
8 estudios técnicos le han dicho no al tranvía por la carrera séptima

Bogotá D.C., 20 de agosto de 2022

El señor ministro de transporte, doctor Guillermo Reyes, invita a reabrir la evaluación del modo de transporte a utilizar para el corredor de la carrera séptima, desde Probogotá Región queremos aportar elementos de juicio útiles para la discusión.

La carrera séptima demanda un sistema de transporte masivo, los últimos 25 años hemos discutido sobre la mejor manera de hacerlo. Este sistema debe conectar los nodos de empleo y vivienda entre el nororiente y el centro de la ciudad, y además ofrecer espacio público accesible para bici usuarios, peatones y zonas verdes.

1997

Desde 1997 la cooperación japonesa -JICA-, concluyó que la alternativa de movilidad para la séptima es la implementación de carriles exclusivos para buses; propuesta que sirvió de fundamento técnico para el CONPES 3093 de 2000 – Sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros de Bogotá.

2004

El Plan de Ordenamiento (Decreto 190) de la ciudad recoge en el artículo 190 la condición del corredor como uno troncal, especializado y conjunto entre la carrera séptima y la carrera décima.

2006

Dando cumplimiento al Plan Maestro de Movilidad de Bogotá, fueron contratados los estudios y diseños de la Troncal Séptima – Décima. El contrato de obra no se suscribió.

2010

El alcalde Samuel Moreno plantea un “TransMilenio ligero” desde el Museo Nacional hasta la calle 72, que intenta ejecutar bajo la modalidad diseño y construcción. Contrato que fue suspendido por orden de la Procuraduría General de la Nación al encontrar que incumplía las condiciones técnicas mínimas requeridas.

2011

Se propone un RegioTram Zipaquirá-Bogotá entrando por la carrera séptima. El modelo contractual era una alianza público privada-APP- para la construcción del proyecto, se presentaron 3 ofertas, 2 de las cuales fueron declaradas fallidas por Transmilenio y la ANI respectivamente (Consortio Tram-Tren Carrera Séptima y Sofca), y; la última, presentada por la multinacional francesa Alstom y Lavalin, no obtuvo cierre financiero. Situación que condujo a desistir del proyecto.

2017

Se expide el CONPES 3900 de 2017, apoyo al sistema de transporte público masivo de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica. El cual incluye la troncal de la carrera séptima.

2018

Se diseñó y contrató el proyecto de la troncal de TransMilenio por la Séptima, incluyendo 9 pasos a desnivel y conexiones con otras troncales: calles 26, 72 y 68-100. Se adquirieron los predios y se adelantó el proceso de contratación, el cual fue revertido en el año 2020 por el actual gobierno de la ciudad, argumentando la necesidad de una solución más verde.

2020

Con la idea de un tranvía en la Séptima, fueron iniciados los estudios técnicos del denominado Corredor Verde, que concluyeron que la solución idónea es carriles exclusivos de bus (BRT) porque permiten mejor conectividad con otras troncales, tienen mayor capacidad de pasajeros y bajas emisiones al operar con buses eléctricos.

Aprendiendo de las lecciones de estos 25 años, los diseños conceptuales del Corredor Verde desarrollados por -Gehl Architects y TER-IDOM- dieron orientaciones de diseño para avanzar en los estudios de detalle, actualmente en ejecución, con el propósito de iniciar su construcción en el año 2023.

Sobre la idea de volver a discutir la pertinencia de un Tranvía en la Séptima, es necesario evaluar:

1. En siete (7) ocasiones, tanto estudios técnicos como propuestas de Alianzas Público Privadas -APP- resultaron inviables para el tranvía sobre el corredor de la carrera séptima.
2. Mientras que el sistema BRT se estima tenga la capacidad de mover 24.000 pasajeros hora/sentido para el año 2030, un tranvía solo logra movilizar entre 8.400 y 13.000 pasajeros hora/sentido.
3. Para lograr la máxima capacidad de pasajeros, la longitud de los trenes debería ser superior al largo de una mazana promedio, lo que sumado a posibles represamientos por los intervalos requeridos, bloquearía los cruces vehiculares en el sentido oriente occidente.
4. La construcción de un kilómetro de tranvía le cuesta a los colombianos aproximadamente \$USD20 millones, mientras que un km de BRT cuesta \$USD9 millones.
5. Al ser un sistema unidireccional el tranvía no permite la conexión funcional con otras troncales, obligando a los pasajeros a bajarse de un sistema para entrar a otro. El BRT, por el contrario, permite la conexión directa con otras troncales (k10a, Calles 26, 72, 80, 68-100), evitándoles a los usuarios trasbordos y esperas, y al sistema un estrés operativo.
6. Con respecto a las emisiones de material particulado, los buses que operarán en la séptima funcionarán con electricidad generando bajas emisiones comparables con las del tranvía.