos. Para visitante fuera de GAM, podría comprar por internet un permiso temporal por un período especial vía internet, el usuario imprime el código de barra o QR en papel, lo lleva para evitar una multa. Beneficios: 1. Reducir la emisión del gas invernadero (como CO2) y la contaminación en aire (NO2). 2. Los usuarios está más consiente del efecto ambiental de su vehículo. Así hay que reflexionar su necesidad versus el costo. 3. Promover el car-pooling. 4. Promover el uso del transporte público. 5. Promover los vehículos eléctricos, de hidrógenos, o energía limpia. 6. Promover el uso de bicicleta. 7. Promover vivir cerca de trabajo. 8. Posible solución de congestionamiento vial, posiblemente es más efectivo que la restricción por el número terminal de placa. 9. Un ingreso adicional para estado por la venta del sticker y la multa. 10. Innovación en gestión de congestionamiento vial, modelo para ciudad limpia. 11. Ayuda a ciudad más neutro a emisión de huella de carbono, sin usar tecnología costosa. 12. Alinea con el plan de gobierno en los tres aspectos: de transporte, ambiental y de ingreso fiscal con una sola propuesta. 13. Economizar la factura petrolera.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Desafíos: 1. Tecnología para detectar los incumplidos. 2. Si hay suficiente policía de tránsito para inspeccionar el cumplimiento. 3. Establecer la estructura y el monto de multa y la multa para los que circulan sin sticker que asegura el cumplimiento de esta política.	
Promover mediante el ICE instalaciones para carga de Vehículos eléctricos en las viviendas; modelo que prácticamente desaparece la expectativa de una carga lenta para vehículos eléctricos y la reemplaza por una gestión de carga en el hogar responsable y planificada por las personas.	
Aumentar el uso de paneles solares, pero instalándolos en oficinas, centros comerciales, hoteles, escuelas, etc. El problema se debe a que tanto los sindicatos del ICE como los, de Fuerza y Luz le tienen miedo y por razones que desconozco se oponen a ellos, cuando en realidad ambas instituciones deberían promoverlos y financiarlos, porque quienes son los especialistas en electricidad, pues ellos. por ejemplo se podrían instalar en el techo de un hospital como el México y reducir su factura eléctrica o bien por ejemplo en escuelas en todo el país y aprovechar y ponerles aires acondicionados en las clases para que ellos puedan estudiar mejor, han estado en una escuela en Sarapiquí al medio día, es un horno. Todas esas escuelas deberían tener aisladores térmicos debajo del zinc y aire acondicionado, no es un lujo, es una necesidad, hay estudios que demuestran que a temperaturas de 24 o 23, los estudiantes ponen más atención y aprende más, pues a temperaturas altas, están con pereza, es real. En Nicaragua el colegio Lincoln puso aires y mejoró el rendimiento de todos los alumnos. Si Alemania produce casi el 30% de su energía de paneles solares, igual CR debe de aspirar a eso y olvidarse de construir represas como la del Diquis, pues hay que evitar los que paso con Angostura, se presupuesta cierto monto y al final cuesta mucho más. No al miedo a los paneles	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
solares, es solo encontrarle el modelo de negocio que le sirva a ambas instituciones. Además si se pretende cambiar a carros electricos, pues la combinación es perfecta. si el ICE no se mete con los paneles tarde o temprano ira a la quiebra.	
Reducir los operadores de bus a máximo 3. En la ciudad francesa de Rennes únicamente tienen un sólo operador: Keolis Rennes. En Beijing tienen dos operadores; uno estatal y otro privado. El regulador del sistema de bus en Rennes es Rennes Métropole. Aquí tienen el enlace con la info sobre Rennes: https://www.star.fr/star-territoire/acteurs-du-transport-public/ Esos buses largos de 18m deben verse aquí también. Ya les mandé un vídeo con una lista de fabricantes europeos del Este y de China de buses eléctricos, sin contar el modelo Aptis de la Alstom. Sí, esto suena a monopolio, ¿no es así? Sin embargo, ellos tienen el sistema y los buses, y nosotros los necesitamos. Si quieren evitar acusaciones de la izquierda tendrán que hacer las de Beijing y nacionalizar y reducir los operadores de buses. Además, deberán negociar y montar una fábrica aquí en CR. ¿Saben cuál es el problema del Incofer y de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF)? Que sólo son operadores; no son fabricantes y operadores a la vez, lo cual reduciría el número de empresas que se presentan a una licitación, y que, usualmente, una termina sobornando porque está desesperada por ser contratada. Si no modernizan el transporte público ustedes del PAC-PUSC, tendrán que ceder a los ateos pero comunitarios del Frente Amplio que lo hagan por ustedes. El combo fiscal está empujando una parte de la gente hacia la izquierda. Quienes votaron por Carlos Alvarado se volcarán hacia el Frente Amplio. Ellos tienen muy claro cómo modernizar el transporte público.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
El plan a corto plazo es el siguiente: Cambio de señalización vial, en el sector de los semáforos de Hatillo #8, así como el cambio de sentido de dos vías en una sola vía para las calles paralelas a circunvalación. Distribución y re-acomodo de las paradas de buses. Habilitar salidas para desahogar el congestionamiento vial en este sector y cerrar otros accesos que conllevan al caos diario que se vive ahí todos los días. A largo plazo: Crear un túnel en circunvalación y un puente vehicular para que los vecinos de Hatillo #8 y #7 tengan diferentes accesos y salidas.	
RESUMEN PROYECTO MONORRIEL ELEVADO La ciudad de San José y el resto del GAM, presentan un caos vial, el que se agrava día con día, al que se suma la estrechez de las calles y avenidas, el cual urge de una solución real y no de remiendos, justificado en la falta de recursos, debido a la crisis económica que deteriora al país en todos los ámbitos. Urge una solución, que le de aire a la ciudad de San José, mediante un sistema efectivo de transporte público eficiente, que logre agilizar el cruzar la ciudad de Norte a Sur, Este a Oeste y que reduzca en un porcentaje elevado, la congestión de la circulación vehicular. Esta solución debe ser consecuente con un ahorro energético, contaminación ambiental (aire, sónica, etc.), proyectarse para la ciudad de San José y el resto de las ciudades que conforman la GAM. La solución debe de diseñarse previendo el mínimo de expropiaciones (que es lo que nos ha impedido desde hace muchos años construir infraestructura), por lo que la solución por medio de nuestro proyecto consigue ese fin. Hemos plasmado y desarrollado, a nivel de conceptualización, el ANTEPROYECTO de un Monorriel Elevado Colector-Dispersador, mediante un sistema de columnas coladas en sitio y vigas prefabricadas (pretensadas y ya montadas sobre las columnas,	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR																																																												
postensadas), a un nivel mínimo sobre la superficie del terreno de siete metros y medio (Columnas de 1.00m de diámetro y 5.50 metros de altura, y la viga de 2.00 metros de peralte, montada sobre ellas, con longitudes de 25.00, 30.00, 36.00 metros), formando las rutas del Monorriel circuitos cerrados elípticos, sobre la ruta de la Vía de Circunvalación y otros, también elípticos; dos dentro del anillo de ésta y otros dos extendiéndose hacia el Norte y Sur de la misma. La longitud total aproximada de 39.00Km. El Monorriel Elevado, es de un costo bastante menor que cualquier otro sistema rápido de transporte masivo de personas, y la seguridad superior a la de un sistema de tren Rápido en su mayor parte a nivel y con un gran número de cruces elevados pasando por las ciudades de la GAM. Presentamos a continuación una estimación de los diferentes circuitos con sus estaciones intermodales, sus longitudes, así como el recorrido por la ciudad de San José y una vista típica, del Monorriel de nuestro Anteproyecto. <table> <tr> <th>TAMAÑO</th> <th>ESTIMADO</th> <th>DEL</th> <th>PROYECTO:</th> </tr> <tr> <th>ESTACIONES</th> <th>UNIDAD</th> <th></th> <th>CANTIDAD</th> </tr> <tr> <td>CIRCUITO</td> <td>NORTE</td> <td>UN</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>CIRCUITO</td> <td>SUR</td> <td>UN</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>CIRCUITO</td> <td>CURRIDABAT</td> <td>(ESTE)</td> <td>UN 7</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>ESTACIONES</td> <td>UN</td> <td>36</td> </tr> </table> <table> <tr> <th>LONGITUD</th> <th>DE</th> <th>MONORRIEL</th> <th>ELEVADO:</th> </tr> <tr> <th>MONORRIEL</th> <th>ELEVADO</th> <th>UNIDAD</th> <th>LONGITUD</th> </tr> <tr> <td>CIRCUITO</td> <td>NORTE</td> <td>Km</td> <td>15,79</td> </tr> <tr> <td>CIRCUITO</td> <td>SUR</td> <td>Km</td> <td>13,84</td> </tr> <tr> <td>CIRCUITO</td> <td>CURRIDABAT</td> <td>(ESTE)</td> <td>Km 5,56</td> </tr> <tr> <td>INTERCONEXION</td> <td>ESTE (DOBLE VIA)</td> <td>Km</td> <td>3,36</td> </tr> <tr> <td>INTERCONEXION</td> <td>OESTE</td> <td>Km</td> <td>0,8</td> </tr> <tr> <td>INTERCONEXION</td> <td>OESTE (CANAL 7)</td> <td>Km</td> <td>0,55</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>MONORRIEL ELEVADO</td> <td>Km</td> <td>39,90</td> </tr> </table>		TAMAÑO	ESTIMADO	DEL	PROYECTO:	ESTACIONES	UNIDAD		CANTIDAD	CIRCUITO	NORTE	UN	16	CIRCUITO	SUR	UN	13	CIRCUITO	CURRIDABAT	(ESTE)	UN 7	TOTAL	ESTACIONES	UN	36	LONGITUD	DE	MONORRIEL	ELEVADO:	MONORRIEL	ELEVADO	UNIDAD	LONGITUD	CIRCUITO	NORTE	Km	15,79	CIRCUITO	SUR	Km	13,84	CIRCUITO	CURRIDABAT	(ESTE)	Km 5,56	INTERCONEXION	ESTE (DOBLE VIA)	Km	3,36	INTERCONEXION	OESTE	Km	0,8	INTERCONEXION	OESTE (CANAL 7)	Km	0,55	TOTAL	MONORRIEL ELEVADO	Km	39,90
TAMAÑO	ESTIMADO	DEL	PROYECTO:																																																										
ESTACIONES	UNIDAD		CANTIDAD																																																										
CIRCUITO	NORTE	UN	16																																																										
CIRCUITO	SUR	UN	13																																																										
CIRCUITO	CURRIDABAT	(ESTE)	UN 7																																																										
TOTAL	ESTACIONES	UN	36																																																										
LONGITUD	DE	MONORRIEL	ELEVADO:																																																										
MONORRIEL	ELEVADO	UNIDAD	LONGITUD																																																										
CIRCUITO	NORTE	Km	15,79																																																										
CIRCUITO	SUR	Km	13,84																																																										
CIRCUITO	CURRIDABAT	(ESTE)	Km 5,56																																																										
INTERCONEXION	ESTE (DOBLE VIA)	Km	3,36																																																										
INTERCONEXION	OESTE	Km	0,8																																																										
INTERCONEXION	OESTE (CANAL 7)	Km	0,55																																																										
TOTAL	MONORRIEL ELEVADO	Km	39,90																																																										





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
COMPARACIÓN ESTIMADA DE COSTOS CON OTROS SISTEMAS: TIPO LONGITUD km COSTO DIFERENCIA METRO 40 \$3,750,000,000 2.50 VECES MAS TREN RAPIDO 40 \$2,625,000,000 1.75 VECES MAS MONORRIEL 40 \$1,500,000,000 * * EL MONORRIEL ES UN 60% MAS BARATO QUE EL METRO	
Infraestructura vial resiliente. Necesario entrarle al tema para que la infraestructura vial, como canal de comunicación, tenga capacidad incluso en escenarios críticos por cambio climático	
La Propuesta es hacer que el transporte público tenga disponibilidad de trasladar bicicletas, ya que existen cientos de personas al día que toman más de un autobús para llegar al trabajo, con esto se reduciría la cantidad de autobuses que toman la gam estaría un poco más descongestionada y además si existiera esta posibilidad se podría utilizar de manera eficiente las ciclo vías ya existentes y además generar salud en la población y descongestionamiento vial.	
1,demarcar toda la calle ancha, dicha calle es a 4 carriles de esos 4 carriles solo se utilizan 2 en sectores por falta de demarcación, prohibir el estacionamiento en toda la calle ancha en horas picó, de 06:am a 08:00 am y de 05:00 pm a 08:00 pm, que se le informe a la población del cambio vía red social, televisión, radio etc, si se sorprende algún vehículo estacionado va multa o se remolca,2, ruta bus Alajuela/ Santa Bárbara y viceversa , sé que crear islas para que los autobuses paren es muy difícil pero creo que hay sectores que se podrían hacer, es una necesidad ambas cosas, por movilidad, muchas gracias por su tiempo.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Las conexiones de rutas bien establecidas y ubicadas en puntos estratégicos pero también cómodos para la población. En San José por ejemplo, hay rutas que son todas diferentes, en paradas diferentes, hasta de empresas diferentes, pero la mitad del trayecto lo hacen por la misma carretera (por ejemplo todas las que van por Desamparados). Hacer áreas de interconexión cómodas y seguras con horarios establecidos y mapeos, sería una manera de incentivar el uso del transporte público sin necesidad de abarrotar la ciudad. Otra propuestas es que se modifique la cultura vial, para que el transporte público tenga siempre la prioridad. Por ejemplo, los buses en sus paradas, a veces detienen un carril y resulta que para volver a salir a la carretera, o realizan una imprudencia o deben esperar a que los automóviles les den paso. Deberían modificarse las leyes para que los buses tengan la prioridad y que a través de un uso adecuado de las señales, se les dé prioridad de paso y de salida cuando estén haciendo paradas, saliendo de las terminales entre otros	
Ver los temas de ciudad y desarrollo con lupa de adaptación. Retos presentes de las ciudades intermedias y del reordenamiento vial como una prioridad. Discrepo el tema de promoción del uso de la electricidad para el tema de transporte particular; no porque no sea importante. Sino porque lo que habría que incentivar y mejorar es el transporte público interconectado. Qué hace una persona con la misma presa sólo que ahora en auto eléctrico?, Igualmente se requiere política sobre la gestión del parque vehicular del país.	
Principalmente en san José hay muchos cuellos de botella que generan la congestión vial. Son necesarios pasos a desnivel en la antigua galera. Más puentes para conectar Guadalupe y Moravia y así descongestionar la ruta 109 que pasa frente al hospital la católica. Ampliar a 4 carriles la ruta 32 desde el peaje hasta el puente incluido el puente. Paso a desnivel en el cruce de la ruta 2 con la ruta 236 en	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
ochomogo. Mejorar la transitabilidad de la ruta 112. Que conecta la Ruta 32 con Heredia. Aumentar a 4 carriles la Ruta 5 Tibás Santo domingo	
Me parece de suma importancia seguir adelante con la reparación y ampliación de carreteras que comunican comunidades. Existen muchas conexiones importantes entre comunidades que desahogan el tránsito y las presas son un problema que ya no se soporta más. Yo vivo en Mata de plátano Goicoechea y aquí hay rutas que comunican con San Pedro y Vista de mar, Coronado que necesitan ampliarse. Hay calles que no están asfaltadas sólo con lastre que pueden ser una excelente opción para personas que viajan incluso desde o hacia Cartago. La calle que comunica Mata de plátano con Vista de Mar es súper transitada hicieron un arreglo súper necesario en el puente pero la calle no tiene ni siquiera aceras para los peatones y prácticamente es una calle de una vía, necesita ampliarse porque es muy utilizada. Este es un ejemplo de muchos que hay en nuestro país. Saber dirigir la inversión y estar pendientes de lo que hacen las Municipalidades nos ahorramos tiempo y dinero.	
Primero se debe recuperar TODOS los espacios o terrenos del Estado, y que algunos de ellos sirvan para la construcción de entronques que permitan mayor fluidez vehicular. En circunvalación: eliminar semáforos en Hatillo 3, 5 y 8, construyendo en Hatillo 8 retornos y salidas en zonas verdes que no tienen ningún otro uso y en los cruces de 3 y 5 construir túneles; eliminar en toda la circunvalación y demás autopistas las zonas verdes divisorias centrales dejando solo barreras de concreto, lo cual reduce el costo por mantenimiento y además permitirá ampliar los carriles o marcar uno para motocicletas (minimizando accidentes). Entre San Pedro y Curridabat salida a plaza del Sol, construir túnel en el parque para dejar espacio de recreo y permitir paso de vehículos para desahogar vía principal. Cobro de peaje en carreteras nuevas como la Liberia para contar con ingresos, de lo cual	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
se puede encargar funcionarios del Bancredito. Construir nuevas carreteras de San Ramón, San Carlos y Limón con fondos de bancos estatales y proyectar el cobro de peajes a través de Bancredito	
INTERLINEA DE BUSES TIBAS-SAN PEDRO: el autobús de la UCR no transporte personas que no tienen carnet de la UCR y este mismo no tiene competencia para el beneficio de pocos y perjuicio de muchos, se debe aperturar una conexión vial entre estos cantones: La salida de Tibás que conectaría buses que llegan de Heredia, Santo Domingo, San Isidro de Heredia, Sarapiquí Guápiles, inclusive Limón con la parada que se encuentra en el puente sobre BOMBEROS de Tibás, la idea es NO IR hasta San José. La ruta sería Tibás Centro hacia Moravia-Guadalupe lo que inter-conectaría Ramales de Coronado, Moravia (La Trinidad, San Jerónimo, San Blas, San Rafael) y Guadalupe (IPIS, PURRAL ,EL ALTO...), sería un descargo de gente quienes no tendrán que pasar por San José que es realmente un dolor de cabeza. ESTAS INTERLINEAS se pueden considerar utilizar para conexiones como la Periférica o las que ya están operando que siento pudieran ser mejores, ya que no hay lógica es viajar mucho tiempo para llegar a un destino que está muchas veces a una cercanía no mayor a 12 KM ESTACIONAMIENTO EN VIA PUBLICA: Soy vecino de Tibás y es increíble que aunque trabajo en el mismo cantón pero en diferente distrito (Anselmo Llorente, Bajo los Rodríguez - Jardines de Tibás) a veces duro hasta media Hora en pasar un trayecto menor a 3 kilómetros. En Tibás el pecado capital son las vías de doble sentido las que generan el caos vial principalmente después de las 4 pm, en Tibás Centro las vías deberían de tener solo un sentido, todas la calles aparte de ser angostas hay carros	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
estacionados y solo dejan un carril para rifarse y para que se aglomeren los carros unos contra otros para ver quién es el más audaz, la sangre de nuestras venas corre a un solo sentido no para ambos es cuestión de lógica, no comprendo cómo Ingeniería o los Municipios Omitan este tipos de cosas y son incapaces de regular los carros ESTACIONADOS y no buscan una solución y más bien nos quitaron un acceso al centro para darle paso libre a los Buses, es un peligro transitar como peatón ya que las colas hacen que los vehículos se pegue y no dejen espacio para cruzar en una esquina.	
Sin duda la energía solar es una solución viable y real para resolver este desafío. Sin embargo, 3 aspectos deben mejorar: 1. Primero, la compra de vehículos eléctricos debe ser prioridad para el Estado. Este debe ser el primero en tener una flotilla de vehículos eléctricos y dejar de comprar Toyota Hilux. 2. Segundo, se debe ofrecer créditos lo más favorables posibles para la instalación de energía solar tanto residencial como comercial. 3. Tercero, deben eliminarse por ley cualquier cobro, impuesto o tasa relacionado con el uso de energía solar que beneficie al ICE o al Estado mismo. El Estado no puede pretender que los y las costarricenses paguemos por un recurso natural que es gratis y en donde ninguna institución pública o privada invirtió para que tuviéramos acceso.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Respecto a este punto 2, digo que si se utilizara menos o nula subcontratación (licitación), el gobierno podría invertir ese mismo dinero, pero cubriendo muchos más kilómetros. Recuerdo cuando el MOPT era el encargado de dichas labores, cuando tenían su propia maquinaria. Si bien esa maquinaria requeriría mantenimiento y personal para operarla, el costo beneficio creo que está a favor el beneficio, no se han preguntado el margen de ganancia de cada vez que subcontratan un servicio, cuánto ganan las empresas que tienen la licitación. Vean el caso de la 27, estamos pagando carísimo por una carretera que ya estaba bastante avanzada antes de darla a concesión, todo ese dinero se paga a puro gusto, se pudo haber evitado si se hubiese administrado bien, tomando las decisiones correctas, mas no enriqueciendo al rico. Otro punto es; embellecer las calles, puesto que estas son la carta de presentación de un país, los extranjeros nos ven como un país subdesarrollado (no muy lejos de la realidad), y esto es por el nivel de infraestructura que tenemos. Calles mal pintadas, basura en todo lado, huecos y más huecos, calles llenas de parches (¿usted vestiría un traje entero lleno de parches? Que mal se vería, ¿no?), aceras rotas o inexistentes, lo mismo para los caños. Hay muchísimo por mejorar en cuanto a infraestructura, no es solo crear nuevas rutas. El problema no está en que Costa Rica necesita un plan fiscal, está en que necesita buenos administradores, basta el despilfarro, basta el robo, basta la corrupción!	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Dado que se piensa construir el metro o tren rápido, se debería pensar también en que los buses lleguen a un punto cercano al mismo para darle el mayor volumen de pasajeros posible. Por ejemplo debajo de la autopista 27 y en específico a lo largo de salida a la sabana empezando casi desde el estadio nacional hasta el gimnasio nacional, construir por debajo, una gran terminal de buses, donde lleguen todos los buses que vienen tanto por la 27 como por la general cañas, de manera que se evite que los buses entren al centro de san José, entonces se hace una gran terminal subterránea de buses similar a como existe en España por la puerta de alcala, así los buses entran y salen en forma rápida y se disminuye el entrar al centro y se elimina la terminal vieja de la "coca cola". En la nueva terminal se pueden habilitar locales comerciales, para trasladar los negocios que se tengan que cerrar en el mercado de la coca cola. Igual por el lado de Guadalupe se puede hacer algo en la estación al atlántico y lo mismo en la estación al pacífico para que lleguen y se estacionen los buses del Sur. Así ya no entran al centro de San José.	
Una rotonda al final de la autopista Florencio del Castillo en las cercanías de Curridabat así como al final de la autopista de Loma Linda en Desamparados	
Existen zonas donde los niños y jóvenes de nuestro país no pueden trasladarse apropiadamente a sus centros educacionales, ya sea por lejanía o seguridad, otras veces por falta de recursos económicos y otras veces por situaciones propias de cada familia. El Gobierno por medio de Instituciones involucradas debería desarrollar un sistema de acopio para detectar casos específicos brindándoles gratuitamente Internet y computadoras para que estos costarricenses puedan recibir sus estudios desde sus hogares, y que el sistema de estudio implemente formas de determinar las habilidades de cada estudiante y enfocarlas en las necesidades propias del país para coordinar esfuerzos y tener en el futuro personal técnico y profesional con habilidades bien documentadas y que	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
felizmente se dediquen a trabajar en lo que realmente les guste. Además que se involucre más al país en el Tele trabajo para dar igualdad de oportunidades a cualquier persona no importando donde viva en nuestro país.	
!-Cambiar transporte publico moderno por: transporte público eléctrico moderno	
La propuesta es que se deber tomar en cuenta para el reordenamiento territorial el enfoque de género, donde no significa hablar sólo de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en abstracto, implica tener en cuenta los diversos colectivos que componen la población, que usan y perciben la ciudad de forma diferente según su inserción social, capacidades físicas, edades, grupos etáreos, diversidad sexual, etnias, personas en condiciones de pobreza, y que tienen patrones de movilidad diversa y distintas demandas de accesibilidad en el territorio. Hablar de la población de la ciudad, implica reconocer estos factores que la cruzan, ya que si no se reconocen las especificidades de los distintos colectivos no se puede pensar un proceso de ordenamiento territorial que tenga como objetivo la calidad de vida de la ciudadanía. Lo anterior nos plantea la necesidad de construir redes y alianzas que favorezcan la capacidad de negociación con poder equilibrado en la relación de género. La participación ciudadana de las mujeres es una de las estrategias fundamentales a promover para lograr una ciudad equitativa e incluyente.	
1. Uso de tarjetas recargables para el pago del transporte público. Para cancelar los autobuses y el tren. Para no utilizar el efectivo que le sale tan caro al estado. 2. Realización de terminales de autobuses que sean más eficientes, más llamativas, más seguras, más limpias. Eliminar las paradas de las aceras de las provincias Gam, estas paradas hacen que las ciudades se vean desordenas y desorganizadas. Esto también es más atractivo y seguro para los turistas.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Las Personas con Discapacidad son individuos productivos de alto valor agregado, por lo que los parámetros "especiales" deben estandarizarse con ejes de control de calidad para su revisión constante de ejecución. Los planes reguladores deben ser amigables y saludablemente responsables con la biodiversidad (seres humanos sin distinción) La red vial DEBE planearse y ejecutarse de manera interinstitucional con origen en la Salud Pública integral de toda la población; la accesibilidad ES UN REQUISITO sine qua non para el progreso económico de poblaciones vulnerables, la flota vehicular y las vías deben tener herramientas para seguridad ocupacional, control de temperatura y ambiente interno que garantice la salud humana y promotores de mayor productividad. La OBLIGATORIEDAD de INCLUSIÓN humana, determina sistemas que tornen la mitigación en inversión humana equitativa, remítase a equipos de control en el consumo, con costos especiales a las personas con discapacidad. El acceso dirigido a Personas con Discapacidad es urgente, NO SE DEBE esperar que la gente llegue al Estado, sino que el Estado de manera ágil tenga la tabulación directa para dar respuesta al Derecho Humano respectivo y permitir la productividad segura e inclusiva mediante viviendas preferenciales	
Los cantones donde se va a implementar el plan regulador territorial se verifique que sean amigables con la vida diversidad (seres humanos) incluyendo personas con discapacidad.	
Contar con un servicio de transporte público que contemple obligatoriamente la diversidad de todos los usuarios.	
Es importante además considerar lo que es la capacitación o concientización a la empresa autobuseras, a sus choferes sobre la necesidad que tienen las personas con Discapacidad para uso con normalidad del servicio de rapa y otros.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Entre el buen trato que se le debe dar como a cualquier otro usuario de transporte público.	
Es importante que en este desafío se tome en cuenta que el transporte moderno se debe ser accesible para toda la población con discapacidad, en este desafío debemos tomar en cuenta que los sistemas de audición y pizarras informativas que apoyen tanto a personas con discapacidad intelectual, discapacidad visual y a los adultos mayores.	
Contemplar las características específicas de cada población que será atendida en las políticas públicas, programas, proyectos, etcétera, con el propósito de intentar no alterar las condiciones generales bajo las que actúa cada segmento de población en un territorio determinado. 1- tener en consideración la diversidad social que existe en los territorios Al momento de un plan regulador que pueda abarcar necesidades generales para la población, sin perder de vista las características (económicas, sociales y culturales) particulares de cada segmento de la población, o en este caso territorios. Incorporar el caso concreto de la unificación del sistema de transporte, una perspectiva de Derechos Humanos que incorpora la discapacidad. En este caso poder garantizar el acceso a todas las personas usuarios del servicio, que para el caso concreto de las personas con discapacidad sean incorporados las herramientas de accesibilidad necesarias y convenientes que contemplen las necesidades generales de las 5 condiciones de discapacidad. Por ejemplo, los espacios para silla de ruedas, una señalización más accesible para personas con discapacidad visual y/o cognitiva. No perder de vista que las personas con discapacidad también tienen responsabilidades en cuanto los tiempos a la hora te toman en consideración los tiempos entre los viajes en las diferentes rutas. 2- En este caso contemplar qué las personas con discapacidad también son usuarias de los servicios y de la red Vial nacional. Según esto es necesario contemplar la	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
accesibilidad necesaria que se requiera en las nuevas construcciones, así como mejorar las condiciones de la red Vial ya existente que en la mayoría de los casos carece de las condiciones de accesibilidad necesarias. Realizar los ajustes de acuerdo a las normas existentes y de conformidad con el diseño universal de la construcción. Por ejemplo, tenemos el caso de los puentes peatonales que recientemente Son contruidos bajo este diseño contemplando la eliminación de gradas, o el ajuste de los mismos con elevadores. Así También tenemos el caso de las paradas accesibles, las cuales contemplan diversas características que beneficien el disfrute pleno de todas y todos los usuarios. 3- Contemplar que las personas con discapacidad también son usuarias de los servicios de transporte público, siendo así es necesario una mejor fiscalización de los servicios de transporte público existentes, y prever Que al momento de agilizar los tiempos de traslado, es necesario también contemplar que está población, también posee responsabilidades, claramente las personas con discapacidad son personas. 4- Contemplar en este punto la exoneración arancelaria que se realiza a los vehículos adquiridos por personas con discapacidad. Se sabe muy bien que los vehículos eléctricos se encuentran exonerados del pago de impuestos (de manera gradual), siendo así aplicar esta misma exoneración a la compra de vehículos con placa la discapacidad. Pues al ser los vehículos más caros, se debe mantener también los parámetros asignados en ambas exoneraciones (exoneración de vehículos con placas de discapacidad, exoneración de vehículos eléctricos). 5- Implementar en la construcción de nuevos puertos aduaneros las características del diseño Universal de la construcción, así como dotar de los ajustes necesarios las construcciones ya realizadas, esto con el propósito de propiciar condiciones de accesibilidad adecuadas para todas y todos.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Tener en consideración que los procesos en aduanas contemplen alguna diferenciación en la duración de los procesos relacionados a la importación de equipo técnico (sillas de ruedas, muletas, andaderas, bastones blancos, entre otros) requeridos por las personas con discapacidad, pues dependen en gran medida del uso de estos equipos. 6- Considerar en las opciones de vivienda a las personas con discapacidad, quienes a pesar de las acciones que se han generado (por ejemplo la ley de protección laboral de personas con discapacidad 8862) esta población Aún se encuentra en una desventaja social e históricamente construidas de manera negativa. Siendo así, esta población se encuentra en una condición de vulnerabilidad social dadas las características de vulnerabilización que presentan. Además, es importante considerar lo indicado por la ley de autonomía personal de personas con discapacidad 9379, en donde la misma legislación considera la autonomía de estas personas, pero considerando el acceso a la vivienda como un elemento fundamental de la autonomía de las personas (en general), las personas con discapacidad se ven privadas de este derecho Pues según la normativa vigente en cuanto al acceso a un Bono de vivienda, distancia a las personas con discapacidad a las condiciones reales y presentes en este momento para el acceso a uno de estos bonos. Contemplar, además, que debe estudiarse a profundidad la política nacional de vivienda, incorporando los ajustes razonables necesarios para que las personas con discapacidad también puedan ser sujetos de este beneficio (Bono diferido de vivienda).	
Promover la fabricación y uso de combustibles no fósiles, creando además una normativa que multe el abuso de los combustibles no sostenibles, para que esos fondos se apliquen en la atención primaria de la salud de las personas con discapacidad.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
fortalecer los procedimientos y control de calidad en la construcción de viviendas con recursos públicos, obligando a los funcionarios a cargo el valer el ordenamiento jurídico en pro de las Pcd.	
Minimizar requisitos en las diferentes instituciones públicas que tiene injerencia en la construcción y desarrollo de infraestructura pública y privada, debido a que actualmente, construir desarrollos urbanísticos o cualquier tipo de obra ya sea pública o privada, las instituciones gubernamentales solicitan un sin fin de requisitos, lo cual encarece y retrasa en tiempo y en dinero cualquier proyecto. Además hay duplicidad de funciones de todas las instituciones involucradas en el proceso por lo que muchos de los requisitos que solicita el desarrollador se repiten.	
-Concesionar líneas ferroviarias de pasajeros, carga y suministro de emergencia modalidad monoriel/tren elevado para enlazar a la GAM con Guápiles, Siquirres, una estación de intercambio de línea en Limón, Cahuita, Puerto Viejo, Bribri, una Estación Internacional en Sixaola. -Concesionar línea de tren elevado para pasajeros, carga y suministros de emergencias Guápiles-Puerto Viejo de Sarapiquí-Ciudad Quesada-La Fortuna-San Rafael-Upala-Liberia. -Concesionar línea de tren elevado para pasajeros, carga y suministros de emergencias SJO-Nicoya-Santa Cruz-Belén-Filadelfia-Aeropuerto Internacional Daniel Oduber-Liberia. -Concesionar línea de tren elevado para pasajeros, carga y suministro de emergencias SJO-Orotina-Esparza-Barranca-Jacó-Quepos-Parrita-Dominical-Ciudad Cortés-Palmar-Piedras Blancas-Río Claro-Ciudad Neily-Estación Internacional Paso Canoas. -Cooperativizar la producción de los productos de la canasta básica. Que sean producidos en Costa Rica. -Acceso Universal a la Vivienda (agregar capítulo sobre esto a la Constitución Política): Que todos coticen al INVU (como ocurre con la CCSS), a cambio, el INVU dará licencia de uso de casa/apartamento según uso del usuario(a/as) y	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
necesidad. Casas de 6 dormitorios: padres, abuelos maternos en su vejez, abuelos paternos en vejez, hijos, oficina, visitas. Puertas anchas para sillas de ruedas. Dos juegos de ascensiones por torre habitacional del INVU. -Pedirle a China que construya una ciudad llamada «Nueva Suzhou 新苏州» o «Ciudad Suzhou 苏州成» como ciudad bicultural. Templo católico con forma del Templo del Cielo de Beijing, pintura de la Virgen y el Niño de Zhujiayu detrás del altar. Jardines que recuerden los de Suzhou (Jardín del Humilde Administrador, Jardín del Maestro de las Redes), Pagodas. Lagos con grandes aceras en el borde para caminar, y adornados con sauces llorones. Que cocinen platos del centro y Norte de China. Que una línea de tren pase por esa ciudad. Provincias a considerar: Heredia, Limón (clima lluvioso, abundante vegetación). Agradecer a China el proyecto mediante la concesión de una línea ferroviaria. Puede ser una que enlace Ciudad de Panamá o David con la GAM o Barranca. -Un acueducto desde la Provincia de Limón a la de Guanacaste para suministrar sobrantes de agua. Asegurar primero agua potable y saludable a los habitantes y duchas de la provincia, construir almacenamiento de agua después de construir desvíos en los ríos que más se inundan. -Anclar los salarios del sector público y privado al PIB per cápita del año anterior y revisarlos cada año según varíe el PIB per cápita, el verdadero indicador de riqueza. Que ningún salario sobrepase el triple del PIB per cápita.	
Métanle ganas al nuevo aeropuerto en Orotina, eso puede traer mucho empleo en Puntarenas y el resto de la región pacífico central. No lo dejen botado nada más porque no generará una obra visible al final de esta Administración!	
Infraestructura Vial , específicamente para Licitaciones Públicas , para acortar los tiempos de Licitaciones , muy puntual para poder objetar carteles de Licitaciones y apelaciones de Licitaciones antes las instituciones o CGR , poner un bono de garantía para poder Objetar o apelar , si son acogidos los recursos se les devuelve el bono y sino	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
queda en manos de la CGR .	
Hay que preparar un equipo profesional tomando jóvenes graduados en ingeniería civil topografía y técnicos. El estado es muy débil en su personal técnico está lleno el MOPT de administrativos y abogados que solo se defienden ellos mismos. Las pocas plazas que puedan obtenerse tienen que ir en esta dirección. Los valores deben ser los pilares de la preparación. Las funciones de los técnicos con relación a la contratación de construcción de infraestructura vial y ejecución de contratos debe ser con principios de dedicación y honestidad y el no orientar y vigilar estas actividades puede favorecer que personal joven vea oportunidades fáciles y tomen malos caminos	
Actualmente debido a atrasos por parte de la institucionalidad del Estado, varias comunidades carecen de servicios esenciales para el desarrollo, por ejemplo, Bajos del Toro Amarillo, distrito del cantón de Sarchí, Valverde Vega, provincia de Alajuela, después del terremoto de Cinchona, se cerró la vía 708, eliminando el acceso de transporte público, y la comunidad ahora no cuenta con servicio de bus, ni taxi ni nada por el estilo, aparte que el servicio de taxi sale caro para el pueblo, también se restringió el servicio de policía a 2 días cada 15 días aproximadamente vienen, y el servicio médico es nada más una vez al mes. La CNE detuvo todo arreglo en la vía 708 hace unos días lo cual disminuyen aún más las posibilidades de desarrollo de la comunidad, la cual ahorita está en un potencial auge turístico, debido a la ubicación y que cuenta con más de 8 cataratas, pozas, aguas limpias que aún se pueden disfrutar.	
Identificar vías críticas, expropiar terrenos, buscar alternativas de diseño según nuevas tendencias	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
La nomenclatura de todas las calles y casas es esencial para agilizar la logística y el ordenamiento urbano. Se tiene que implementar una cultura de ordenamiento urbano donde se utilicen los nombres de las calles y avenidas y que cada casa sea identificable. De este modo se facilita la circulación, facilidad para censos, organización comunal, aplicación de multas, y hasta temas de seguridad serían más fáciles si hay un mapa urbano claro.	
Organizar la gestión de la red vial nacional Rural, con la participación de las municipalidades, de manera que no sean solo responsabilidad del MOPT, sino que las municipalidades y los Consejos de Distrito, tengan participación en el mantenimiento y construcción de las vías llamadas nacionales. El objetivo a alcanzar es lograr tener vías de primer mundo en todo el territorio nacional, a partir del esfuerzo conjunto del Estado, municipios y ciudadanía.	
Darle al peatón seguridad en las calles, tener aceras en TODA la red vial, que permitan el flujo de personas y motiven a las personas a caminar.	Corresponde a obras menores reflejadas en otros instrumentos de planificación
Saludos, me llamo Esteban, soy estudiante y vivo en Cartago y aquí les presento algunas de mis ideas las cuales espero que sea de gran ayuda ,de ante mano me disculpo por algunas faltas de ortografía pero escribí esto en mi celular y fue algo complicado. Considero que para el primer punto es importante la actualización de los reglamentos de permisos para la construcción de viviendas , edificaciones e infraestructura en general , además de ser mucho más estrictos con el cumplimiento de esta, debido a que denamamiento urbano de nuestro país es la falta de supervisión de las construcciones que se realizan en nuestro país y que estas estén cumpliendo con los respectivos permisos. También me parece que se debe comenzar a regular el crecimiento de nuestras zonas urbano de los principales causantes de la problemática del ornas debido a la falta de espacio nuestras ciudades ya crecen hacia los montañas lo que provoca que	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
en algunas zonas se esté aumentando de manera considerable el riesgo de deslizamientos. Por el lado del transporte público, este debe estar en armonía con nuestras ciudades además de expandirse junto a ellas para que se ofrezca un mejor servicio y se promueva a la vez un mayor uso de él, reduciendo así la flota vehicular que circula en nuestro país diariamente. También se debe invertir en terminales para las líneas de autobuses y así se libere espacio en las calles de las ciudades. También las ciudades sería conveniente para su mejor organización, que estas se dividan en sectores como lo pueden ser por ejemplo, dividir las en áreas residenciales, comerciales, industriales, agrícolas, culturales, entre otras. Esto me lleva al segundo punto el cual es uno de los problemas que más nos quejamos los costarricenses y es la infraestructura vial la cual ya no da abasto en muchas zonas del país tanto urbanas como rurales, lo que impide el traslado de personas y mercancías de manera rápida y eficaz. Por eso mi propuesta es que se mejoren algunas de las principales autopistas de nuestro país como lo son la ruta 32, ruta 27, ruta 1, la Florencia del Castillo, entre otras, además de la ampliación y mejoramiento de las rutas que se utilizan de manera alterna para aliviar el flujo vehicular en esas rutas, por ejemplo en Cartago que es donde yo vivo veo la necesidad de otra autopista que nos comunique con la capital pues solo existe una y eso no es bueno porque de ocurrir un bloqueo por alguna razón, Cartago queda casi sin salidas a la ciudad capitalina y esto es perjudicial en muchos sentidos tanto económicos como sociales. También se debe comenzar a plantear la construcción de una futura circunvalación en la vieja metrópoli debido a que su necesidad en los últimos años está comenzando a crecer gracias al crecimiento económico de esta ciudad eliminando la necesidad de muchos conductores de pasar por el centro de esta cuando no es necesario, quitando así un gran peso en el tránsito de la ciudad de Cartago, de igual forma algunas otras zonas del país también está empezando a	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
tener la misma necesidad. El ordenamiento de las ciudades en cuadras bien definidas es otra necesidad de todas las urbes de nuestra nación, aunque puede ser algo complicado en la parte económica y que llevaría una gran cantidad de tiempo ,es importante comenzar a realizar este ordenamiento urbano de manera gradual para que poco a poco nuestras ciudades sean mucho más organizadas y de fácil tránsito, además que esto ayuda también en su mejor administración y una mejor distribución de cada uno de los servicios que requiere .De la mano con el segundo punto paso al punto cinco en donde mi propuesta es que las ciudades no se les comunique con autopistas únicamente con la capital sino que también se les comunique con los principales puertos y aeropuertos de nuestro país para una mayor facilidad de trasladar los productos de exportación y de importación reduciendo su costo y aumentando su rapidez de traslado. En el punto 6 debemos fomentar la construcción en altura y no la horizontal esto para un mayor aprovechamiento de los terrenos y disminución de los costos, estos últimos sumando el gasto de la compra de los terrenos. Nuestras ciudades ya no pueden seguir creciendo a los lados y deben comenzar a hacerlo hacia arriba, ya no hay espacio para nuestros habitantes. Espero que estas propuestas sean de gran ayuda y que con ellas no solo vean la Costa Rica que existirá en 15 o 20 años sino que veamos más allá dentro de 50 o inclusive 100 porque no, seamos visionarios para que nuestro país realmente progrese con mayor rapidez y desarrollo económico y social. Sin más que decir, me despido y espero que mis ideas sean de gran ayuda.	





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

PROPUESTA CIUDADANA	INSTRUMENTO PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN DEL SECTOR
Accesibilidad e inclusión como el centro de estos tres desafíos. Transversalizar la perspectiva de género en estos tres desafíos es clave para desarrollar políticas y acciones que realmente tomen en cuenta las realidades de la población en su diversidad. Se deben de incorporar acciones contundentes que permitan a las mujeres transitar de manera libre y segura que nos permita combatir en los espacios públicos y en el transporte público el riesgo permanente de acoso o violencia sexual. También consideraciones a la movilidad del cuidado que la mayoría de mujeres tienen que cubrir ya que tienen bajo su cuidado a sus familias y personas dependientes, así como todas las labores reproductivas. Esto complejiza aún más como las mujeres deben de moverse y desplazarse en sus comunidades y en las ciudades, por lo que se deben de establecer políticas y acciones claras que permitan y faciliten a las mujeres las condiciones y alternativas para alcanzar un mínimo de condiciones que aspiren a la igualdad. El diseño universal debe de incorporarse como parte de los avances en materia de la oferta tanto de ordenamiento territorial como de movilidad. Se debe incorporar también la pirámide invertida de la movilidad que permite poner en primer lugar a las personas. Se debe de asegurar la infraestructura que garantice la seguridad vial para todas las personas usuarias de la vías, en esto deben de concretarse acciones contundentes en construcción de aceras, ciclo vías y espacios públicos que le permita a la ciudadanía transitar de manera segura y sin riesgos de muerte por siniestros viales y por inseguridad en las calles. Se debe de establecer en los centros urbanos medidas de pacificación vial que permitan transitar de manera segura sobre todo a peatones y ciclistas, para contribuir con desplazamientos activos, más saludables y de convivencia con el entorno.	

