

Últimas Noticias

04:24 p.m.

Felco García es segundo en tabla de goleadores de la Liga de España

04:24 p.m.

'Aprendiendo crecemos' le apuetea a la educación de niños en Nariflo

Ver más últimas noticias

¡Ofertas del día!

\$20.000 en vez de \$40.200 por 2.000 de carne en Randy's

Solo por \$20,000

En Bogotá y sus alrededores prefieren moverse a pie

Por REDACCIÓN BOGOTÁ | 9:09 p.m. | 21 de septiembre del 2012

Comparte este artículo

Recomendar | Enviar | 43 personas recomendaron esto. Sé el primero de tus amigos

El 46% de más de 17 millones de viajes diarios se hace de ese modo, según una gran encuesta.

Casi cinco de cada 10 viajes en Bogotá y en 17 municipios de la Sabana se están haciendo a pie, pese a que cada vez hay más carros particulares en las calles de la capital del país y sus alrededores.

Así lo revela la última gran encuesta sobre movilidad del Distrito, realizada por la prestigiosa firma Steer Davies Gleave y el Centro Nacional de Consultoría, que indagó a fondo sobre la manera en que los habitantes de la ciudad y la región se vienen movilizándose.

Después de llegar a sus sitios de trabajo o estudio a pie, el transporte público (buses, busetas, colectivos) es el segundo medio más preferido por los consultados (20 por ciento). Les siguen el carro (10%), TransMilenio (9%), taxi (4%), bicicleta (3%) y moto (2%).

Si se cruzan los resultados que arrojó una encuesta similar en el 2005, se evidencia un crecimiento del 67 por ciento en la población que se mueve a pie. Y a tal punto que la ecuación ha cambiado en los últimos siete años, pues ese modo de movilizarse ha desplazado del primer lugar al transporte público.

Si se tiene solo en cuenta el caso de Bogotá, actualmente cuatro de cada 10 están moviéndose a pie. De acuerdo con el estudio, revelado ayer durante una rueda de prensa por el alcalde Gustavo Petro, y la secretaria de Movilidad, Ana Luisa Flechas, la principal razón para que las 'caminatas' dominen los resultados es económica, pues los que más se mueven de esta forma pertenecen a los estratos 1 y 2.

Por el contrario, en el 5 y 6 predomina el uso del carro particular. El investigador Eduardo Behrentz, del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la Universidad de los Andes, sostuvo que en este gran cambio "influye el comportamiento de la movilidad en los municipios cercanos, porque es ahí donde más se camina y se usa la bicicleta".

Según las cifras, los tiempos de desplazamiento del estrato 1 con el 6 tienen una honda diferencia: mientras que una persona del primer grupo tarda en promedio 77 minutos, una del segundo dura 40 minutos. "Esta es una prueba de la segregación en Bogotá", anotó Petro.

En el caso del transporte público, se evidencia un aumento de 10 puntos en la demanda de TransMilenio en los últimos 7 años, al pasar del 19 por ciento al 29 por ciento. Entre otras, en esto incidió la entrada en funcionamiento de las troncales de la Fase II (Suba y NQS).

Piden derogar decreto de cambio de horarios

Trabajadores del Distrito que protagonizaron una protesta frente a la sede de la Alcaldía de Bogotá solicitaron la derogatoria del decreto que, desde ayer, los obliga a trabajar de 9:30 a.m. a 7 p.m., y no de 7 a.m. a 4:30 p.m., como venía ocurriendo.

Los funcionarios insistieron en que la decisión del alcalde Gustavo Petro fue unilateral y causa traumatismo en las familias, especialmente en el cuidado de los hijos. "Ahora tenemos que contratar quién los cuide o dejarlos a su suerte", dijeron en la plaza de Bolívar.

Pese a la manifestación, el alcalde Petro defendió la decisión y dijo que Bogotá va en camino de un cambio en la política laboral, que incluye atención al ciudadano las 24 horas del día. Explicó que esa nueva política podría incluir el establecimiento de tres turnos de trabajo en las diferentes dependencias del Distrito.

Según los trabajadores, no hay un estudio que demuestre que la medida mejorará la movilidad en la ciudad.

Sobre el tema se pronunció ayer el profesor José Stalin Rojas Amaya, director del Observatorio de Logística y Movilidad del Centro de Investigaciones para el Desarrollo de la Universidad Nacional, quien advirtió que el cambio de horario para los funcionarios no tendrá efecto positivo en la movilidad.

Citando cifras de la Cámara de Comercio de Bogotá, Rojas dijo que solo 1 de cada 100 pasajeros de TransMilenio trabaja en el Distrito, mientras que la relación en los buses de servicio público es de 4 funcionarios del Distrito por cada 100 viajeros.

Afirmó que "el efecto del cambio de horario en la administración distrital es insignificante en la congestión o en la movilidad y produce efectos perversos en el tiempo de los ciudadanos que hacen trámites ante las entidades del Distrito". El Servicio Civil informó que, a pesar de las protestas, manifestaciones y comunicados emitidos por sectores inconformes, la medida se mantiene vigente y es de obligatorio cumplimiento.

La bicicleta gana terreno

Sobrepasa el porcentaje de usuarios de motos

Según la encuesta de la Secretaría de Movilidad, las bicicletas en Bogotá y sus alrededores son más usadas que las motocicletas, especialmente en el estrato dos, donde el 29 por ciento de los encuestados se desplaza en ciclo y el 20 por ciento, en moto. Esto podría deberse a que la capital cuenta con 376 kilómetros de ciclorutas, pero Germán Lleras, de la firma Steer Davies, asegura que en esta cifra influye mucho el amplio uso que las bicicletas tienen en los municipios aledaños, como medio principal de transporte para trabajar. Sin embargo, si se revisa la cifra, solo en el estrato uno las motos son el principal medio de transporte, con un 37 por ciento.

Entrevista 'Debemos facilitar el acceso al bus'

Ana Luisa Flechas
Secretaría de Movilidad

Según la secretaria de Movilidad, Ana Luisa Flechas, la encuesta dará una hoja de ruta para estimular el uso del transporte público colectivo.

¿Cambia la política de movilidad de cara a los caminantes?

Claro que sí, sobre todo cuando el 90 por ciento de la infraestructura es para vehículos particulares, o sea que invertimos más en el 10 por ciento de la población, que es la que puede acceder a un carro. Debemos facilitarles los viajes en transporte público.

¿De ahí que decidieran bajar la tarifa del transporte público?

Sí, de hecho las rebajas en la tarifa y el subsidio para personas con discapacidad los justificamos con los resultados de la encuesta. También sirvió para hacer los cambios en el piso y placa.

Pero sigue siendo más lento el transporte público que el particular.

Sí, por eso hemos pensado en tener carriles segregados para las rutas zonales del Sistema Integrado de Transporte (SITP), así como darles prioridad en los semáforos.

REDACCIÓN BOGOTÁ.

