

CARRILES MIXTOS NO SON RECOMENDABLES SEGÚN ESTUDIOS TÉCNICOS DE TM Y MOVILIDAD

Bogotá, D.C., marzo 11/2014. En seguimiento realizado por la Contraloría de Bogotá a la propuesta de utilizar los carriles mixtos de la Autopista Norte y la Avenida Caracas para los articulados que prestan servicio troncal de Transmilenio, se ***estableció que un estudio técnico contratado por la Administración Distrital en el año 2011 recomienda no implementar esta medida.***

Según el Contralor de Bogotá, Diego Ardila Medina, Transmilenio S.A., en diciembre 23 de 2011, realizó un contrato con la firma Steer Davies Gleaveel, por un valor de **\$194.626.250**, con el **Objeto de: “contratar la consultoría para evaluar el crecimiento de la demanda del sistema troncal dentro del SITP y priorizar soluciones de corto y mediano plazo para que permita ampliar la capacidad del sistema”**. Una vez revisados los productos entregados por el consultor, este organismo de control pudo evidenciar que aunque se considera la implementación de un tercer carril, llaman la atención varios puntos que hacen referencia a problemas que podrían presentar su implementación, como:

- La implementación de un tercer carril no es costo-eficiente.
- Identifica que el problema real que es la capacidad por estaciones continuaría sin resolverse generando bloqueo del segundo carril y eventualmente del tercer carril.
- Aclara de manera textual que: *“el bloqueo del tercer carril ocurriría en el evento en que un bus que vaya a detenerse en el segundo o tercer vagón en el sentido del flujo, al encontrar el segundo carril bloqueado, decida usar el tercer carril para llegar a su plataforma y la encuentre ocupada”*
- Igualmente aclara: *“En términos crudos podría ampliarse infinitamente la capacidad vial, pero si no se logra ampliar la capacidad de recoger y dejar pasajeros el sistema seguirá dependiendo de la tasa de servicio de la estación. Se debe recordar que la misión de los sistemas de transporte público es transportar personas, y en la medida que no se garantice la función básica de recoger y dejar pasajeros el sistema tenderá a saturarse”*.
- También en el mencionado estudio se indica que *“... no se puede desconocer que la implementación de un tercer carril tendría el efecto de disminución en*

“Por un control fiscal efectivo y transparente”

la capacidad de los carriles mixtos en la Caracas y Autonorte, vías que en la actualidad se encuentran saturadas en las horas pico”.

Para el Contralor Ardila, aunque el estudio contratado por Transmilenio S.A. en el tema de Evaluación tercer carril concluye que: **“Por lo anterior, se recomienda no implementar el tercer carril y en su lugar ampliar las estaciones del eje mas cargado del Sistema: Autonorte – Caracas”**(Subrayado y negrilla fuera de texto), la Administración ha anunciado públicamente adoptar esta medida.

Sumado a lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad informó que desde 2011 los operadores de las Fases 1 y 2 de Transmilenio han presentado propuestas encaminadas a la optimización del Sistema, realizadas a través de la firma consultora MoBiLé.

Si bien es cierto la Administración Distrital entregó este estudio como soporte para adoptar la medida, en él se identifican para la Troncal Caracas medidas paralelas como son el desplazamiento de los vehículos particulares a las vías aledañas y el análisis de la capacidad de las estaciones acorde con el aumento en capacidad de la troncal, no muestra viabilidad de la implementación del tercer carril sino que precisa: ***“previo a la implementación de esta medida es necesario realizar un análisis de la capacidad de las estaciones teniendo en cuenta el aumento en capacidad de la troncal”.***

Adicionalmente a lo ya señalado, manifestó el Contralor Distrital, Diego Ardila Medina, que a la fecha no se conoce el tipo de señalización a instalar y el plan de contingencia que adoptará la Administración para delimitar estos carriles en horas pico.

De otra parte, la Administración no cuenta con estudios que indiquen que los carriles de vehículos particulares puedan soportar el peso de los buses articulados, lo cual podría generar a futuro un deterioro en esta malla vial y un presunto daño al patrimonio público, concluyó Ardila Medina.