

CONGESTIÓN. En la carrera 15 con calles 22 y 23 se ubicaron semáforos antiguos que no sirven para el tipo de intersección que hay en el sector. Adicional, su ubicación en menos de 50 metros entre uno y otro, más el alto tráfico que confluye en el sector, producen congestión.



SOLUCIÓN. Los especialistas en tráfico solicitan analizar el embotellamiento que se registra en la calle 22 con carrera 15. Esta vía es clave para desplazarse en sentido occidente y oriente, y debería ser contemplada en el plan de movilidad de la ciudad.



Recuperación de espacio público genera disturbios

Lo que comenzó como un operativo rutinario de los funcionarios de la Inspección del Espacio Público, terminó en una especie de 'guerra campal'. » 2B

Bucaramanga

JUEVES 6 DE NOVIEMBRE DE 2008 BUCARAMANGA

cbarr@vanguardia.com / EDITOR DE CONTENIDO: CARLOS IBARRA / TEL: 6 300 700 EXT. 1106

Tres expertos argumentan por qué

Metrolínea no resolvería el caos de la movilidad

» La reducción de las calzadas, la falta de bahías y de un plan que facilite la circulación, son algunas de las razones por las que tres expertos en tráfico aseguran que la movilidad no mejorará en la ciudad una vez se ponga en funcionamiento el sistema Metrolínea.

IVONNE RODRIGUEZ GONZALEZ
ivongonz@vanguardia.com

La promesa de Metrolínea de mejorar la movilidad en las vías de la capital santandereana se quedaría en eso, en una promesa. Tres expertos en tránsito urbano de la ciudad auguran que en octubre de 2009, cuando rueda la nueva flota buses, el trancón podría ser peor.

Luego de un análisis técnico, de recorrer los principales tramos del proyecto y de producir un documento, Aquiles Torres Bretón, ex director de Tránsito de Bucaramanga, Héctor Cáceres, ex subdirector de Tránsito de Santander e Ismael Orozco, ingeniero en vías y transporte, explican las razones que tienen para hacer estas afirmaciones.

Según dicen, Metrolínea lo que hizo fue reducir la capacidad de las vías, tras aumentar el trazado del espacio público y de los separadores, sin prevenir el crecimiento acelerado del parque automotor.

Con metro en mano, los especialistas advierten que sólo en el tramo de la Quebradaseca a La Virgen el proyecto redujo las calzadas de 8,8 metros a 6,2 metros, mientras aumentó el separador de 0,9 a 1,9 metros y el andén de 2,1 a 3,7 metros (ver infografía).

"Se puede alegar que se le entregó mayor espacio para los peatones, por seguridad. La pregunta es cuántos accidentes ocurrieron en más de veinte años de construcción que tenía la carrera 15, con andenes de ancho mayor a dos metros", señalan.

Otro de los puntos que cuestionan es si habrá ahorro de tiempo en los desplazamientos. Los especialistas lo ponen en duda, porque el bus articulado con capacidad para 160 pasajeros, no cubrirá Piedecuesta, Girón, las carreras 27 y 33, así como Ciudad Norte.

"La movilidad debe estar pensada en quienes viven más lejos de sus sitios de trabajo y estudio. Con esta propues-

¿PREGUNTAS Y RESPUESTAS

Habla el gerente de Metrolínea

¿Por qué no habría buses articulados en Piedecuesta, Girón y las carreras 27 y 33?

Los vehículos de Metrolínea están destinados para atender las zonas de acuerdo con la demanda de pasajeros. El bus articulado se va a mover de Papi Quiero Piña al Centro, porque por allí está la mayor demanda de pasajeros. Las otras zonas se cubrirán con buses padrones, que tienen capacidad para 90 pasajeros.

¿Por qué los articulados no van mínimo hasta La Virgen?

Porque el Norte no produce tantos usuarios. La gente de este sector trabaja en la zona industrial o tiene pequeñas empresas.

Los expertos aseguran que no se mejorará la movilidad porque el proyecto redujo la capacidad de los carriles...

Los carriles de Metrolínea cumplen con normas internacionales. La autopista a Floridablanca, desde Provenza a Papi Quiero Piña, tenía cuatro carriles y ahora quedará con seis. Las paralelas van a quedar en un solo sentido y eso gana un carril más... Lo que pasa es que el crecimiento del parque automotor sigue en aumento y la malla vial es insuficiente. Lo que tenemos es que incentivar a la gente para que sólo use el automóvil el fin de semana. Esa es la tendencia en el mundo y creo que debe continuar el pico y placa.

¿Qué va a pasar con el tráfico entre la Quebradaseca y la calle 45? Allí al parecer sólo va a circular buses articulados...

Los carros particulares y tráfico en general deberán tomar vías alternas como las carreras 13, 14 y 16. En este punto Metrolínea atenderá el mayor número de pasajeros.

¿Por qué no hay bahías en las carreras 15, 27 y 33?

El tráfico de vehículos convencionales no será por esas vías. En la carrera 27, por ejemplo, la parada del bus va a ser por el carril de la derecha... Este tema de las bahías es complejo, por la afectación predial. Habría que comprar predios y eso molesta a la gente.



Félix Francisco Rueda

Los expertos aseguran que la glorieta de la Quebradaseca con carrera 15 no es una solución al tema de movilidad...

La glorieta se va a construir, pero la Alcaldía tiene previsto hacer un puente elevado sobre la Avenida Quebradaseca.

Ya el Municipio contrató esos diseños.

¿No es absurdo que ya estando en marcha un proyecto de transporte masivo no haya un plan de movilidad?

El diseño conceptual de Metrolínea se fundamentó en varios estudios que realizaron administraciones anteriores. Me refiero al diseño operativo, sobre cómo funcionará el proyecto. En este momento lo que se requiere es un Plan Maestro de Movilidad para las rutas alternas, el tráfico convencional y las bicicletas. Este tema es resorte de las oficinas de Planeación de los cuatro municipios.

¿Por qué no estudian alternativas viales y las implementan?

Porque sencillamente la ciudad tiene limitaciones en las vías.



Sobre la carrera 15, así como en la 27 y 33, no hay bahías para los buses. Esta sería una de las razones por las que a futuro habría más congestión vial. Con el sólo hecho de que un bus pare en la arteria, reduciría el 50% de la capacidad de esa vía.

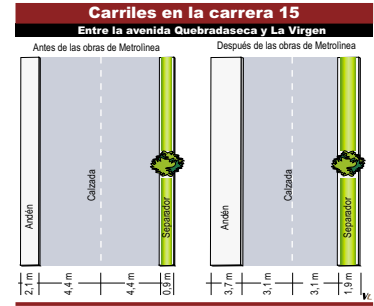


La glorieta de la Avenida Quebradaseca con carrera 15 está en proceso de licitación y próxima a ser adjudicada. Los especialistas en tráfico advierten que ésta no sería una solución de movilidad. El mismo llamado lo ha hecho la Asociación Colombiana de Taxistas y Conductores del Servicio de Transporte Público.

SÍNTESIS

Consecuencia: habría más piratería

- Al haber congestión y molestias en la cobertura para quienes viven más lejos, los tres especialistas concluyen que aumentaría el transporte informal.
- "Seguro se va a generar la situación de los 'colectivos'. Eso también se puede presentar si la tarifa de Metrolínea resulta muy costosa".
- Incluso, prevén que ni habrá 'guerra del centavo'. "La vía no va a permitir ese guerro, porque aumentarán los tiempos de recorrido. Desde el punto de vista técnico, por las razones que hemos explicado, Metrolínea no va a resolver el problema de movilidad".
- Una de las pruebas temporales, concluyen, es que el proyecto prometió que con los trabajos sobre la carrera 15 la ciudad iba a resultar más cómoda y con mejor tráfico.
- "Es evidente que las cosas no han mejorado. Se han hecho cosas muy bonitas, pero la función de las vías, que es permitir una movilidad segura y ágil, no se va a cumplir como van las cosas".



Las alternativas tienen que ir de la mano de la puesta en marcha del sistema. Esta es una tarea que debemos hacer, saber cuáles son las limitantes y hacer un fuerte proceso de socialización.

Al haber problemas de movilidad, habría mayor 'piratería'...

La 'piratería' surge porque no se atiende a los usuarios de la forma correcta. Metrolínea trabajará de mano con los operadores para satisfacer la demanda y para que no haya paralelismos ni sobreoferta de vehículos. Esto hará a su vez que no haya 'guerra del centavo'.

25

kilómetros por hora como máximo circulan los vehículos en los 'cuellos de botella' de la ciudad.



ta, muchas personas tendrán que tomar varios buses con todo lo fastidioso que eso implica".

Más interrogantes

Si usted transita de la Quebradaseca a la calle 45 encontrará que el pavimento es rígido, es decir, está diseñado para que sólo circulen los buses articulados.

Según los expertos, este es un indicio de que por ese trayecto no pasarían buses convencionales, carros particulares, motocicletas ni taxis.

Al respecto, plantean este interrogante: "¿Qué vías alternas propone el proyecto para el flujo vehicular en este sector?"

Entre los puntos que marcarán la congestión, aseguran, está la falta de bahías sobre las carreras 15, 27 y 33. "Al no existir paraderos, la capacidad de la vía se disminuye en 50%, que sumado a la disminución del ancho de los carriles, crea un problema superior a la congestión ya existente".



Respecto a las obras pendientes, los especialistas agregan que será un error construir la glorieta de la Quebradaseca con carrera 15. "Recordemos que existían dos rotondas, la de la Puerta del Sol y la del Mesón de Los Búcaros, que fue necesario desaparecerlas por anti-técnicas y anti-funcionales, que por el aumento del

parque automotor sólo creaban congestión".

Para rematar, los funcionarios cuestionan: ¿Por qué no existe un plan de movilidad en la ciudad? ¿Por qué no analizan las intersecciones y proponen rutas alternativas y desarrollan obras como los pasos a desnivel, en sitios urgentes como la calle 56?

SÍNTESIS

¿Qué ha sucedido en otras ciudades?

Pereira: En una entrevista concedida al periódico La República, el Gerente de Recisa, recaudador del proyecto de transporte masivo, dijo que su negocio no era viable porque Megabus ni el Área Metropolitana cumplieron los compromisos. Entre ellos, que la infraestructura no se terminó en su totalidad y no se reestructuraron las rutas.

Bogotá: El economista Eduardo Sarmiento ha analizado el tema de Transmilenio y en varias publicaciones ha señalado que el proyecto no está hecho para sustituir los buses tradicionales sino los carros particulares. Según sus análisis, el costo del pasaje se volvió inasequible y por eso muchas personas usan el bus chatarra.

Calli: A finales del mes pasado, cuatro firmas contratistas del Mío declararon tener problemas financieros por alteración en el cronograma de las obras. En varios informes el periódico El País ha dicho que la operación sería a medias, porque aún no están todas las obras terminadas ni se ha cumplido con la 'chatarrización'.