



GEINF - 20092840420111

Bogotá D.C., Miércoles, 27 de Mayo de 2009

Señor
FERNANDO ALVAREZ
Secretario
Secretaría Distrital de Movilidad
Kra. 21 No.34-54
Bogotá D.C.

ASUNTO: Comentarios productos 2, 3, 4 y 14 – consultoría Metro

De acuerdo con lo convenido a través del Memorando de Entendimiento firmado en la Presidencia de la Republica el día 4 de mayo de 2009 por el Departamento Nacional de Planeación—DNP, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte, el Alcalde Mayor de Bogotá y el Gobernador de Cundinamarca, y teniendo en cuenta el compromiso de la Nación de ser cofinanciador de las soluciones de movilidad que adopte Bogotá y la Región Capital, el DNP se permite hacer los siguientes comentarios con respecto a los productos 2, 3, 4, y 14 de la consultoría Metro.

Productos 2, 3, y 4 - modelación de demanda:

El día 22 de abril se realizó una reunión en las oficinas del Banco Mundial en Bogotá con el fin de dar seguimiento a las observaciones realizadas por la diferentes entidades a los productos de demanda del estudio: “Diseño conceptual de red de transporte masivo Metro y diseño operacional, dimensionamiento legal y financiero de la primera línea de metro en el marco SITP para la ciudad de Bogotá”. Estuvieron presentes en la reunión representantes del Banco Mundial, el Equipo Consultor, la Interventoría y funcionarios de la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Hacienda y del Departamento de Planeación Nacional.

De esta reunión hay que resaltar varios puntos, que el grupo consultor no ha definido cómo resolverá:

1. **Submodelos de demanda:** al consultor se le recomendó buscar una metodología apropiada para estimar la variabilidad en las tasas de atracción de viajes. Se plantea al consultor que se tomen datos de campo de atractores de viajes importantes en la región, que más allá de la variable trabajo, puedan colaborar en la calibración del modelo, buscando una mayor precisión en las estimaciones. Esto a su vez, apoyaría la construcción del modelo de hora valle (tema que también debe ser revisado), particularmente para sucesos no frecuentes que alteren los patrones de viaje en días y horas no pico, como eventos especiales (por ejemplo eventos deportivos).

Por lo anterior, el DNP solicita el cronograma que estima el consultor para la construcción de nuevos submodelos que contengan datos de atracción de viajes.

2. **Modelo de reparto modal:** al consultor se le recomendó iniciar la elaboración de un modelo de reparto modal que incluya variables adicionales a tarifa, tiempo de viaje y número de trasbordos. Para ello, se hace necesario



diseñar un nuevo instrumento (puede ser de encuestas de preferencias declaradas), con el cual se tengan como alternativas todos los diferentes modos de transporte público y privado, y así desarrollar una mejor aproximación a la posible demanda que captaría el nuevo modo, entendiendo la percepción que tienen los usuarios de las diferentes combinaciones de modos posibles.

Para el DNP es claro que el modelo de captación actual, y con los datos de la encuesta desarrollada que no tiene en cuenta todos los modos de transporte público, no se distingue con suficiente desagregación las penalidades, valores del tiempo en las esperas y trasbordos por tipo de modo. No es igual el trasbordo de bus a bus, bus a metro, TransMilenio a metro, bus a TransMilenio, o vehículo particular a bus, entre otros. Tampoco es igual trasbordar bajo tierra que en superficie. El modelo propuesto no diferencia estas variables por tipo de modo, y posiblemente subestima la penalidad de trasbordos por tipo de modo. De la misma forma, no es posible valorar características intrínsecas del modo como calidad o confort, con la información actual.

Por lo anterior, el DNP considera necesario conocer el nuevo instrumento que permita obtener mayor información, y permita conocer y valorar las características de cada modo y sus combinaciones posibles. Igualmente, es importante saber cómo el consultor subsanará las inquietudes a este respecto, y cómo desarrollará un modelo tradicional de reparto modal, en lugar de un modelo de captación. Finalmente, el DNP solicita el cronograma ajustado, y la metodología a través de la cual se incorporará esta información en los modelos que están en construcción, que le permitirán al Distrito anunciar la selección de la primera línea de metro el 30 de junio de 2009.

Producto 14 – Metodología de evaluación de alternativas de red:

Luego de las reuniones que se han desarrollado para analizar esta metodología, el DNP ha solicitado se elabore un escenario de Red, que sólo contenga la primera línea de metro—PLM y la red de transporte masivo que actualmente existe (TransMilenio). Es claro que este producto está diseñado para construir una metodología que permita comparar y evaluar diferentes alternativas de red (que pueden incluir red de metro, tren de cercanías, entre otros), teniendo en cuenta la realidad fiscal del país. Es necesario realizar un escenario donde la única opción que se desarrolle sea la PLM.

Valorar o cuantificar los beneficios de una posible red de metro (3 o 4 líneas) junto a una red de TransMilenio y SITP en el año 2038, puede ser poco productivo por las restricciones fiscales que enfrentan tanto la Nación como el Distrito. Por lo anterior, solicitamos se desarrolle el análisis de impacto de la red de transporte masivo existente, adicionando la PLM.

Teniendo en cuenta lo anterior, y entendiendo que el proceso de desarrollo de los modelos de demanda supone un escenario base en el cual se estimen las cargas de transporte público para cada corredor principal, el DNP considera necesario tener información acerca de:

- Demanda de pasajeros por día y hora pico, en ambos sentidos, del corredor Carrera 10, a lo largo de todo el corredor.
- Demanda de pasajeros por día y hora pico, en ambos sentidos, del corredor Carrera 7, a lo largo de todo el corredor.
- Demanda de pasajeros por día y hora pico, en ambos sentidos, de los viajes que utilizan la combinación de Carrera 7 y Carrera 10, a lo largo de todo el corredor combinado.
- Demanda de pasajeros por día y hora pico, en ambos sentidos, del corredor Av. 68 – Calle 100 (Av. General Santander – Av. El Espectador), a lo largo de todo el corredor.



- Demanda de pasajeros por día y hora pico, en ambos sentidos, del corredor Av. Primero de Mayo, a lo largo de todo el corredor.
- Demanda de pasajeros por día y hora pico, en ambos sentidos, del corredor Av. Ciudad de Cali, a lo largo de todo el corredor.
- Demanda de pasajeros por día y hora pico, en ambos sentidos, del corredor Av. Boyacá, a lo largo de todo el corredor.
- Demanda de pasajeros por día y hora pico, en ambos sentidos, del corredor Av. de los Comuneros, a lo largo de todo el corredor.

Lo anterior supone que las cargas que se conocen puedan tener un nivel preliminar de aproximación y que las mismas podrán modificarse con los ajustes al modelo.

Igualmente, el DNP desea conocer las condiciones técnicas que los modelos de escenarios futuros 2018, 2028, y 2038 tendrán con respecto a las tasas de trasbordo y la escogencia modal en dichos escenarios.

Finalmente, el DNP quiere resaltar que a pesar de las reiteradas comunicaciones enviadas a su entidad desde el 26 de marzo, no ha sido posible recibir la información solicitada ni aclarar las dudas manifestadas. A la fecha se han enviado tres comunicaciones solicitando información y aclaraciones sobre esta consultoría y ninguna de ellas ha sido contestada (adjuntas). El DNP espera que las inquietudes sean atendidas y/o contestadas, especialmente cuando la Nación participará con un porcentaje importante de la financiación de las soluciones de movilidad que el Distrito desarrolle.

Cordialmente,

ANDRÉS ESCOBAR ARANGO
Subdirector General
Departamento Nacional de Planeación

CC. Andrés Uriel Gallego – Ministro de Transporte
Oscar Iván Zuluaga – Ministro de Hacienda y Crédito Público
Claudia Jiménez – Ministra Consejera de la Presidencia de la República
Samuel Moreno – Alcalde Mayor de Bogotá
Juan Ricardo Ortega – Secretario de Hacienda Distrital
Fernando Páez - Gerente Transmilenio
Rafael Sarmiento – Coordinador Proyecto Metro, SDM

Preparó: Nicolás Estupiñán
Revisó: Pedro Luis Jiménez