

El metro, decisión política,
no técnica

**JUAN CARLOS
FLÓREZ**

'Metro de Bogotá será casi todo elevado'

No se descarta un pequeño tramo subterráneo, dice Enrique Peñalosa.

Comentar

Facebook

Twitter

Google+

Linkedin

Enviar



Por: **MARÍA ISABEL RUEDA** | 14 de diciembre de 2015, 03:11 am



¿Descartado definitivamente?

Sí. Es demasiado apretado. No hay espacio. No cabe. Entonces, claramente, la decisión fundamental no corresponde a ningún estudio técnico ni a nada, sino a esta frasecita del señor del IDU. Con el problema gravísimo de que lo que estaba planeado en esa línea de metro terminaba en la carrera 11 con calle 100. ¿Y de ahí en adelante? Obviamente, la inmensa mayoría de la gente que va hacia el norte o que viene del norte en el metro no va para la 100 sino que va mucho más al norte, a la 127, a los Cedritos... En cambio, un metro elevado que vaya por la Caracas sí tiene la posibilidad de que la persona se baje al primer piso, y siga en TransMilenio.

El Tiempo, 14 de diciembre de 2015

“una línea de metro que va a ser
pequeña”

Juan Pablo Bocarejo
Secretario de Movilidad
30 de octubre de 2017

**JUAN CARLOS
FLÓREZ**

““Es invertir en **una línea de metro que va a ser pequeña**, una línea que no va a mover más del 5% de los pasajeros si no tuviera la alimentación que estamos proponiendo””

**JUAN CARLOS
FLÓREZ**

Juan Pablo Bocarejo
Secretario de Movilidad
30 de octubre de 2017

“Puede que tengamos ese sistema [metro] pero no vamos a poder reducir de manera importante las emisiones. Los buses que vamos a tener van a ser Euro V, Euro VI, buses a gas o buses eléctricos.”

Juan Pablo Bocarejo
Secretario de Movilidad
30 de octubre de 2017

**JUAN CARLOS
FLÓREZ**

De los 1.200 buses que le meterán a Bogotá, sólo 41 (el 3,4%) contarán con tecnologías menos sucias

La segunda categoría es de Tecnologías Nuevas, y se define como la parte de la flota total que corresponde a tecnologías a base de otras tecnologías diferentes a las definidas la primera categoría, incluyendo vehículos híbrido-eléctricos y eléctricos. Esta categoría incluye solamente la tipología de vehículos Articulados a 3 ejes. El porcentaje de la flota total que corresponde a Tecnologías Nuevas será entre el 5% y el 20% del total de la flota de Articulados de 3 ejes, aplicado a cada concesión individualmente y sujeto a las propuestas de los oferentes. El cálculo se realiza con buses articulados debido a que es la tipología que cuenta con mayor disponibilidad de nuevas tecnologías probadas.

**JUAN CARLOS
FLÓREZ**

29 de marzo de 2017

 canal
capital HD
directo



Ya que mencionas el combustible, esa es una cosa buena para contarle a los ciudadanos: que aquí ha habido mucha

El metro será un alimentador de Transmilenio

Caracas carga máxima ideal: **45.000** pasajeros/hora sentido

2017 15.000 pasajeros de más (**53.000** p/hora sentido)

2021 23.000 pasajeros de más (**68.000** p/hora sentido)

Metro

2022 26.492 carga máxima pasajeros/hora sentido

**JUAN CARLOS
FLÓREZ**

El metro será un alimentador de Transmilenio

2030 Se estiman 71.720 pasajeros/hora sentido

Para garantizar esa cantidad de pasajeros necesitan

40 trenes cada **90 segundos**

Pero operación se planificó para 2030 en

29 trenes cada **180 segundos**

JUAN CARLOS
FLÓREZ

Un estudio de caso de cambio extremo de costos

| CANASTAS | C | G |
|---|-----------------------------|------------------------------|
| Precios por partida de gasto en millones de pesos constantes 2014 | PLMB elevada hasta Calle 72 | PLMB elevada hasta Calle 100 |
| Obra civil del Metro | 3 559 218 | 6 300 865 |
| Obra civil del TransMilenio | 3 070 470 | 59 929 |
| Sistema ferroviario y material rodante | 1 626 748 | 2 292 025 |
| Estudios | 186 729 | 310 816 |
| Predios y legalización | 285 318 | 528 329 |
| Otro costos relacionados con el Metro | 350 117 | 582 780 |
| TOTAL | 9 078 599 | 10 074 744 |

Tabla 41 - Resumen de los costos de inversión sociales usados en el análisis económico - Elaboración: SYSTRA.

| Familia | Tipo | TOTAL GESTIÓN PREDIAL | # Predios |
|--------------|------------------------------|-----------------------------|--------------|
| F1 | 01-Viaducto | \$ 162.456.399.479 | 120 |
| | 02-Perfil Vial | \$ 207.404.932.149 | 470 |
| | 03-Pórticos | \$ 15.642.008.996 | 12 |
| | 04-Ramal Técnico | \$ 3.069.323.210 | 3 |
| | 05-Patio Taller | \$ 20.676.241.372 | 6 |
| | 06-Cola de Retorno | \$ 31.351.350.698 | 108 |
| | 07-Subestaciones E | \$ 14.744.870.877 | 3 |
| | 08-Estaciones | \$ 809.264.776.315 | 1.298 |
| | Total F1 | \$ 1.264.609.903.095 | 2.020 |
| F2 | 01-Viaducto | \$ 87.543.723.283 | 140 |
| | 03-Pórticos | \$ 8.747.796.721 | 14 |
| | Total F2 | \$ 96.291.520.004 | 154 |
| F3 | 01-Complemento de Estaciones | \$ 354.313.656.707 | 651 |
| | Total F3 | \$ 354.313.656.707 | 651 |
| Total | | \$ 1.715.215.079.806 | 2.825 |

Fuente: informe de estado de avance de los estudios de factibilidad de la primera línea del metro de Bogotá

Cuidado con las inexactitudes, así empezaron el SITP

AHORROS DE TIEMPO DE VIAJE TRANSPORTE PÚBLICO (HORAS AL DÍA)

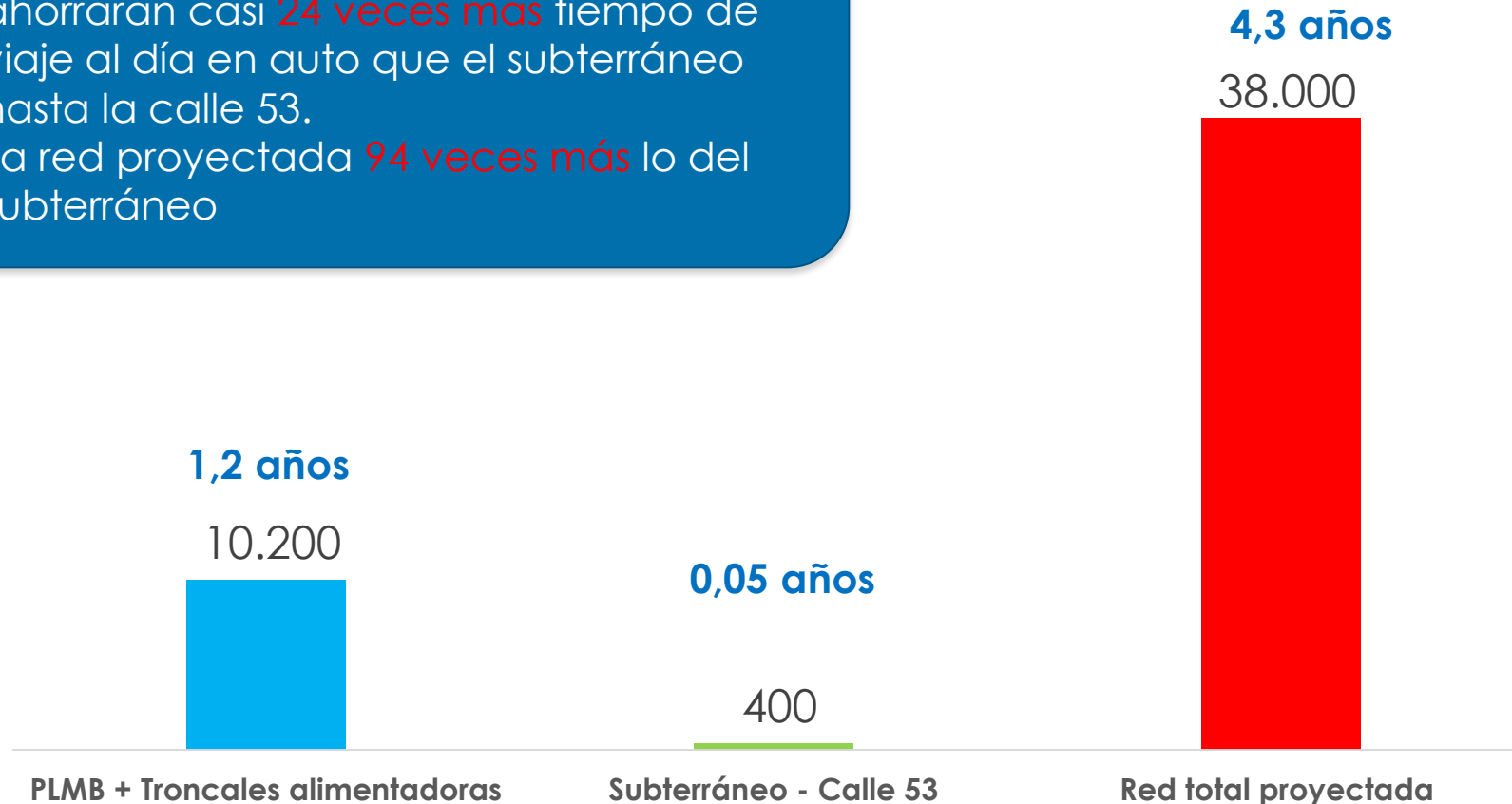
La PLMB y sus troncales alimentadoras ahorrarán casi **3 veces más** tiempo de viaje al día en transporte público que el subterráneo hasta la calle 53.
La red proyectada **5,8 veces más** que lo del subterráneo



Cuidado con las inexactitudes, así empezaron el SITP

AHORROS DE TIEMPO DE VIAJE AUTOMÓVIL (HORAS AL DÍA)

La PLMB y sus troncales alimentadoras ahorrarán casi **24 veces más** tiempo de viaje al día en auto que el subterráneo hasta la calle 53.
La red proyectada **94 veces más** lo del subterráneo



Cuidado con las inexactitudes, así empezaron el SITP

VIAJES DIARIOS ADICIONALES EN TRANSPORTE MASIVO

La PLMB y sus alimentadoras transportarán cerca del **doble** de personas adicionales en transporte masivo que el subterráneo hasta la calle 53.
La red proyectada **cinco veces** lo del subterráneo

