



MESA CIUDADANA POR LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ

ALERTA TEMPRANA: LA CARRERA SÉPTIMA NECESITA UNA SOLUCIÓN INTEGRAL

Ante la inminente apertura de la licitación para la construcción de Transmilenio por la Carrera Séptima (K7) y después de revisar el Documento Técnico de Soporte (DTS): “*Tratamiento del corredor carrera Séptima*”, fechado en febrero de 2010 pero hecho público hace unos pocos días, nos parece indispensable facilitar el diálogo entre la ciudadanía y la Administración sobre una obra que tiene consecuencias de alto impacto material para todos los bogotanos, resumiendo los problemas a resolver y las soluciones planteadas por la Administración que, a nuestro juicio, dejan interrogantes e inquietudes importantes.

ANTECEDENTES

En el año 2007 se realizaron los estudios de lo que sería la tercera fase del sistema Transmilenio (TM), en donde se contemplaban las K10 y K7, así como la calle 26 (C26). La K7 incluía intervenciones que fueron diseñadas con una demanda estimada de 20.000 pasajeros por hora/ sentido. El diseño de esta troncal era bastante similar a las del resto del sistema, es decir, además de la construcción de estaciones y calzadas de TM, se incluían calzadas de tráfico mixto, solución de intersecciones, producción de espacio público y mejoramiento de andenes, entre otros aspectos.

A pesar de contar con estudios y diseños que costaron más de 9 mil millones de pesos, la Administración del ex alcalde Garzón decidió abrir la licitación sólo para las obras de K10 y la calle 26. Puede presumirse que la decisión se tomó por los altos costos del proyecto - que se hicieron públicos en días previos a la apertura de licitación- pero en su momento no se esgrimió ningún argumento técnico sobre las consecuencias que tendría, especialmente, sobre la K10, ya que siempre se ha argumentado que ésta y la K7 constituyen “un solo corredor de transporte” (DTS y otros). No sobra recordar que antes de tomar la decisión, la Administración afirmó que contaba con los recursos para las tres troncales.

La Administración Moreno dejó en suspenso el tema durante más de 18 meses, bajo el argumento principal de que hasta tanto no se definiera cuál sería el trazado de la línea de metro no se podría definir qué hacer en la K7. Una vez el estudio definió que la primera



MESA CIUDADANA POR LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ

línea iría en subterráneo bajo las carreras 11 y 13¹, la administración retomó el tema mientras las obras de la K10 tenían un importante porcentaje de avance, lo cual hacía cada vez más urgente solucionar los problemas de continuidad: *la troncal de Transmilenio por la Carrera 10ª podría llegar a depositar en la calle 31 más de 30.000 pasajeros en hora pico, sin que exista una alternativa de movilización adecuada para éstos hacia el norte.*

LOS DETERMINANTES DEL PROBLEMA

Se deduce del DTS que tres factores cruciales delimitaron las soluciones aceptables:

- 1) La solución de continuidad de la K10 y K7, más la demanda que allí será depositada por servicios que incorporan la demanda que viene de occidente. (Ver adelante)
- 2) La compatibilidad con la eventual línea de Metro, de manera que la demanda atendida por la séptima mantenga viable la operación de este sistema de transporte que entraría en funcionamiento -según el documento- en el año 2018. De acuerdo con el DTS, dividir la demanda de la K7 permitiría que ésta se ubicara “del orden de 11.000 pasajeros/hora en el sentido norte- sur y de 10.000 pasajeros/hora en el sentido sur- norte”, para el tramo entre las calles 31 y 72. El estudio también afirma que con la entrada en funcionamiento de la primera línea de Metro, estas demandas quedarán en 11.000 y 8.000 pasajeros/hora respectivamente en hora pico.
- 3) Disminuir los costos sin afectar el nivel del servicio necesario, bajándole a las intervenciones en espacio público, la afectación predial y la solución de vías e intersecciones para el automóvil.

LA SOLUCIÓN

La Administración Distrital está a punto de abrir una licitación para el diseño y construcción de la siguiente solución:

- 1) Carril exclusivo central sin sobrepaso para 52 buses biarticulados/hora-pico (260 pasajeros) y 20 padrones (80 pasajeros), entre las calles 31 y 72.

¹ Todo esto es incierto. Sin entregar los resultados de los estudios de validación, la Administración Distrital y el Gobierno Nacional anunciaron cambios sustanciales en el tramo norte y en el tramo sur, lo cual desdice de la sustentabilidad del estudio entregado por Sener. La Administración toma la decisión de cambiar el trazado sin consultar con los diseñadores la viabilidad técnica de dicho proceso.



MESA CIUDADANA POR LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ

- 2) Cruce semaforizado en la calle 72. Allí, 37 buses biarticulados circularán por la 72 para empatar con la troncal Caracas mientras 15 biarticulados y 20 padrones seguirán por la séptima hasta la calle 100.
- 3) Carril preferencial derecho entre las calles 72 y 100, sobre el cual circularían tanto buses biarticulados como padrones y tráfico mixto.
- 4) Construcción de una gran estación intermodal en la calle 100, en la que el resto del SITP atenderá los pasajeros que vengan y vayan de este punto hacia el norte.
- 5) Mínima adecuación de espacio público que el DTS sugiere dejar a otras fuentes de financiación. Se describen los cruces críticos en las calles 85 y 92, pero se advierte que éstos deben ser resueltos mediante fuentes distintas a las de TM.
- 6) Eliminación del reversible de las 17:00 – 20:00 horas. El DTS presenta solución mediante cambios en el sentido de otras vías, sumando el impacto de obras de valorización proyectadas.

ANÁLISIS DE LA ALTERNATIVA ADOPTADA POR LA ADMINISTRACIÓN

Desde la Mesa por la Movilidad en Bogotá nos permitimos indicar que la solución propuesta en el documento no resuelve los problemas que actualmente tiene la carrera séptima y que, adicionalmente, se podrían generar otros. Con base en lo anterior, nos permitimos hacer una serie de consideraciones sobre la decisión tomada por la Administración:

Estimación de la demanda

Los datos sobre demanda no son claros en el DTS. Aún no se han hecho públicos los estudios de la primera línea del metro ni los documentos de los validadores para tener claridad sobre cómo se bajan las demandas que hace unos años justificaban TM por la séptima y que ahora indican que solamente se necesita atender una demanda reducida.

Definición de la mejor opción

Los cuadros a partir de los cuales se concluye que la mejor opción es la que tomó la administración de construir una troncal “light” por la K7 son listas desordenadas de pros y contras; no hay pesos asignados a los diferentes factores ni determinantes técnicos que puedan sustentar que efectivamente esa es la mejor opción. La decisión



MESA CIUDADANA POR LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ

adoptada **posiblemente** es más económica y atiende “adecuadamente” la demanda, pero, al parecer, por lo menos dos de las otras opciones descritas también lo harían.

Integración Carrera Décima – Carrera Séptima

La troncal de la carrera décima, según las afirmaciones de los funcionarios, depositará en la calle 31, sentido sur-norte, alrededor de 30.000 pasajeros por hora. La nueva solución planteada para la carrera 7ª anuncia una demanda esperada de 8.000-11.000 pasajeros por hora/ sentido. Esto quiere decir que hay 19.000 pasajeros por hora/ sentido que deben utilizar otras troncales, o que la calle 31 se convertirá en un gran embudo de movilidad en Bogotá cuya solución aún no ha sido planteada.

Calle 31- Calle 72

En el tramo comprendido entre las calles 31 y 72 de la troncal de la carrera 7ª no se está priorizando (tal como lo ordena el Plan Maestro de Movilidad) la movilidad de peatones y usuarios de bicicleta, ya que no se mencionan tratamientos significativos de andenes (para atender el incremento de la demanda y el nivel de servicio) ni construcción de ciclorutas a lo largo de la troncal (como es legalmente requerido en todas las troncales de Transmilenio).

Por otro lado, el paso de biarticulados requiere una estructura de vía superior a la tradicional de Transmilenio. El DTS sugiere que la construcción de la calzada será solamente sobre el carril de TM. Debería haber mayor claridad sobre cómo piensan resolver este problema.

Cruce Calle 72- Carrera 7a

El cruce a la izquierda en la calle 72 es sumamente delicado. Hay un conflicto muy serio entre tráfico mixto y peatones (7.000 peatones atraviesan el cruce y la construcción de un puente peatonal en este punto ya ha sido evaluada y descartada), y un impacto muy notable sobre todo el corredor hacia el norte y hacia el sur que no ha sido analizado en ningún modelo. El DTS lo menciona de una manera inaceptablemente superficial: en un cuadro de descripción de estaciones, casi que incidentalmente, afirma que se “requiere solucionar a nivel la conexión entre carrera



MESA CIUDADANA POR LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ

7 y calle 72”. No se advierte nada sobre el destino de los pasajeros del servicio público tradicional que suben por la calle 72 hacia la carrera séptima para tomar hacia el norte, ya que no está previsto un cruce hacia la izquierda para los buses del sistema en esta intersección.

Finalmente, 37 buses biarticulados circularán hacia la Avenida Caracas, incrementando aún más la congestión (tanto de usuarios como de buses) en las estaciones de las calles 72 y 76. Para atender este problema, el DTS no plantea soluciones.

Calle 72 con Caracas

El DTS menciona la existencia de rutas que viniendo de occidente toman la Avenida Caracas y suben por la 72 para tomar la K7. (“Norte (Calle 80, Suba o Autonorte)-Caracas–Calle 72–Carrera7–Carrera 10: Conexión Directa por Servicio Diseñado”, pág. 19). Este cruce actualmente no existe; se deja sin aclarar el impacto y el manejo del mismo.

Calle 72- Calle 100

En el tramo entre las calle 72 y 100 de esta propuesta, parece que los 15 buses biarticulados que continuarán hacia la calle 100 -“sin detenerse”- no serán realmente un “bus expreso” pues estarán obligados a continuar en el mismo carril con los 20 buses padrones que pararán en todas las estaciones, que tampoco se sabe dónde estarán ubicadas.

No es clara ni la financiación ni el tratamiento de pavimentos en esta porción, aspecto que se debe definir y estudiar pues allí circularán buses biarticulados que no deben salir del carril diseñado y construido para soportar la carga.

ESCENARIO DE LA DECISIÓN

La ciudad está en un momento crucial en el que su gobierno tiene que empatar tres cosas difíciles e inciertas:

- 1) La primera línea del metro que, no es más que una propuesta, a pesar de que el DTS la toma como una decisión consolidada. Los ciudadanos sólo conocemos un mapa y



MESA CIUDADANA POR LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ

unas ideas generales, mientras que los documentos de los validadores siguen siendo reservados. En momentos de campaña electoral, no hay suficiente evidencia que garantice la financiación por parte de la nación, pero tampoco la hay para afirmar lo contrario.

- 2) El SITP, cuya entrada en funcionamiento es crucial para la validez de la solución propuesta para la carrera séptima, pero aún no hay ninguna certeza sobre las condiciones que impondrán los eventuales operadores y la carga que eso significa para los ciudadanos en general y los usuarios.
- 3) Por último, la inminente entrada en operación de la troncal de la carrera décima puede generar graves problemas, incluso riesgos en la sostenibilidad de la operación por el hecho de haber aplazado durante tanto tiempo una decisión sobre la operación de la K7 en “espera del metro”.

PROPUESTA

Teniendo en cuenta estos cuellos de botella y que, evidentemente, la opción adoptada por la Administración no soluciona los problemas de la carrera séptima, **la Mesa por la Movilidad de Bogotá** sugiere que se revalúe la decisión que se ha tomado sobre este corredor vial y que se plantee una alternativa que atienda de manera integral y completa tanto la demanda como los actuales problemas que tiene la vía.

Si bien es cierto que lo peor que se podría hacer es no intervenir este corredor, es casi igual de nocivo adoptar una decisión que, como se ha demostrado, no parece tener el suficiente sustento técnico, lo que no solucionaría los actuales problemas de la vía y, eventualmente, podría generar otros.

Adicionalmente, es importante anotar que si bien la inversión –bajo la decisión adoptada por la Administración– tendría un costo relativamente menor, las experiencias internacionales demuestran que si es necesario hacer adecuaciones estructurales posteriores, los costos totales serían mucho más altos (este es caso de muchos sistemas de transporte masivo del mundo, como por ejemplo, el de TransJakarta en Indonesia).

La alta dependencia a factores externos que están por fuera de la gobernabilidad de la Administración Distrital, nos lleva a pensar que por lo menos hay que aplazar una decisión que puede crear “hechos consolidados”, como abrir una licitación para diseñar y construir una obra cuyo diseño en la fase en que está sólo tiene validez si se toman otras decisiones.