



Marzo 14 de 2012

Comunicado de Prensa No.03- 2012

DECÁLOGO PARA SACAR A TRANSMILENIO DE LA CRISIS

Transmilenio necesita soluciones integrales en el corto y mediano plazo. En un comienzo este sistema de transporte fue muy exitoso, pero ahora necesita mejorar la oferta de buses y recorridos, la infraestructura técnica, y de forma muy sensible, la calidad en el servicio.

De acuerdo con la última encuesta de percepción ciudadana realizada por el Programa Bogotá Cómo Vamos, el 30% de los ciudadanos que utilizan Transmilenio a diario se encuentra insatisfecho con el servicio, el 44% afirma que los bogotanos se comportan mal en el sistema, mientras que para el 31% es necesario construir más troncales.

Teniendo en cuenta la situación actual del sistema, Bogotá Cómo Vamos convocó una mesa de trabajo con expertos, concejales de la ciudad y funcionarios del Distrito para recoger una lista corta de soluciones que se pueden poner en marcha en el corto plazo para salvar a Transmilenio de una posible crisis.

Lo anterior mientras se implementan medidas de mayor impacto en el mediano plazo con la llegada del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), el metro o nuevas fases de este sistema de transporte. Más que discursos y denuncias, Transmilenio necesita compromisos concretos. Por tanto, Bogotá Cómo Vamos y el grupo de expertos invitados, pone a consideración de la ciudad una serie de soluciones con el ánimo de contribuir al sistema y reducir la polarización vivida durante los últimos días:

1. Apelar a la voluntad política (Administración y operadores) para concretar iniciativas destinadas al mejoramiento y evolución del sistema. Esto implica pensar en la definición de subsidios a la demanda y lograr la recuperación de la imagen de Transmilenio, buscando optimizar la calidad del servicio para los usuarios.
2. Simplificar las rutas para descongestionar las estaciones y troncales. En la actualidad, el sistema cuenta con 120 rutas diferentes que hacen recorridos parecidos, por tanto, cada estación puede llegar a recibir entre 30 y 50 rutas que muchas veces no completan su capacidad sobre todo en horas valle, lo que genera trancones de buses y reduce la optimización de Transmilenio.
3. Optimizar los tiempos para sincronizar la llegada y salida de los buses con los tiempos de espera frente a cada puerta de las estaciones. Esto con el fin de que las personas conozcan con precisión el momento en que llegarán los vehículos y se puedan organizar, evitando la conglomeración de usuarios en las puertas de los buses.
4. Propiciar la venta de tiquetes de Transmilenio por fuera de las estaciones (supermercados, almacenes de cadena, etc.). También se podrían utilizar los carné de universidades y empresas como tarjeta para ingresar al sistema.
5. Arreglar la infraestructura de las vías y troncales y estaciones de Transmilenio, así como los puntos de información, lo cual podría reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar la dignidad del sistema. Adicional a esto, dar prelación al sistema de transporte en intercepciones y en la semaforización.



6. Crear una estrategia de comunicación que integre las necesidades expresadas por los usuarios y presente claramente cómo funciona la totalidad del sistema Transmilenio, para conocer qué se hace con el dinero recogido, quiénes son los dueños y cuáles son las funciones que realiza, entre otros aspectos. Lo anterior para aclarar los mitos que giran alrededor del sistema.
7. Ampliar el uso de Transmilenio de dos a tres carriles por la Av. Caracas, poner en marcha buses biarticulados por esta vía y cerrar algunos de sus cruces. Es necesario pensar en la posibilidad de ampliar la utilización de esta vía para el uso exclusivo del sistema, implementando un Plan de Manejo de Tráfico para los otros tipos de transporte.
8. Contar con mayor número de auxiliares, o personal adicional de Misión Bogotá, dentro de las troncales y estaciones que regulen el número de pasajeros en los buses para evitar el sobre cupo e informen con claridad los recorridos que hace el sistema.
9. Hacer un llamado a fortalecer la cultura ciudadana y empoderar a los bogotanos del sistema, ya que es parte de Bogotá y es necesario cuidarlo y quererlo.
10. Abrir una nueva licitación para los contratos de la fase I de Transmilenio, mas no renegociarlos. En condiciones diferentes se generaría un menor costo de operación y mayores beneficios que podrían repercutir directamente sobre los usuarios.

Para el Programa Bogotá Cómo Vamos y esta mesa de expertos, es necesario reconocer a Transmilenio como parte de un sistema de movilidad público que se debe defender como tal. En la actualidad circula una gran cantidad de mensajes fragmentados y contradictorios que generan desinformación. De hecho, los temas relacionados con la tarifa y renegociación de contratos no representan las mayores inconformidades por parte de los ciudadanos, quienes resumen sus mayores descontentos en la calidad del servicio.

Desde Bogotá Cómo Vamos estamos convencidos que Transmilenio cuenta con la capacidad técnica para mitigar los problemas del sistema con la coordinación interinstitucional adecuada (Secretaría de Movilidad, Transmilenio e IDU), revisando los ajustes y acuerdos con los operadores. Sin embargo, es necesario pensar soluciones con calma, sustentadas en los datos técnicos y en la dignificación del sistema, todo ello de cara a la ciudadanía para mejorar su calidad de vida.