

NOTICIAS A UN CLIC

Revolcón a las fundaciones tardaría hasta 18 meses

Colombia es autosuficiente y podría alcanzar a exportar arroz

Índice de confianza del consumidor volvió a caer después de ocho meses en recuperación

Facebook

Twitter

Google +

LinkedIn

Jueves, Noviembre 17, 2016

Movilidad entre Bogotá y Soacha no debe depender solo de Transmilenio



Bogotá_ Con el anuncio del ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas, de financiar 70% de la construcción de las fases II y III de Transmilenio para Soacha, se abre la discusión sobre cómo debería darse una integración de movilidad entre Bogotá y el municipio.

Para los expertos, aunque ampliar la red de este sistema es fundamental, se queda corta ante el crecimiento de población al sur de la ciudad, lo que hace necesario que no se dependa exclusivamente de este sistema de transporte sino que desde ya se piense en alternativas.

El proyecto como está aprobado hasta el momento, requerirá de una inversión total de \$633.000 millones, para la construcción de cinco estaciones y un portal, llegando a inmediaciones de Sibaté, con lo que se espera mover cerca de 400.000 pasajeros al día.

De estos recursos necesarios, \$401.000 millones vendrán de la Nación y el otro 30%, es decir, \$232.000 millones, serán repartidos entre la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía de Soacha.

De acuerdo con el ministro de Hacienda, el proyecto que quedará formalizado con un Confis esta semana, traerá "beneficio para las más de dos millones de personas que cambiarán radicalmente su calidad de vida al contar con un servicio de transporte de calidad y de fácil acceso".

A pesar de este anuncio, el exgerente de Transmilenio, Fernando Rey, cree que el número de personas que usarán el sistema es superior a la oferta, por lo que desde ahora hay que pensar en otras alternativas de transporte para conectar la movilidad de Bogotá y estos municipios.

Rey aseguró que "no podemos amarrarnos a Transmilenio, cuando el sistema se amplíe, el número de personas que debe transportar supera la capacidad del sistema, por lo que el proceso va a seguir siendo complicado".

En este sentido, la posibilidad más viable sería la implementación de un tren de cercanías, donde se podrían aprovechar no solo los dos kilómetros de línea férrea que existen en Soacha, sino el corredor de Facacativa y la vía a Zipaquirá.

Adicionalmente y aunque el ministro Cárdenas explicó que el proyecto buscará una ampliación de la calzada vehicular hasta los 11 metros, además de calzadas para bicicletas, otros analistas creen que se debe atacar el déficit de vías.

El director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional, Stalin Rojas, consideró que la falta de vías que conectan a la capital con los municipios aledaños deja cortas las dos nuevas fases que se van a construir.

Para Rojas, con las nuevas obras, "habrá más estaciones y eso está bien, pero se tiene que ampliar las vías de entrada y salida, con más transporte público con otros medios de transporte, como el Sitp, hay que buscar que las rutas sean intermunicipales".

Una de las vías que más suena para descongestionar la salida de la capital por el sur, es la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), la cual según Darío Hidalgo, experto en movilidad, "se ha discutido la conexión férrea, que no es el más costo eficiente, lo que lleva a pensar que se debe hacer la ALO, al menos desde la calle 13".

De acuerdo con lo explicado por Cárdenas, se espera que para enero del próximo año se abra la licitación para contratar la obra, comenzando las obras a mediados de 2017, para entrar en operación en 2022.

Hoy el Transmilenio en Soacha tiene cuatro estaciones y mueve 80.000 pasajeros al día y no da abasto con la demanda.

Los retrasos del sistema en los municipios

Cuatro años de retraso en el comienzo de su construcción tuvo la primera fase de Transmilenio en Soacha, por cuenta de dificultades financieras del proyecto y problemas con las redes de servicios públicos, afectando la entrega de las obras que debían estar listas en 2008. Finalmente, las cuatro estaciones actuales se entregaron en 2013, en manos de la Concesión Bogotá - Girardot. Según el experto Darío Hidalgo, "las primeras aprobaciones son del año 2004, el proyecto tomó 10 años para ponerse en marcha y otro par para extenderse". Para el analista, "la alta utilización demuestra la falta de oportunidades de movilidad que es la de mayor crecimiento en el entorno bogotano".

Las opiniones

Stalin Rojas

Director del observatorio de movilidad de la Universidad Nacional

"Hay más estaciones y eso está bien, pero se tiene que ampliar las vías de entrada y salida con más transporte público, con otros medios de transporte, como el Sitp".

Fernando Reyes

Exgerente de Transmilenio

"A Bogotá región, con Soacha, le caben más modos de transporte. Difiero del alcalde, no podemos amarrarnos a Transmilenio, el tren tiene mayor reserva de capacidad".