

Buscando una Solución Integral al Transporte



oorte de Lima

Si los más de tres millones de limeños viajaran a una velocidad promedio de 30 km/h, como sucede en las grandes urbes, y no a los 13 km/h que viajan en Lima, tendrían casi una hora más al día para realizar cualquier actividad

Para nadie es ajeno que, con el pasar de los años, el problema del transporte en nuestra ciudad capital se vuelve cada vez más caótico y estresante, tanto para peatones como para conductores. El caos vehicular le cuesta a Lima más de US\$ 6,000 millones al año y se debe principalmente al exceso de vehículos de transporte público, al crecimiento del parque automotor, y a la imposibilidad de jubilar a los autos antiguos.

millones de horas-hombre al año. Tomando el promedio de ingreso por hora en nuestra ciudad, este ahorro equivaldría a más de US\$ 1,500 millones. Es decir, más de ocho veces el presupuesto anual de obras de la Municipalidad de Lima.

Según la Asociación Automotriz del Perú, hace veinte años se importaban alrededor de 37,000 vehículos por año; hace diez años, cerca de 52,000; y en el 2013, posiblemente se superen los 200,000 autos. La Asociación de Representantes

Automotrices del Perú señaló que en el 2012 se vendieron más de 190,000 unidades, la mayoría para circular en Lima, y que para el primer trimestre de este año ya se han inscrito en el Registro de Propiedad Vehicular de la Sunarp cerca de 49,200 vehículos nuevos: 19 % más que el mismo periodo del año pasado.

Estas cifras no hacen más que reafirmar que el principal problema del transporte en Lima radica en que el crecimiento del parque automotor



El costo del tiempo perdido es impresionante. Una persona promedio que usa transporte público pasa cada día entre hora y media y dos horas en un bus o combi. Si los más de tres millones de limeños viajaran a una velocidad promedio de 30 km/h, como sucede en las grandes urbes, y no a los 13 km/h que viajan en Lima, tendrían casi una hora más al día para trabajar, dormir, ir al gimnasio, o realizar cualquier otra actividad, y la ciudad se ahorraría 650

La concesión de este proyecto cuenta con más de 115 kilómetros de recorrido y permitirá integrar a 23 distritos de la capital

no ha ido de la mano con la ampliación de la infraestructura de nuestra ciudad, con nuevas vías, mejores pistas, cruceros a desnivel, más vías de transporte rápido, etc. Según una reciente encuesta de la empresa Arellano Marketing, un 32 % de limeños piensa que el principal problema del caos vehicular radica en la excesiva cantidad de vehículos.

Aunado a esta situación, y a decir de la Municipalidad de Lima, está el hecho de que en nuestra ciudad transitan diariamente alrededor de 42,000 vehículos de transporte público, originando más caos en las pistas, además de accidentes de tránsito debido a la carrera por ganar más pasajeros. Estos accidentes generan un costo de US\$ 500 millones anuales y representan el 35 % de todos los accidentes de tránsito que se producen en Lima.

Para Luis Quispe Candia, presidente de la ONG Luz Ámbar, el problema del transporte público aun está latente en la sociedad limeña. “Si bien el Metropolitano ha mejorado la calidad del transporte, no hay que olvidar que solo beneficia al 10 % de limeños; ¿qué hacemos con los demás? El servicio sigue siendo deficiente, hay que realizar políticas viales que sean concretas.”

Proyectos

La Municipalidad de Lima viene trabajando el proyecto “Vías Nuevas de Lima” que busca reha-

bilitar la capacidad de autopista de la infraestructura vial en los principales ejes viales de acceso y articulación de la ciudad, como son la Panamericana Norte y Sur, y la carretera Ramiro Prialé. La concesión de este proyecto cuenta con más de 115 kilómetros de recorrido y permitirá integrar a 23 distritos de la capital. Esta es una concesión que implica la construcción de las obras, la operación y el mantenimiento de las vías por 30 años, y una inversión estimada es de más de US\$ 590 millones.

Además de este proyecto, se tiene en ejecución el proyecto Vía Parque Rímac, Vía Expresa Sur, y Vía Expresa Javier Prado – La Marina – Faucett.

El proyecto Vía Parque Rímac comprende un túnel de dos kilómetros debajo del río Rímac, la construcción de 12 viaductos, nueve kilómetros de nuevas vías, muros de contención, áreas verdes, un viaducto que conecte San Juan de Lurigancho, y un parque a lo largo del río, en la zona de Cantagallo. Se estima que la inversión ascenderá los US\$ 600 millones en un lapso de dos años.

El segundo proyecto, Vía Expresa Sur, a cargo de la empresa Graña y Montero, tendrá una extensión de 4.5 km y terminará de unir el Centro de Lima con la zona sur y los balnearios, llegando hasta la Panamericana Sur. La vía se iniciará

con el intercambio vial en el cruce con la av. República de Panamá, en Barranco, y terminará en el cruce con la Panamericana Sur, donde habrá dos enlaces a nivel y dos viaductos que conectarán la Vía Expresa actual con esta nueva vía y enlazarán el tránsito desde el Centro de Lima hasta la zona sur. Esta vía beneficiará a 75,000 usuarios de cinco distritos y permitirá el traslado desde San Juan de Miraflores hasta Barranco en 20 minutos. La construcción está valorizada en US\$ 200 millones, incluidos US\$ 60 millones para los estudios de factibilidad de El Metropolitano, y se estima que se concluirá en aproximadamente cinco años.

Finalmente, el proyecto Vía Expresa Javier Prado – La Marina – Faucett, también de la constructora Graña y Montero, permitirá realizar el recorrido desde La Molina al Aeropuerto en 30 minutos, e implicará una inversión de US\$ 900 millones en un tramo de 20 km.

Los principales cuestionamientos que reciben estos proyectos se refieren al hecho de que aparentemente se está pensando solo en solucionar el tráfico para el transporte privado, sin pensar en mejorar el transporte público, que también es caótico. Los críticos refieren que la Municipalidad tiene que prever que el transporte público de buses y combis a petróleo y con muchos años de antigüedad ya debe ser erradicado de nuestras vías, debido a que contamina el medio ambiente, una propuesta que nadie se atreve a lanzar porque no es políticamente conveniente. Asimismo, se necesitan soluciones más agresivas, como nuevas rutas para el tren eléctrico y en general sistemas de transportes masivos y rápidos, para lograr soluciones integrales a este problema que cada vez se agudiza más.



Foto: www.candiatos.com.pe