

# **7.15 PLAN DE INTERCAMBIADORES MODALES**

## **7.15.1 Objetivos**

- \* Facilitar la integración de los diferentes modos de transporte, a través de la construcción de equipamientos urbanos que permitan la transferencia de viajes entre los diferentes modos de transporte a nivel urbano e intermunicipal para mejorar la movilidad de los usuarios.
- \* Fortalecer los proyectos de movilidad, de integración de medios de transporte y aquellos que articulan los diferentes modos de transporte y pueden ofrecer al usuario transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.
- \* Optar por proyectos que contemplen la construcción, la ampliación y la modernización de terminales de pasajeros, que permitan la utilización eficiente de los diferentes modos de transporte.
- \* Centralizar el despacho de vehículos de transporte intermunicipal de pasajeros y también de usuarios en intercambiadores modales específicos y ordenados.
- \* Interconectar y articular los proyectos del transporte intermunicipal, del SITM y del Tren de Cercanías, mediante la implementación de centros intermodales de transporte.
- \* Definir la forma en que se debe dar la construcción, adecuación y operación de las instalaciones de los centros de transferencia multimodales.
- \* Estudiar el dimensionamiento de las terminales con base en estudios de origen y destino.

## **7.15.2 Estrategias**

- \* Construir estaciones intermodales urbanas que permitan integrar la bicicleta, el peatón, el transporte público, el transporte particular y el transporte interregional de pasajeros. Articular en las terminales diversos modos de transporte.
- \* Concentrar la operación de los vehículos de transporte intermunicipal del eje vial del Sur, en una terminal satélite de pasajeros en el Sur.

\* Concentrar la operación de los vehículos de transporte intermunicipal de los ejes viales Norte y del Oriente, en la Terminal de Transporte de Pasajeros del Norte, actual Terminal de Transporte.

\* Plantear alternativas de estaciones de transferencia de enlace inter-regional de acceso a Santiago de Cali.

### **7.15.3 Antecedentes**

Con el objeto de llevar a cabo el proyecto de centralizar el despacho de vehículos del transporte intermunicipal de pasajeros y también de usuarios, se constituyó por escritura pública No. 5512 del 16 de Octubre de 1.967, otorgada en la notaría segunda del círculo de Cali, La sociedad anónima denominada inicialmente central de transportes y posteriormente Centrales de Transportes S.A. con el objeto de procurar dar solución al problema del transporte masivo de pasajeros de Cali, mediante la construcción de una Terminal.

De esta manera, el Transporte Intermunicipal, el Sistema Integrado Transporte Masivo y el Tren de Cercanías registran una visión hacia el futuro, con un trabajo conjunto, con lo cual se ha logrado la interconexión y la articulación de los sistemas en los centros intermodales de transporte, Norte y Sur.

Los porcentajes de movilización de vehículos por los ejes viales del norte han variado. Los vehículos de transporte intermunicipal de los ejes viales Norte-Calima, Norte - Sameco y Este-Puerto Mallarino, por su cercanía seguirán llegando a la Terminal de Transporte de pasajeros del Norte. Los vehículos de transporte intermunicipal del eje vial del Sur, llegarán a la Terminal Operativa Satélite del Sur.

### **7.15.4 Estaciones de cabecera**

Estación de Cabecera Norte-Calima. Metro Cali S.A, dentro de sus diseños no tiene contemplada la plataforma para los vehículos de transporte intermunicipal.

La Estación de paso para el Transporte Intermunicipal localizada en La Calle 70 con Carrera 1ª, por su ubicación se dificulta la llegada de las rutas de este eje vial.

Estación de Cabecera Puerto Mallarino. Metro Cali S.A, dentro de sus diseños no tiene contemplada la plataforma para los vehículos de transporte intermunicipal. Entrada y salida de las rutas del eje vial Este.

Estación de Cabecera Norte-Sameco. Metro Cali S.A, dentro de sus diseños si tiene contemplada la plataforma para los vehículos de transporte intermunicipal. Se debe definir que estas plataformas solo sean para el transporte intermunicipal y no para el urbano de Yumbo, definir entradas y salidas y cómo es su ingreso a la Terminal del Norte.

#### **7.15.5 la terminal de transporte intermunicipal del norte**

La actual Terminal de Transporte posee una infraestructura adecuada con instalaciones requeridas para la operación de las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros. La Terminal contará con la articulación con el Sistema de Transporte Masivo Urbano y el Tren de Cercanías.

El Comité de Infraestructura Vial del Municipio ha dado el concepto favorable, a los planos del cambio de la ruta de la pretronal, esta tendrá una estación de parada dentro de las instalaciones de la Terminal de Transporte.

Centrales de Transportes presentó al Comité de Infraestructura Municipal, el proyecto de la recuperación de la Calle 32N, que ante el cambio del sentido vial de las Calles 25 y 26, es indispensable para la movilidad en el sector de la Terminal. El Comité de infraestructura dictaminó que debe ser presentado un proyecto final, donde se acuerde que entidad será la ejecutora de la obra.

El Comité de integración de Sistemas y Modos de Transportes, solicitó a Valorización Municipal, la adecuación de la Calle 32N entre Av.3N y Av. 2N, por el estado de deterioro que se encuentra, teniendo en cuenta que esta vía es la que permite la conexión directa de la Calle 30N a la Avenida 3N en flujo continuo.

La Secretaria de Tránsito y Transporte, adelantan la gestión de la aprobación de la resolución de las rutas de ingreso en la zona urbana de los vehículos de transporte intermunicipal. Así mismo Centrales de Transporte expone la importancia de aprobar los mecanismos de control del transporte intermunicipal, con el sellamiento de las puertas de los vehículos de salida del transporte intermunicipal, y sitios de control de salida de los ejes viales, mecanismos que solo pueden partir de decretos o resoluciones.

CENTRALES DE TRANSPORTES S.A. plantea adelantar un Plan Parcial de Renovación Urbana denominado Centro Regional de Transporte Intermodal del Municipio de Cali en el área de la Terminal del Norte, que involucra el Municipio de Santiago de Cali, Metrocali, el Fondo Pasivo Social Ferrocarriles de Colombia, INVIAS, Centrales de Transportes S.A. y entidades privadas; y que está conformado por:

\* El proyecto del tren de cercanías.

\* El transporte intermunicipal.

\* El transporte urbano con el SITM.

Se deberán tomar en cuenta las siguientes acciones:

1. Adecuación de la Calle 32N.
2. Reparación y ampliación de redes de acueducto y alcantarillado.
3. Gestión Social dirigida a las personas que prestan estos servicios informales.
4. Concientización a las empresas de transporte intermunicipal para que sus vehículos usen los servicios en sitios debidamente autorizados.
5. Concientización a los carretilleros para que no dejen escombros en el sector. La construcción de una escombrera en el norte.
6. Constantes controles de autoridades competentes.
7. Adecuación de un sitio de lavado, mecánica menor y parqueo para estos vehículos.

#### **7.15.6 Centro intermodal del transporte del sur**

El diseño general de la Terminal de Operación Satélite del Sur, contempla la organización del Tránsito de buses intermunicipales del eje Sur. Esta Terminal cumpliría todos los requisitos técnicos y legales. Se presentaría como solución integral para reducir el impacto vehicular en las vías urbanas de Cali. La Terminal contará con la articulación con el Sistema de Transporte Masivo Urbano y el Tren de Cercanías.

Todos los vehículos de transporte intermunicipal con rutas del eje vial del sur que tienen como destino y origen la ciudad de Cali, deberán llegar y salir de la Terminal Operativa Satélite del Sur.

Las empresas de transporte intermunicipal de la ciudad región, argumentan que se ven afectadas, con la disminución de la distancias de recorrido, debido a la sub-utilización del parque automotor. Además manifiestan que sus asignaciones están definidas de acuerdo a las distancias de recorrido por ruta. Sobre el particular el Ministerio de Transporte debe aclarar este tipo de asignación y de igual forma establecer parámetros para mitigar los impactos que se puedan generar a las empresas de transporte intermunicipal.

La Terminal se implementará de acuerdo a la normativa del Decreto 2028 de junio 16 de 2006, por el cual se adiciona el Decreto 2762 del 20 de Diciembre de 2001

para autorizar el funcionamiento de las Terminales de Transporte de Operación Satélite, Periférica.

Se entiende como Terminal de Operación Satélite, Periférica, toda unidad complementaria de servicios de la Terminal de transporte principal, que depende económica, administrativa, financiera y operativamente de la persona jurídica que administre la misma, de la cual deben hacer uso las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que cubren rutas autorizadas con origen, destino o tránsito el respectivo distrito o municipio.

La Norma Técnico Colombiana NTC 5454 de 30 de noviembre de 2006 propende por la construcción conjunta entre el Ministerio de Transportes, Conalter e Icontec de la Infraestructura de las Terminales de Transporte Terrestre automotor por Carretera.

El Departamento de Planeación Municipal, comunicó que la aprobación del proyecto del Centro Intermodal de Transporte del Sur se hará a través del desarrollo de un Plan Parcial por encontrarse localizado en la Zona de Expansión del Sur de Cali, y así continuar con los requisitos exigidos.

#### **7.15.7 Estación de paso de transporte intermunicipal norte - Calima**

El proyecto de la estación de paso de transporte intermunicipal norte-Calima está en estudio de pre-factibilidad y ya se tienen bosquejos del esquema general de funcionamiento. Se deberá integrar esta estación a los buses de la estación de cabecera del Sistema de Transporte Masivo MIO. Esta integración deberá a su vez considerar de forma especial el criterio de ruptura de carga.

En el transporte intermodal de pasajeros, la ruptura de carga corresponde al momento espacial y temporal en el que un pasajero sale de una unidad de transporte para trasladarse a otra, sea del mismo modo de transporte o no. Cuando una persona se transporta en bus interurbano y desciende a una estación para tomar el bus urbano, el instante de tiempo y de espacio en el que el usuario desciende de la unidad transportadora (bus interurbano) para ingresar a la otra unidad (bus urbano) se le conoce como ruptura de carga y debe considerarse como un criterio de alta susceptibilidad en el diseño de estaciones de transferencia.

Una ruptura de carga mal diseñada para el usuario puede ser un trasbordo sumamente prolongado en el tiempo, o un recorrido lleno de obstáculos e incomodidades (escaleras, superficies resbalosas, etc.)

En este sentido las estaciones de transferencias para Santiago de Cali, deberán garantizar un cambio modal agradable, cómodo y seguro para los pasajeros.

### **7.15.8 Terminal intermodal del oeste**

El diseño general actual del Sistema de Transporte Masivo Urbano, no contempla Terminal de Cabecera en el Oeste. Bajo el Convenio Interinstitucional, se ha venido trabajando en una propuesta de una Terminal Intermodal de los dos sistemas. Se están evaluando algunos terrenos para la implantación de este equipamiento en las proximidades de la carretera vía al mar.

### **7.15.9 Programas y proyectos de formulación**

En resumen el plan de intercambiadores modales debe contener:

- \* Localización de las terminales de transporte de pasajeros.
- \* Definición zonas de estacionamiento para el intercambio modal de vehículos, motocicletas y bicicletas en las terminales intermedias y de cabecera del SITM.
- \* Localización de negocios para el alquiler de bicicletas en los sitios cercanos a las terminales y/o estaciones de parada del SITM.
- \* Estudio para la construcción de bahías de parada temporal de vehículos de otros modos de transporte en las estaciones de parada del SITM.

### **7.15.10 Programas y proyectos de implementación**

- \* Construcción de las terminales, patios y talleres requeridos para la operación del SITM con infraestructura para facilitar la integración con los otros modos de transporte.