UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

Problemas de seguridad vial en autopista a Santa Ana

15 FEB 2007

Los ingenieros del LANAMME Guillermo Morales Granados y Mauricio Salas Chavez cuando miden la pendiente de un talud en la autopista, durante la auditoría.

Los principales problemas que detectó un grupo de ingenieros del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME) durante una auditoría de seguridad vial cerca del peaje a Santa Ana fueron: colocación de paradas de autobús en la autopista Próspero Fernández, ubicación de los guardavías y escasa señalización.

El diagnóstico formó parte de una sesión práctica del curso Introducción a la Ingeniería de la Seguridad Vial, impartido por el especialista canadiense Dr. Eric Hildebrand, director del área de transportes de la Universidad de New Brunswick, a un grupo de 35 ingenieros civiles del país que laboran en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) las municipalidades y el LANAMME.

El Dr. Hildebrand dijo que muchos accidentes de tránsito se pueden evitar o bien mitigar sus consecuencias mediante la aplicación de técnicas de la ingeniería vial.

Concretamente en el sector del peaje de la autopista Próspero Fernández manifestó que se detectaron varias fallas, una de ellas es la incorrecta colocación de guardavías, o barandas para evitar que un vehículo se vaya a un guindo. Tal y como están colocados, los guardavías en vez de minimizar los accidentes son un obstáculo que incrementa la severidad del accidente.

Además enfatizó que hay muy poca señalización en ese sitio y esta es una medida muy barata que puede prevenir muchos accidentes, tal es el caso de rótulos que indiquen: ir más despacio, peligro, curva adelante, altos, etc.

También los ingenieros pudieron comprobar que las señales de tránsito existentes en el sector han perdido la calidad de reflexión que pudieron tener en las noches.

Los corazones pintados en la vía indican además que se han suscitado varios accidentes mortales con peatones, que se enfrentan con vehículos a 100 kilómetros por hora que es la velocidad de esa autopista. Aunado a que hay paradas de buses que no conducen a ninguna parte y que obligan al peatón a atravesar la calle.

Añadió el especialista que la infraestructura vial no se construye solo para los vehículos, también para los peatones, las bicicletas, todos los usuarios; y que si se va a poner una parada de bus, que se incluya la infraestructura necesaria para que las personas tenga donde ir a pie con seguridad.

El canadiense manifestó que en su país ocurren cerca de 3500 accidentes mortales al año; la población de Canadá es de 35 millones de habitantes. Costa Rica tiene una cifra de 1500 accidentes al año, con solo 4 millones de habitantes.

Al respecto comentó Hildebrand que en las sociedades desarrolladas el crecimiento de la población y la economía van aparejadas con el de la infraestructura y la seguridad vial. Costa Rica tiene un rezago en este sentido y es hasta ahora que se llega a un punto crítico, que los ciudadanos son concientes de la problemática y se están tomando las medidas correctivas.

Elizabeth Rojas Arias.
Periodista Oficina de Divulgación e Información
erojasa@cariari.ucr.ac.cr