



**ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO
MP-1127-2020 Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO
MP-0927-2022**

ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO MP-1127-2020 “REALIZAR UN ESTUDIO A NIVEL DE PREFACTIBILIDAD PARA EL DESARROLLO DE UNA INFRAESTRUCTURA O SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS CONEXAS Y/O DE SOPORTE A LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE INTERMUNICIPAL E INTERDEPARTAMENTAL DE PASAJEROS Y SU ARTICULACIÓN CON LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL ÁMBITO MUNICIPAL (URBANO, SUBURBANO Y RURAL) DE PALMIRA”, Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO MP-0927-2022 “ESTUDIOS Y DISEÑOS DE FACTIBILIDAD PARA LA CENTRAL INTERMODAL DE TRANSPORTE DE PALMIRA”.

DOCUMENTO TÉCNICO Y JURÍDICO

ALCALDÍA DE PALMIRA



**ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO
MP-1127-2020 Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO
MP-0927-2022**

MARZO DE 2024

**GRUPO TÉCNICO QUE ELABORÓ EL DOCUMENTO DESDE LA SECRETARIA DE
TRÁNSITO Y TRANSPORTE:**

- Erminson Ortiz Soto – Secretario de Tránsito y Transporte
- Erica Tinoco Gaviria – Subsecretaria de Desarrollo Estratégico
- Hely de Jesús Martínez Hernández – Contratista – Ingeniero en Transportes y Vías - Especialista en Vías Terrestres; Experto en Planeamiento de Transporte; Técnico en Gerenciamiento de Transporte Público Urbano; con más de 40 años de experiencia en proyectos de transporte, movilidad y seguridad vial.
- Carlos Arturo Chavez Martínez – Contratista - Administrador de Empresas - Especialista en Talento Humano; con experiencia en Transito, Transporte y Seguridad Vial.
- Wilson Andrés Suarez Casallas – Contratista - Ingeniero Civil - Especialista en Tránsito, Diseño y Seguridad Vial; aspirante a Magister en Transporte; con experiencia en la dirección, planeamiento, coordinación, ejecución y seguimiento de proyectos de movilidad y seguridad vial.
- Juan Sebastián Leiva Montoya – Contratista - Abogado – Especialista en Derecho Administrativo; con experiencia en Transporte Público Multimodal y reestructuración del Transporte Público.
- Liliana Urquiza Montealegre – Contratista – Ingeniera Topográfica – Especialista en Geomática – Auditora en Seguridad Vial; estudiante de especialización en Movilidad y Transporte; con experiencia en movilidad, transito y transporte, auditorías e inspecciones de seguridad vial, estudios de transito, con conocimiento en sistemas de información geográfica (SIG)

TABLA DE CONTENIDO

1.	ANTECEDENTES	7
2.	ANÁLISIS FUNCIONAL DE LA CIT SUR (Lote 22).	20
2.1	Localización.	23
2.2	Condiciones de accesibilidad y conectividad.	23
2.3	Funcionalidad para el ingreso y salida de vehículos.	24
2.4	Operación de rutas:	27
2.5	Servicios a los usuarios.	27
2.6	Parqueaderos y bici-parqueaderos.	28
2.7	Aspectos jurídicos del predio seleccionado para la CIT sur predio 22.	28
2.7.1	De la posible falsa tradición.	28
2.7.2	Aclaración de área del predio con matrícula inmobiliaria no.378-2605	29
2.8	Aspectos financieros.	31
2.9	Aspectos ambientales	32
2.10	Aspectos sociales	32
2.11	Alternativa de lote para ubicación de la CIT sur	36
3.	ANÁLISIS FUNCIONAL DE LA CIT VERSALLES (Lote 7).	36
3.1	Localización.	37
3.2	Condiciones de accesibilidad y conectividad.	38
3.3	Funcionalidad para el ingreso y salida de vehículos.	39
3.4	Operación de rutas.	41
3.5	Servicios a los usuarios.	41
3.6	Parqueaderos y bici-parqueaderos.	42
3.7	Reordenamiento funcional.	42
3.8	Aspectos financieros.	42
3.9	Alternativa de lote para ubicación de la CIT Versalles	42
4.	RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CIT SUR Y CIT VERSALLES Y ALTERNATIVA A ESTAS UBICACIONES.	43
5.	PROPUESTA CIT O TERMINAL DE PASAJEROS LA CARBONERA.	46
5.1	Localización urbana.	48
5.2	Delimitación, estado actual de la infraestructura y conectividad	50
5.3	Accesibilidad y conectividad	50
5.4	Condicionantes para la funcionalidad de CIT Carbonera.	51
5.5	Rutas y empresas a trasladar a la CIT Carbonera	53
5.6	Servicios a las empresas.	54
5.6.1	Dársenas para descenso/ascenso de pasajeros.	54
5.6.2	Zonas de parqueo transitorio.	55
5.6.3	Oficinas y expendio de tiquetes.	55
5.6.4	Servicios sanitarios y de primeros auxilios:	55



**ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO
MP-1127-2020 Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO
MP-0927-2022**

5.7	Servicios a los usuarios	56
5.7.1	Guarda-equipajes:	56
5.7.2	Sala de espera:	56
5.7.3	Cafeterías:	56
5.7.4	Venta de golosinas:	56
5.7.5	Locales comerciales:	56
5.7.6	Seguridad y vigilancia:	57
5.7.7	Actividades básicas a desarrollar	57
6.	CONEXIÓN CON EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO.	58
7.	HOJA DE RUTA PARA EL DESARROLLO DE LA CIT LA CARBONERA.	61

ÍNDICE DE TABLAS

<u>Tabla 1. Alternativas a evaluar.</u>	9
<u>Tabla 2. Elementos a evaluar.</u>	9
<u>Tabla 3. Marco de análisis alternativo.</u>	10
<u>Tabla 4. Análisis DOFA de los predios.</u>	11
<u>Tabla 5. Valoración de alternativas.</u>	12
<u>Tabla 6. Compilada caracterización de los predios.</u>	14
<u>Tabla 7. Alternativas de la Lista Corta.</u>	15
<u>Tabla 8. Análisis de las actuaciones registradas en el Certificado de Tradición No 378-2605.</u>	28
<u>Tabla 9. Alternativas de lotes para construcción de la CIT Sur.</u>	32
<u>Tabla 10. alternativa de lotes para construcción de la CIT Versailles.</u>	38
<u>Tabla 11. Matriz DOFA para el lote de La Carbonera.</u>	41
<u>Tabla 12. Empresas y rutas a trasladar a la CIT Carbonera.</u>	48

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<u>Ilustración 1. Esquema para la evaluación de alternativas.</u>	8
<u>Ilustración 2. Localización general de predios analizados.</u>	13
<u>Ilustración 3. Identificación de predios que cumplen con los FCE.</u>	15
<u>Ilustración 4. Ubicaciones de las alternativas seleccionadas.</u>	16
<u>Ilustración 5. Alternativa seleccionada.</u>	16
<u>Ilustración 6. Ubicación y restricción del Lote 23.</u>	17
<u>Ilustración 7. Predio sin análisis y que cumple condiciones.</u>	17
<u>Ilustración 8. Anillo perimetral adoptado por Acuerdo 032 de 2.009.</u>	18
<u>Ilustración 9. Alternativa operativa 01.</u>	19
<u>Ilustración 10. Alternativa operativa 02.</u>	20
<u>Ilustración 11. Alternativa operativa 03.</u>	20
<u>Ilustración 12. Área de influencia CIT Sur.</u>	21
<u>Ilustración 13. Movimientos intersección Carrera 35 Calle 27.</u>	22
<u>Ilustración 14. Movimientos en ascenso/descenso de pasajeros.</u>	23
<u>Ilustración 15. Movimientos para ingresos de taxis.</u>	24
<u>Ilustración 16. Registro fotográfico del Geoportal para identificar zonas, terminal intermodal, zona verde del CAI de la Policía y Barrio Olímpico del Municipio de Palmira.</u>	27
<u>Ilustración 17. Socialización con la comunidad de los barrios que impactaría la CIT Sur.</u>	30
<u>Ilustración 18. Área de influencia CIT Versalles.</u>	33
<u>Ilustración 19. Jerarquías viales según el POT de Palmira (2014).</u>	34
<u>Ilustración 20. Planta General CIT Versalles.</u>	35
<u>Ilustración 21. Movimientos para el ingreso y salida de la CIT Versalles.</u>	36
<u>Ilustración 22. Ubicación predio 23 con restricciones del análisis y nuevo predio a considerar.</u>	39
<u>Ilustración 23. CIT's vs Anillo perimetral adoptado por Acuerdo 034 de 2.009.</u>	40
<u>Ilustración 24. Desarrollo del Anillo perimetral y su posible conexión con la Variante Oeste.</u>	44
<u>Ilustración 25. Localización propuesta para CIT Carbonera.</u>	45
<u>Ilustración 26. Rutas de ingreso y salida de la CIT Carbonera.</u>	47
<u>Ilustración 27. Trayectoria funcionalidad interior para la CIT Carbonera.</u>	47
<u>Ilustración 28. Proyecto Ferrocarril del Pacífico y su conectividad para Palmira.</u>	53
<u>Ilustración 29. Trazado preliminar nuevo Corredor Férreo del Pacífico.</u>	54



ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO MP-1127-2020 Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO MP-0927-2022

PRESENTACIÓN

Después que administraciones municipales anteriores habían evaluado la posibilidad de iniciar el desarrollo de los Intercambiadores Modales propuesto en el Plan Vial, de Tránsito y de Transporte, sin concretar las acciones que los hicieran posibles, la administración 2.020-2.023 decidió retomar su análisis con estudios de prefactibilidad y factibilidad para atender las recomendaciones del Plan Integral de Movilidad Territorial desarrollado en la administración 2.012-2.015 en lo relacionado con Centros de Integración Modal.

Esta administración considera que la infraestructura organizada para la operación del transporte de pasajeros por carretera, es fundamental para el desarrollo económico y social del municipio, máxime si se tiene en cuenta su vocación agroindustrial y el desarrollo de proyectos de impacto regional, como la segunda pista del Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón, el Tren de Cercanías del Valle del Cauca, la conformación del Área Metropolitana del Sur del Valle y Norte del Cauca, entre otros.

Este documento tiene como propósito, además de evaluar las CIT Sur y Versalles en lo relacionado con su funcionalidad e impactos sociales, desarrollar, hasta el nivel de anteproyecto, una alternativa que para esta administración es de mayor impacto en el futuro desarrollo urbano y regional, por su ubicación y tamaño, que a su vez puede convertirse realmente en la Terminal Intermunicipal de Palmira, sin descartar las CIT que ya tienen anteproyecto definido.

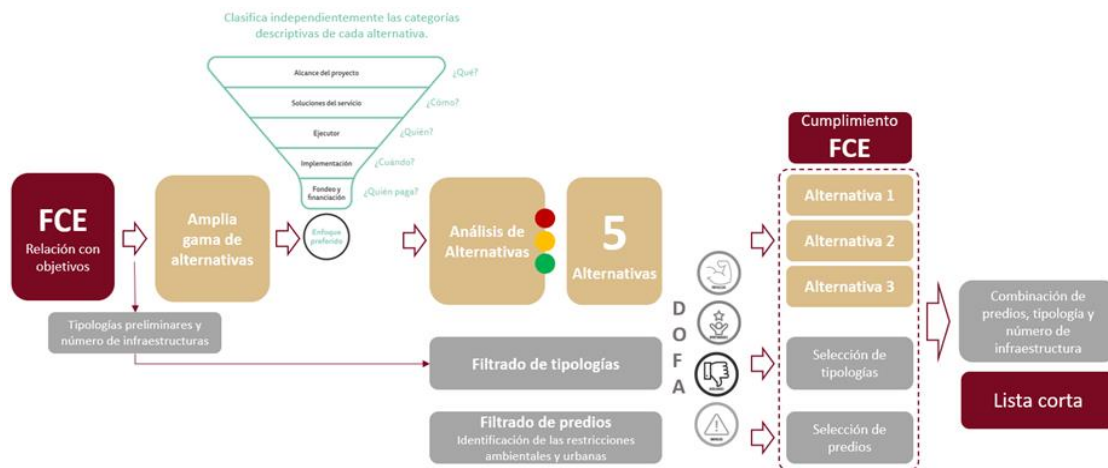
1. ANTECEDENTES

La Alcaldía de Palmira en la administración 2.020-2.023, mediante los contratos de consultoría MP-1127-2020 y MP-0927-2022 elaboró los estudios de Pre-factibilidad y Factibilidad, respectivamente, para el desarrollo de una infraestructura o sistema de infraestructuras conexas y/o de soporte a la operación del transporte terrestre intermunicipal e interdepartamental de pasajeros y su articulación con los servicios de transporte público de pasajeros en el ámbito municipal (urbano, suburbano y rural) del Municipio de Palmira, para lo cual se evaluaron cinco (5) alternativas para implementar la Central Intermodal de Transporte (CIT), de las cuales se identificó una lista corta, analizando:

- Conjunto de factores críticos de éxito que el proyecto debe lograr.
- Posibles alternativas para lograr los Objetivos Estratégicos identificados en el Caso Estratégico.
- Análisis de alternativas a través de un proceso estructurado utilizando un “Marco de Análisis de Alternativas”.
- Análisis DOFA, de las opciones de tipología de la infraestructura o el sistema de infraestructuras conexas de la CIT-Palmira y variables como predios existentes y las alternativas. Y a través de un análisis costo-beneficio, se definió la alternativa preferida de la amplia gama de alternativas.
- Finalmente, se identificó la alternativa preferida y un desarrollo detallado.

En desarrollo de este esquema estos son los Factores Críticos de Éxito establecidos para el proyecto:

Ilustración 1. Esquema para la evaluación de alternativas.



Fuente: IDOM 2023

Se evaluaron cinco (5) alternativas con los alcances que se establecen en la Tabla siguiente.

Tabla 1. Alternativas a evaluar.

Alternativas	
Alternativa 1	Situación sin Proyecto
Alternativa 2	Hacer lo mínimo: supondría una mejora básica del espacio público de los centros de concentración de oferta de transporte público en la Rotonda Versalles y la Estación del Ferrocarril.
Alternativa 3	2 estaciones de integración modal que no necesariamente están conectados al TCV directamente.
Alternativa 4	1 Terminal de transporte intermunicipal conectada al TCV directamente y 1 estaciones de integración modal.
Alternativa 5	1 Terminal de transporte intermunicipal conectada al TCV directamente y 2 estaciones de integración modal.

Fuente: IDOM 2021

Fuente: IDOM 2023

Para las alternativas indicadas se definieron su alcance, categoría, y descripción, como respuesta a las preguntas qué?, cómo?, quién?, cuándo? Y quién financia?

Tabla 2. Elementos a evaluar.

Tabla 1 Definición de alcances y categorías del proyecto

ALCANCE	CATEGORÍA	DESCRIPCIÓN	PREGUNTA:
Alcance del Proyecto	Ubicación	¿Cuál es el alcance potencial del proyecto?	¿Qué?
Solución de Servicio	Tipología y número de infraestructuras	¿Cómo el alcance preferido del proyecto puede ser ejecutado?	¿Cómo?
Ejecutor y operador	Ejecutor y operador	¿Quién puede ejecutar el alcance preferido y la solución de servicio del proyecto?	¿Quién?
Proyecto	Implementación	¿Cuándo se puede ejecutar el proyecto?	¿Cuándo?
Fondeo y Financiación	Fondeo y Financiación	¿Soluciones potenciales de financiamiento y requerimientos para ejecutar el alcance preferido, solución, entrega del servicio y la implementación del proyecto?	¿Quién financia?

Fuente: IDOM 2021

Fuente: IDOM 2023

El marco de análisis de las alternativas seleccionadas lo constituyen la descripción y detalle de la alternativa, principales ventajas (fortalezas y oportunidades), principales desventajas (debilidades y amenazas) con la ayuda de una Matriz DOFA, y el

ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO MP-1127-2020 Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO MP-0927-2022

cumplimiento de los Factores Críticos de Éxito y la decisión de continuar con el proyecto.

Tabla 3. Marco de análisis alternativo.

Alternativas	Descripción Detalles de la alternativa	Principales ventajas Fortalezas y oportunidades con base en los FCE	Principales desventajas Debilidades y amenazas con base en los FCE	Conclusiones Cumplimiento de los FCE y decisión de continuar con el Proyecto
Alternativa 1 - Situación sin Proyecto	Mantener la red de transporte público sin una infraestructura de soporte.	No se modifican los hábitos de los usuarios y operadores.	Ineficiencia del servicio, poca atractividad, inseguridad, empeoramiento de las externalidades del transporte, no preparación para la integración al futuro Sistema Integrado de Transporte Regional.	No cumple con los objetivos de la CIT, y por ello se deben implementar soluciones.
Alternativa 2 - Hacer lo mínimo	Se proponen mejoras básicas del espacio público donde se encuentran ubicados los centros de concentración de oferta de transporte público en la Rotonda Versalles y la Estación del Ferrocarril.	No se modifican los hábitos de los usuarios y operadores. Se llega a mejorar las ubicaciones actuales con un reordenamiento del espacio público.	No se solucionan muchas externalidades del transporte, ni se mejora la operación de forma significativa, ni se mejora la gestión y el control del servicio.	No cumple con los objetivos de la CIT, y por ello se deben implementar soluciones.
Alternativa 3 - 2 estaciones de integración modal que no necesariamente están conectados al TCV directamente.	Persigue la definición de centros de intercambio sin llegar a categorizarlos como terminal de transporte. Se ubicarían en el entorno de las zonas de mayor concentración de oferta y demanda.	Una implementación con menos restricciones que la de una Terminal de Transporte. No hay incremento de costo para los operadores.	No necesariamente conectado a TCV directamente. Se podría realizar a través de conexiones urbanas. Sin capacidad de fiscalizar pues los operadores intermunicipales no estarían obligados a utilizarlos.	Podrían no cumplir con todos los objetivos de una forma significativa, pero exigiría menos condicionantes para su implementación, además de no suponer un incremento a los operadores por su uso.
Alternativa 4 - 1 Terminal de transporte intermunicipal conectada al TCV directamente y 1 estaciones de integración modal.	Implementación de una Terminal de transporte conectada directamente con el TCV, apoyada por elementos de mejora de las conexiones municipales y de la accesibilidad territorial.	Fiscalización y control del servicio. Respuesta a los patrones diferenciados de movilidad intermunicipal y suburbana.	Aplicación de tasa de uso a los operadores.	Además de gestionar y controlar la operación de las rutas intermunicipales, ofrece soporte para las principales relaciones de movilidad de las rutas suburbanas y mejora la accesibilidad territorial.
Alternativa 5 - 1 Terminal de transporte intermunicipal conectada al TCV directamente y 2 estaciones de integración modal.	Implementación de una Terminal de transporte conectada directamente con el TCV, apoyada por elementos de mejora de las conexiones municipales y de la accesibilidad territorial.	Los mismos, pero con mayor accesibilidad territorial.	Los mismos pero con coste mayor al ser un mayor número de elementos.	Igual que el anterior, pero mejora aún más la accesibilidad territorial, pero el coste puede ser mayor.

Fuente: IDOM 2021

Fuente: IDOM 2023

ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO MP-1127-2020 Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO MP-0927-2022

Se construyó una matriz DOFA para los predios identificados, con los que se pretendió definir a modo global las condiciones individuales, teniendo en cuenta consideraciones urbanas y de movilidad.

Tabla 4. Análisis DOFA de los predios.

CRITERIO	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
Conexión - Vía Férrea	Integración con el SIRT.	Intercambio modal e integración de sistemas de transporte del ámbito metropolitano.	Limitación de ubicaciones.	Competencia del TCV con las líneas intermunicipales y municipales.
Cercanía a los COTP (Versalles y Estación Férrea)	Sin grandes cambios a las costumbres actuales.	Mínimo cambio en las rutas.	Limitado espacio público y lotes vacíos con potencial.	Mayor invasión de espacio público
Conexión - rutas intermunicipales cercanas (400m)	Fácil integración con las rutas intermunicipales actuales.	Articular las rutas suburbanas a intermunicipales	Dificultad de no encontrar lotes construidos.	En vías principales de concentración de tráfico y congestión.

CRITERIO	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
Conexión - rutas suburbanas cercanas (200m)	Integración con las rutas suburbanas actuales	Articular las rutas suburbanas a intermunicipales	Dificultad de no encontrar lotes construidos.	En vías principales de concentración de tráfico y congestión.
Conexión - Vías Principales	Acceso fácil a buses de mayor tamaño.	Reducción del número de km al definir rutas más directas.	Se mantienen conflictos con el tráfico.	Posibilidad de no reducir la congestión.
Conexión - Vías Secundarias	Amplía la posibilidad de ubicaciones para elementos de la CIT.	Facilidad para mejorar algunos perfiles y suplir necesidades existentes.	Requiere robustecer infraestructura existente.	Se crea tráfico de agitación donde hoy no existe.
Conexión - Ciclo infraestructura	Potencia la intermodalidad.	Reducción de los viajes mecanizados hasta la CIT.	Red de ciclo infraestructura no extensa.	Se crea conflicto en áreas nuevas por el tránsito de nuevas rutas.
Modelo de Ordenación Amaime	No se afectan los suelos de protección.	Predios localizados en zonas urbanas.	Este modelo de ordenación, para algunas categorías de usos, no está acorde con el POT	Afectación de categorías protegidas.
Suelos de protección - Estructura Verde	No se afectan los suelos de protección .	Predios que no contienen elementos de protección o recursos naturales.	El POT, para algunas categorías de usos, no está acorde con el modelo de ordenación de Amaime.	Afectación de elementos de la estructura verde del componente urbano.
Ocupación - Suelo construido	Facilidad de implementación si no está construido.	Si el suelo no está construido.	Necesidad de gestión predial.	Prolongación de la implementación de la CIT.
Áreas de actividad (Usos del suelo)	POT permite el desarrollo del uso.	Articular medidas de DOT.	Si POT no esté articulado.	Prolongación de la implementación de la CIT.
Tamaño de los predios y su capacidad de crecimiento	Tamaño acorde a la tipología.	Mayor tamaño ofrece posibilidad de incorporar mayor espacio público.	Agrupación de lotes implica varios propietarios.	Prolongación de la implementación de la CIT.

Fuente: IDOM 2021 - (

Fuente: IDOM 2023

ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO MP-1127-2020 Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO MP-0927-2022

Para la valoración de cada una de las categorías se seleccionó una lista corta de alternativas: menos ambiciosa, ambiciosa intermedia, alternativa más ambiciosa, alternativa preferida, a las cuales se les aplicó el esquema semáforo: verde: enfoque preferido, amarillo: avanzar y rojo: descartar.

Tabla 5. Valoración de alternativas.

Categoría	Situación sin Proyecto	Alternativa menos Ambiciosa	Alternativa Ambiciosa intermedia	Alternativa más Ambiciosa	Enfoque preferido
Ubicación	Condiciones existentes	Sirva como centro de intermodalidad e integración entre las rutas intermunicipales municipales y modos sostenibles mejorando la accesibilidad territorial de la población a un elemento de la CIT.	Sirva como centro de intermodalidad e integración directa entre el TC V y las rutas intermunicipales y complementariamente con las rutas municipales y modos sostenibles mejorando la accesibilidad territorial de la población a un elemento de la CIT, e incluyendo la diferenciación de patrones de movilidad intermunicipales y suburbanos de Palmira.	Sirva como centro de intermodalidad e integración directa entre el TC V y las rutas intermunicipales y complementariamente con las rutas municipales y modos sostenibles mejorando la accesibilidad territorial de la población a un elemento de la CIT, e incluyendo la diferenciación de patrones de movilidad intermunicipales y suburbanos de Palmira.	Sirva como centro de intermodalidad e integración directa entre el TC V y las rutas intermunicipales y complementariamente con las rutas municipales y modos sostenibles mejorando la accesibilidad territorial de la población a un elemento de la CIT, e incluyendo la diferenciación de patrones de movilidad intermunicipales y suburbanos de Palmira.
Soluciones de servicio	Condiciones existentes	2 estaciones de integración modal	1 Terminal de transporte intermunicipal y 1 estación de integración modal	1 Terminal de transporte intermunicipal y 2 estaciones de integración modal	1 Terminal de transporte intermunicipal y 1 estación de integración modal
Ejecutor y operador	Condiciones existentes	D+B+OM Diseño + Construcción + Operación, Mantenimiento	DBF+OM Diseño, Construcción, Financiamiento, +Operación, Mantenimiento	DBFO M Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación, Mantenimiento	DBFO M Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación, Mantenimiento
Implementación	Condiciones existentes	5 años	5 años	3 años	4 años
Fondeo y Financiación	Condiciones existentes	Financiación Pública	Financiación pública para el CAPEX y fondeo privado para el OPEX	Financiación privada (Concesión basado en APP)	Financiación privada (Concesión basado en APP)

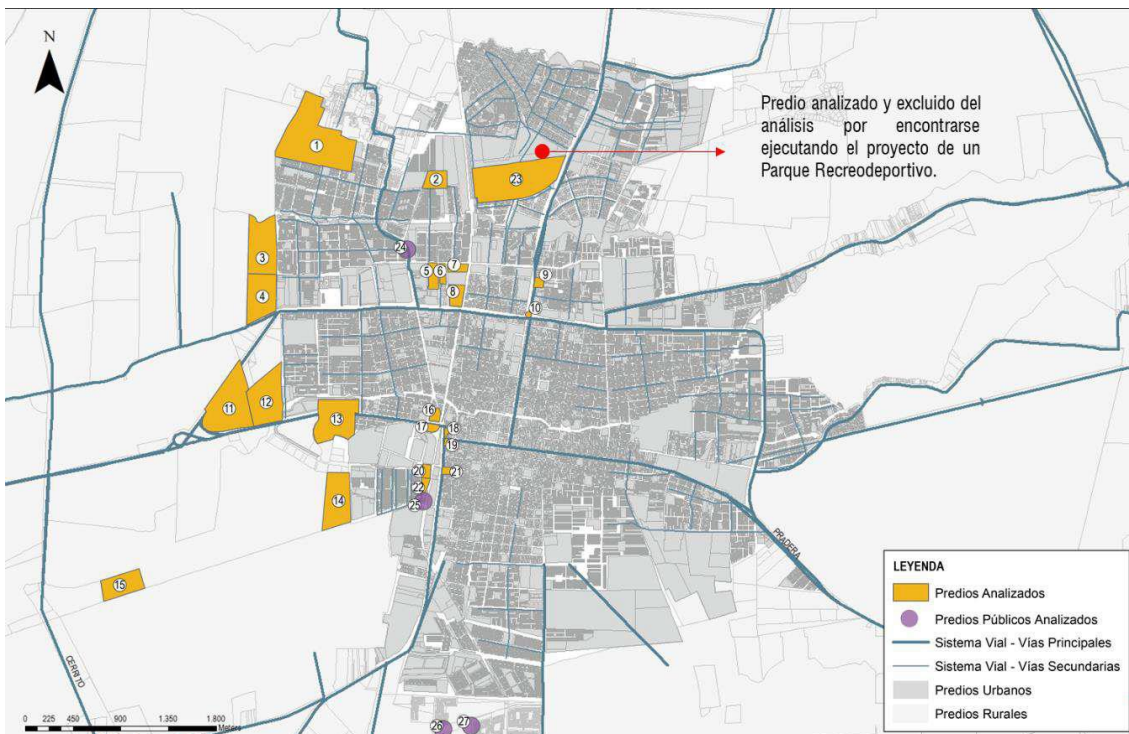
Fuente: IDOM 2023

Se cuantificaron beneficios para el municipio, los usuarios, los transportadores y otros como la contaminación, la accidentalidad, la productividad, el empleo, el incremento del valor del suelo, pero ninguna de las alternativas de ubicación seleccionadas se incluyó análisis de impactos derivados de la operación en el tráfico adyacente y en su área de influencia inmediata, la posible saturación interna en épocas de mayor demanda, la generación y costo de viajes internos adicionales para los proveedores de alimentos y usuarios de la Plaza de Mercado Central, y muy especialmente los derivados de posibles cambios en los usos del suelo en los predios del área de influencia,

con actividades muy relacionadas con la operación de los vehículos usuarios de los CIT, tal como ha sucedido en el Terminal de Cali, las cuales podrían afectar directamente a los residentes en el área de influencia inmediata.

Teniendo en cuenta diferentes factores como la ocupación actual de los predios, su tamaño, su posibilidad de crecimiento, las áreas de actividad, su conexión con el transporte público intermunicipal, con el transporte público suburbano, con la vía férrea, con las vías principales, con las vías secundarias, con la ciclo-infraestructura, con el Régimen de Usos POMCA Amaime, zonas de protección o estructura verde urbana, se analizan las veintisiete (27) opciones de localización que se muestran en la Ilustración 2, dando como resultado la caracterización que aparece en la Tabla 6.

Ilustración 2. Localización general de predios analizados.



Fuente: IDOM 2023

Los predios idóneos debían cumplir con los siguientes requisitos:

- Consideraciones ambientales: Fundamental que se encuentre libre de restricciones ambientales, se encuentre en zona urbana; Y aquellos que en el POT no les afecten suelos de protección o de estructura verde, o este parcialmente ocupado.

- Tamaño del lote: Considerandos los referentes tipológicos, se estiman dos condiciones, área mayor a 10.000 m² y con posibilidad de crecer. Esta condición aplica cuando este en análisis de elementos centrales de la CIT.
- Ocupación de los Predios: Dada la importancia de la adquisición predial, estos criterios consideran que los predios preferiblemente debían estar vacíos o en dado caso, parcialmente construidos.
- Áreas de actividad: Preferiblemente localizado en área de actividad industrial, ya que se articula con el Plan de Ordenamiento Territorial y es en esta área donde una infraestructura como la Terminal de Transporte tiene cabida.
- Sistema Férreo: Dado que uno de los objetivos del proyecto es que idealmente se dé una conexión con el TCV, se identifica en los predios la relación directa o no con esta infraestructura. Eligiendo aquellos que SI la tienen. Esta condición aplica cuando este en análisis de elementos centrales de la CIT.

ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO MP-1127-2020 Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO MP-0927-2022

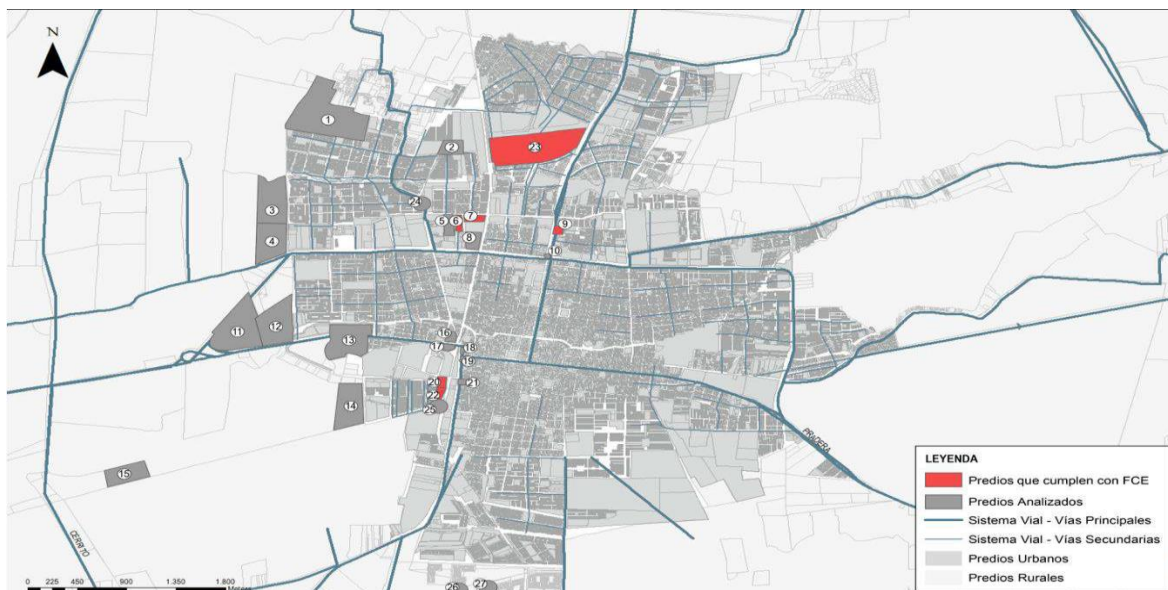
Tabla 6. Compilada caracterización de los predios.

ID - Predio	Ocupación	Tamaño (m2)	Posibilidad de Ampliar	Área de Ampliación (m2)	Áreas de actividad usos	Conexión - rutas intermunicipales	Conexión - rutas suburbanas	C. Vías Principales	C. Secundarias	C. Ciclovía	C. Vía Férrea	Modelo de Ordenación Antrópica	S. protección - Estr. Verde
1	VACIO	304.200	SI	96.922	Residencial	NO	NO	NO	SI	NO	NO	C. Agrícola I y Z urbana	NO
2	CONST	33.746	NO		Plan Parcial Aprobado	NO	NO	NO	SI	NO	NO	Zona Urbana	NO
3	VACIO	250.407	SI	153.017	Rural	SI	SI	SI	SI	NO	NO	C. Agrícola I	SI
4	VACIO	112.595	SI	81.011	Rural	SI	SI	SI	SI	NO	NO	C. Agrícola I	NO
5	CONST	22.425	NO		Industrial	SI	SI	SI	SI	SI	NO	Zona Urbana	NO
6	PARCIAL	10.860	NO		Industrial	SI	SI	NO	SI	SI	SI	Zona Urbana	NO
7	VACIO	14.405	SI	20.524	Industrial	SI	SI	NO	SI	SI	SI	Zona Urbana	SI
8	CONST	26.200	SI	20.524	Industrial	SI	SI	SI	SI	NO	SI	Zona Urbana	SI
9	CONST	8.192	NO		Múltiple	SI	SI	SI	SI	SI	NO	Zona Urbana	NO
10	CONST	2.488	NO		Múltiple	SI	SI	SI	SI	SI	NO	Zona Urbana	NO
11	VACIO	191.487	SI	161.314	Rural	SI	SI	SI	NO	NO	NO	C. Agrícola I y III	SI
12	VACIO	139.015	SI	161.314	Rural	SI	SI	SI	SI	SI	NO	C. Agrícola I y III	SI
13	VACIO	137.533	SI	79.903	Múltiple	SI	SI	SI	SI	SI	NO	C. Agrícola III	SI
14	VACIO	120.105	SI	168.960	Rural	NO	NO	NO	SI	NO	SI	C. Agrícola III	SI
15	VACIO	75.288	SI	167.653	Rural	NO	NO	NO	NO	NO	SI	C. Agrícola I	SI
16	CONST	9.761	NO		Residencial	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Zona Urbana	NO
17	CONST	7.805	NO		Residencial	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Zona Urbana	NO
18	CONST	3.751	NO		Múltiple	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Zona Urbana	SI
19	CONST	2.161	NO		Múltiple	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Zona Urbana	SI
20	CONST	10.227	NO		Múltiple	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Zona Urbana	NO
21	CONST	6.254	NO		Múltiple	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Zona Urbana	NO
22	PARCIAL	19.109	NO		Múltiple	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Zona Urbana	NO
23	VACIO	257.623	NO		Plan Parcial Aprobado*	SI	SI	SI	SI	NO	SI	Bosque natural de protección	SI
24	PARCIAL	5.496	NO		Residencial	NO	SI	SI	SI	SI	NO	Zona Urbana	NO
25	CONST	74.550	NO		Múltiple	SI	NO	SI	SI	SI	SI	Zona Urbana	SI
26	PARCIAL	19.572	SI	132.427	Rural	NO	NO	NO	NO	NO	NO	C. Agrícola III	SI
27	VACIO	6.801	NO		Rural	NO	NO	NO	NO	NO	NO	C. Agrícola III	NO

Fuente: IDOM 2023

Analizados los 27 lotes, se concluye que las localizaciones 6, 7, 9, 22 y 23 (Ilustración 3), son los que coinciden con lo anteriormente expuesto, se encuentran relacionados con el sistema de movilidad de vías intermunicipales y suburbanas, con las cuales se conforma la lista corta de la Tabla 7, que resume las condiciones por las cuales fueron seleccionados.

Ilustración 3. Identificación de predios que cumplen con los FCE.



Fuente: IDOM 2023

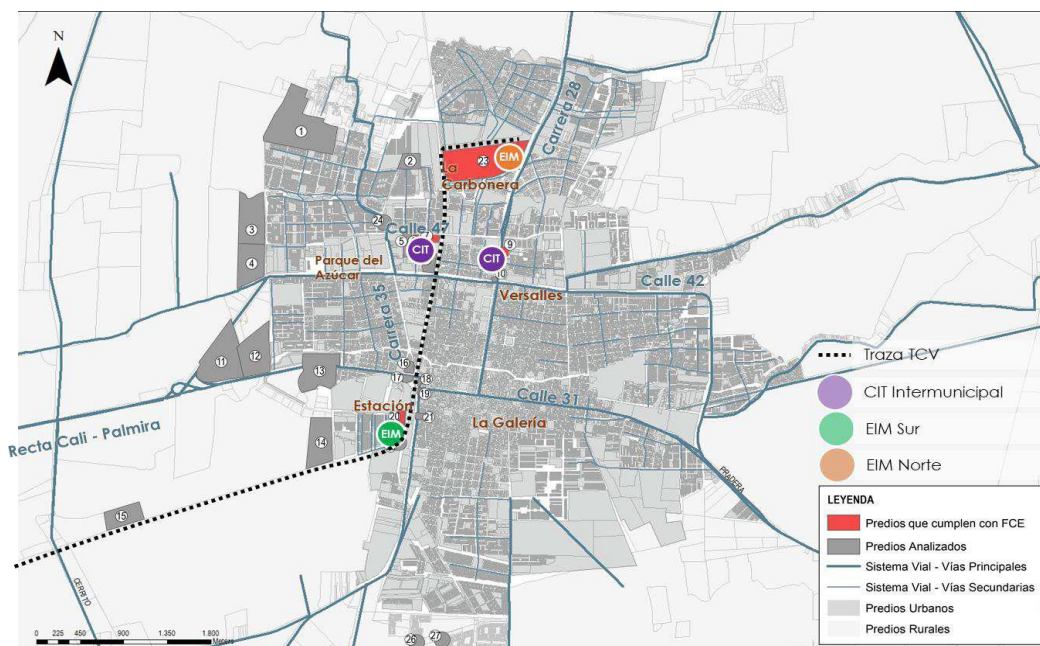
Tabla 7. Alternativas de la Lista Corta.

Alternativas	Tipología	Predios	Detalle
Alternativa A	2 estaciones CIT que no necesariamente están conectados al TCV directamente.	Predio 9 Predio 22	Se persigue establecer las estaciones en los corredores actuales dotando de una mejor organización el espacio para el transporte público.
Alternativa B	1 CIT Intermunicipal conectada al TCV directamente y 1 estación CIT de apoyo a la movilidad global	CIT Intermunicipal: Predio 7 (y/o su ampliación) y/o 6 Estación CIT: Predio 22 Predio que dé mayor accesibilidad: Potencialmente 2 o 23.	La CIT Intermunicipal se ubicaría en el entorno de la Calle 42, con enlaces directos entre el centro y la Terminal sobre la Carrera 35. Se responde a la concentración de oferta y demanda suburbana en el centro.
Alternativa C	1 CIT Intermunicipal conectada al TCV directamente y 2 estaciones CIT de apoyo a la movilidad global.	CIT Intermunicipal: Predio 7 (y/o su ampliación) y/o 6 Estaciones CIT: Predio 22 Predio 23	La CIT Intermunicipal se ubicaría en el entorno de la Calle 42, con enlaces directos entre el centro y la CIT Intermunicipal sobre la Carrera 35. Se responde a la concentración de oferta y demanda suburbana en el centro. Se mejora la accesibilidad territorial.

Fuente: IDOM 2023

La Ilustración 4 muestra las localizaciones seleccionadas, categorizadas por su funcionalidad y tipología.

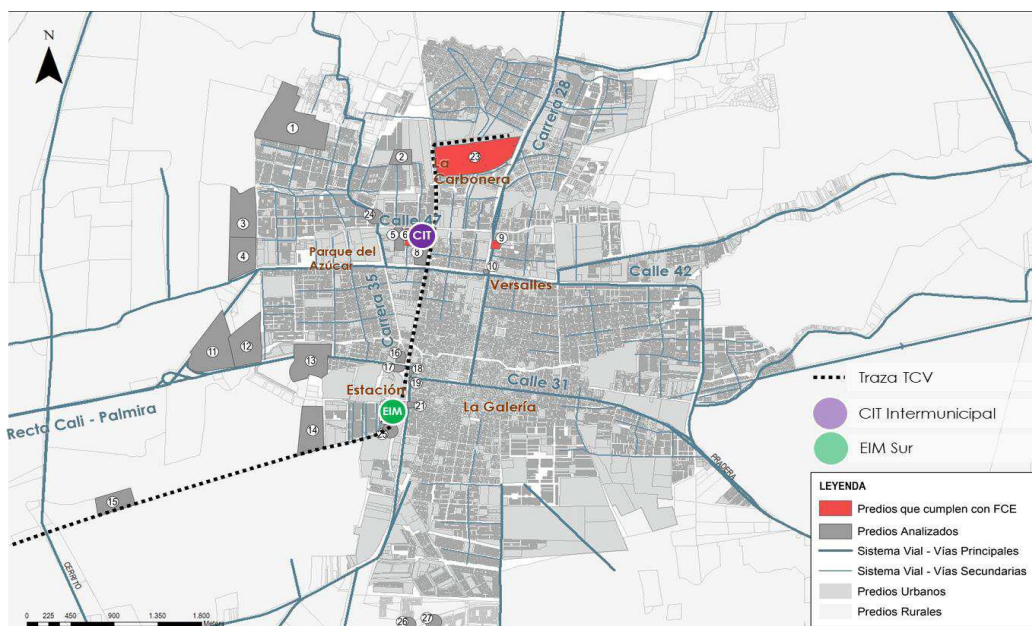
Ilustración 4. Ubicaciones de las alternativas seleccionadas.



Fuente: IDOM 2023

Finalmente la alternativa seleccionada fue la “B” conformada por las infraestructuras CIT Intermunicipal y EIM Sur y ubicadas en los lotes 7 y 22 respectivamente por considerar que eran las que mejor cumplían con las expectativas trazadas para los objetivos establecidos, como se observa en la Ilustración 5.

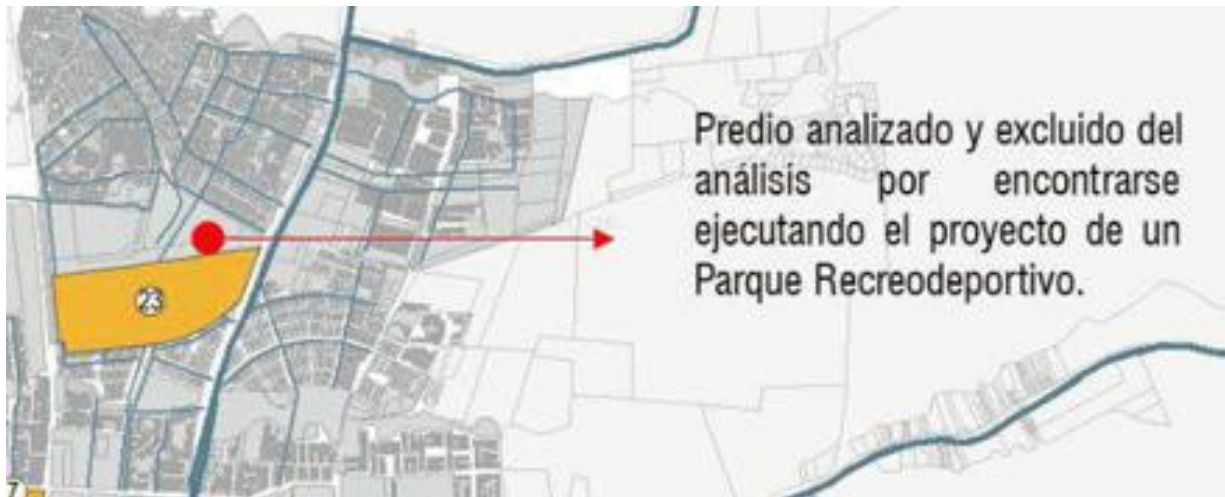
Ilustración 5. Alternativa seleccionada.



Fuente: IDOM 2023

Sin embargo se considera que por su ubicación, condiciones de área y accesibilidad, esta Administración considera que debe reevaluarse el predio catalogado como potencial 23, que fue *excluido del análisis por encontrarse ejecutando un proyecto de un Parque Recreodeportivo*, Ilustración 6.

Ilustración 6. Ubicación y restricción del Lote 23.



Fuente: IDOM 2023

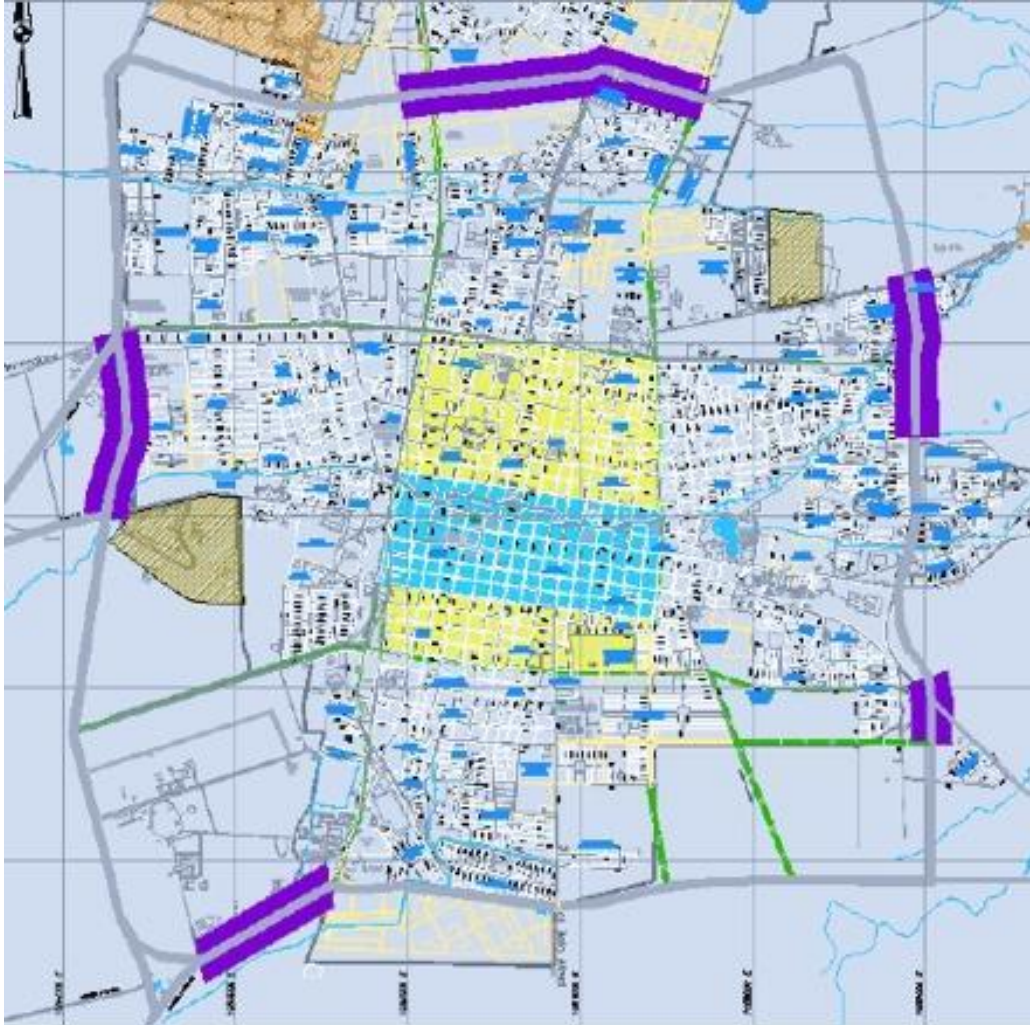
En este proceso de selección, llama la atención que no se haya tenido en cuenta, el predio ubicado al costado noroccidental del predio catalogado como potencial 23, gráfica 5, que además de cumplir con las condiciones ideales de localización, también está localizado sobre el Anillo Perimetral proyectado en el Acuerdo 032 de 2.009, que se muestra en la Ilustración 8, sobre el cual se recomendó estudiar posibles intercambiadores modales.

Ilustración 7. Predio sin análisis y que cumple condiciones.



Fuente: IDOM 2023

Ilustración 8. Anillo perimetral adoptado por Acuerdo 032 de 2.009.



Fuente: IDOM 2023

Criterios de diseño:

Para cada uno de los lotes seleccionados se desarrollaron tres (3) alternativas de diseño arquitectónico, las cuales fueron evaluadas con los siguientes criterios:

- **Permeabilidad:** Es la posibilidad y facilidad que tienen los peatones y usuarios al interior de la infraestructura tanto de atravesarla como de transitar y permanecer en el interior de esta sin estar encerrados, garantizando así la relación con las dinámicas del entorno. Porcentaje de Ponderación 15%.

- Conectividad: Se trata de la facilidad e inmediatez de conexión con el territorio urbano que tienen los usuarios de los diferentes modos de transporte de integrarse entre estos. Porcentaje de Ponderación 15%.
- Activación económica: Es la oportunidad que brinda la edificación de activar el entorno y a la vez implementar M² destinados al comercio, ocio y recreación más allá del uso destinado al transporte. Porcentaje de Ponderación 15%.
- Espacio público: Se trata de la posibilidad de generación de conexión con el territorio urbano de forma que equipamientos y espacios públicos queden al alcance del ciudadano que se desplaza a pie, integrando además el interior con el exterior y permitiendo la creación de nuevas zonas verdes y arborización. Porcentaje de Ponderación 20%.
- Sostenibilidad: Consiste en satisfacer las necesidades sociales, económicas y ecológicas actuales sin comprometer la posibilidad de atender necesidades futuras. Porcentaje de Ponderación 20%.
- Estética y materialidad: Son los diferentes parámetros que permiten garantizar la ejecución, durabilidad, reconocimiento estético y facilidad en el mantenimiento. Porcentaje de Ponderación 15%

Sin embargo no se incluyó ningún criterio alusivo a la seguridad vial integral que debe tener una edificación de este tipo por la permanente interacción de personas y vehículos.

2. ANÁLISIS FUNCIONAL DE LA CIT SUR (Lote 22).

En el Estudio de Prefactibilidad se evaluaron tres alternativas operativas que se muestran en las siguientes ilustraciones, desarrollándose finalmente la Alternativa 02

Ilustración 9. Alternativa operativa 01.

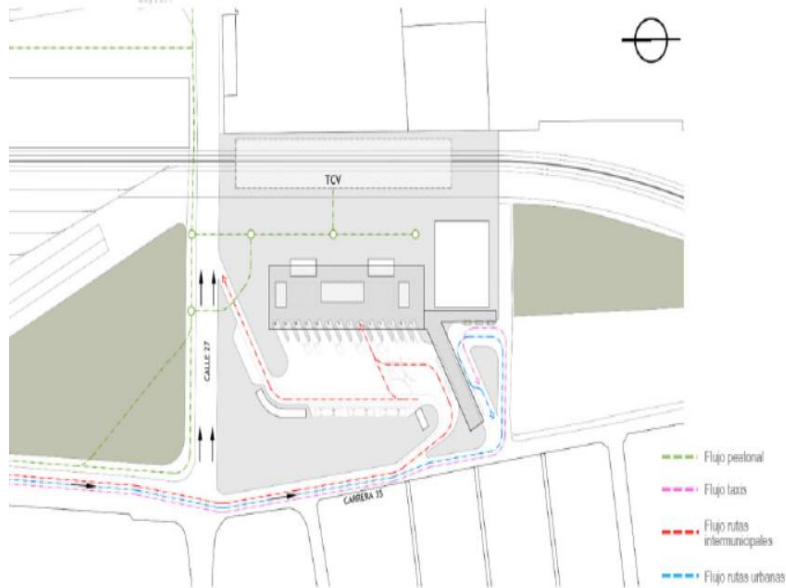


Ilustración 38 Alternativa operativa 01 CIT Sur – La Estación (Fuente: Elaboración propia IDOM)

Fuente: IDOM 2023

Tomando como referencia la planta general del anteproyecto arquitectónico de la Presentación entregada por IDOM, el 9 de noviembre de 2.022, que corresponde a la Alternativa operativa 02, que se muestran en la Ilustración 10, se consignan en este Capítulo varias observaciones relacionadas con la funcionalidad interna, sus condiciones de conectividad y accesibilidad, y los impactos que se generan en la circulación de la Carrera 35 y la Calle 27, como vías colindantes del predio con la implantación del proyecto.

Ilustración 10. Alternativa operativa 02.

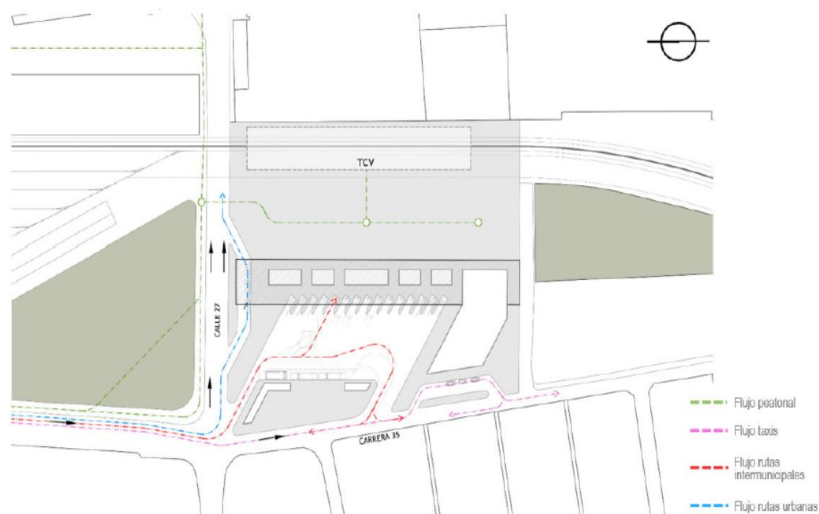


Ilustración 40 Alternativa operativa 02 CIT Sur – La Estación (Fuente: Elaboración propia IDOM)

Fuente: IDOM 2023

Ilustración 11. Alternativa operativa 03.

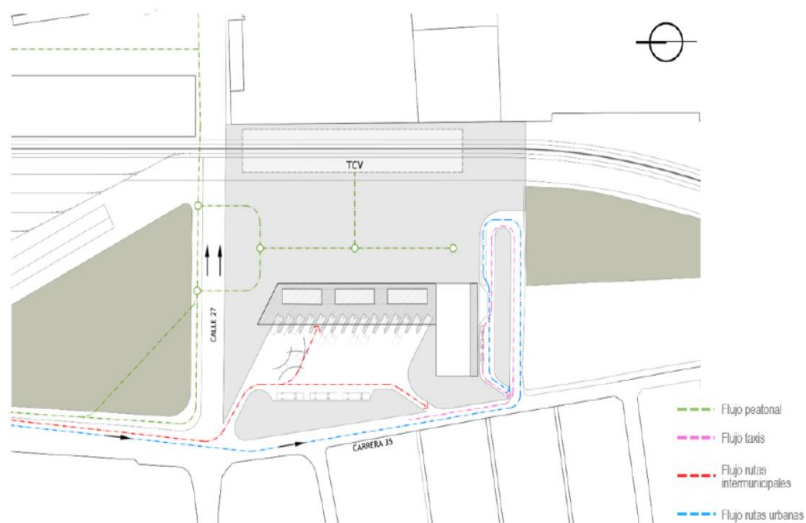


Ilustración 42 Alternativa operativa 03 CIT Sur – La Estación (Fuente: Elaboración propia IDOM)

Fuente: IDOM 2023

2.1 Localización.

Ilustración 12. Área de influencia CIT Sur.



Fuente: IDOM 2023

En la actual condición de desarrollo de la infraestructura vial y de movilidad, la ubicación está conectada con todos los sectores urbanos a través de la Calle 27 por el Norte con dirección Oeste-Este y la Carrera 35 por el Oeste en dirección Norte-Sur, las cuales mantienen los sentidos de circulación establecidos, incluido el doble sentido de circulación de la carrera 35 a partir de la Calle 27 hacia el Sur.

2.2 Condiciones de accesibilidad y conectividad.

Los Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad desarrollados por IDOM carecen de este análisis en detalle, asumiendo que se mantienen estas condiciones, tanto en su estructura como en su funcionalidad, tal como se deduce del anteproyecto arquitectónico entregado, cuya planta general se mostró en la Ilustración 10.

No se tiene en cuenta, por ejemplo, cuál sería la ruta de ingreso/salida cuando se desarrolle completamente la Calle 26, o se conecte al Anillo Perimetral por la vía paralela a la línea férrea.

Lo anterior supone que los recorridos para el ingreso de los municipios vecinos y los corregimientos al CIT Sur se desarrollarán siguiendo los siguientes itinerarios:

- Desde el Norte: Carrera 28, Calle 42, Carrera 35, CIT Sur; Variante occidental, Recta Cali-Palmira, Calle 31, Carrera 35, CIT Sur.
- Desde el Oriente: Carrera 1ª, Calle 42, Carrera 35, CIT Sur.
- Desde el Sur Carrera 33ª, Calle 31, Carrera 35, CIT Sur.
- Desde el Occidente: Recta Cali-Palmira, Calle 31, Carrera 35, CIT Sur.

Para la salida se tiene:

- Hacia el Norte: Calle 27, Carrera 33ª, Calle 31, Carrera 35, Calle 42, Carrera 28.
- Hacia el Oriente: Calle 27, Carrera 33ª, Calle 31, Carrera 35, Calle 42, Carrera 1ª.
- Hacia el Sur: Calle 27, Carrera 33ª.
- Hacia el Oeste: Calle 27, Carrera 33ª, Calle 31, Recta Palmira-Cali.

2.3 Funcionalidad para el ingreso y salida de vehículos.

El punto escogido para el ingreso y salida de los vehículos de transporte público colectivo intermunicipal y suburbano de pasajeros, es la intersección de la Calle 27 con Carrera 35, que igual es el punto de ingreso y salida del Estadio, del IMDER Palmira, de todas las instalaciones deportivas que constituyen el Centro Deportivo correspondiente, y de los barrios localizados entre la calle 26 y la Línea férrea, situación que genera una serie de conflictos por los movimientos que se deben realizar tal como se muestra en la Ilustración 13.

Ilustración 13. Movimientos intersección Carrera 35 Calle 27.



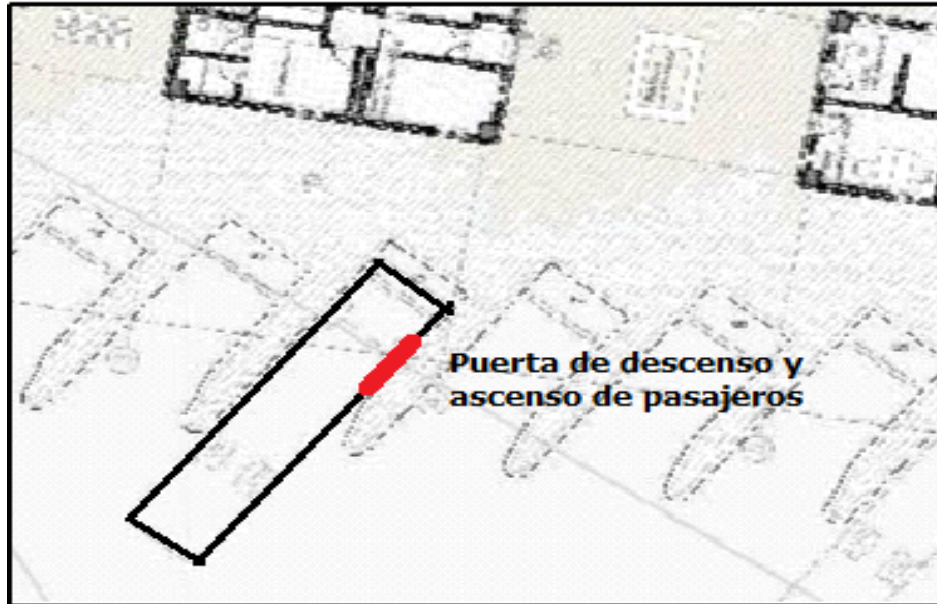
Fuente: Administración Municipal.

En esta intersección confluyen los vehículos motorizados y no motorizados en sentido Norte-Sur que llegan por la Carrera 35, los que entran Este-Oeste y salen Oeste-Este del IMDER e instalaciones deportivas, los que entran Norte-Sur y salen Sur-Norte de los Barrios mencionados y la Calle 26, y los que salen Oeste-Este por la Calle 27.

En color **rojo** se muestran, además del ingreso al IMDER y la salida por la Calle 27, los movimientos atraídos/generados por la CIT Sur; en **verde** las salidas del IMDER, el Estadio y los barrios al sur, y en **azul** la salida de los vehículos de transporte colectivo del CIT Sur, después del descenso/ascenso de pasajeros.

De otra parte, la orientación noroeste-sureste de las dársenas genera riesgo para el descenso/ascenso de pasajeros, por cuanto las puertas de los vehículos quedan sobre la dársena lateral y no sobre la plataforma de descenso, según se muestra en la Ilustración 14.

Ilustración 14. Movimientos en ascenso/descenso de pasajeros.



Fuente: IDOM 2023

Adicionalmente para la salida, el vehículo tiene que hacer una maniobra de retroceso que puede ser un riesgo para los vehículos que están llegando en forma aleatoria, en cuanto no exista una programación previa a su llegada que garantice la disponibilidad de la dársena.

En el caso de los taxis, para ingreso a la bahía diseñada para descenso/ascenso de pasajeros, debe hacer un giro en U sobre la Carrera 35 con riesgo de colisión con el tráfico normal, por la visibilidad reducida del conductor del taxi hacia la derecha, como se muestra en la siguiente Ilustración.

Ilustración 15. Movimientos para ingresos de taxis.



Fuente: IDOM 2023

2.4 Operación de rutas:

No existe información acerca de cuáles empresas y cuales rutas serán asignadas al CIT Sur, y los horarios probables de arribo de los diferentes vehículos despachados en las diferentes rutas que permitan determinar el número de espacios de estacionamiento para ascenso/descenso de pasajeros en el caso de que retornen a su lugar de origen, o si las empresas requieren de estacionamientos para esperar ser enturnados nuevamente de regreso, o si cada espacio o dársena puede ser utilizada por varias empresas de acuerdo al horario probable de llegada.

Esta información es necesaria para determinar los requerimientos de puntos de ventas de tiquetes, o si un mismo punto puede ser utilizado por varias empresas.

2.5 Servicios a los usuarios.

Si bien es cierto se tienen en cuenta los esenciales como lo son la venta de tiquetes, sala de espera, puntos de ventas de comestibles listos para el consumo, cafeterías, baterías de servicios sanitarios, cuarto de aseo, oficina de servicio al cliente, oficina de administración, entre otros, su número y ubicación no está plenamente justificada, y cuantificada teniendo en cuenta que son elementos generadores de recursos para el mantenimiento y sostenimiento de las instalaciones.

Otros como la construcción de un hotel debe ser revisada por cuanto sería el único establecimiento con funcionamiento 24 horas, toda vez que no se tienen previstos horarios operacionales en horas nocturnas.

2.6 *Parqueaderos y bici-parqueaderos.*

No se tiene información de cómo se determinó el número de espacios proyectados, y si se trata de servicios para solo uso de los usuarios del CIT, o para usuarios de otros establecimientos del área de influencia como las instalaciones deportivas del IMDER o el Estadio.

2.7 *Aspectos jurídicos del predio seleccionado para la CIT sur predio 22.*

Con relación a este punto, es importante señalar que una vez revisado los documentos de la carpeta de la compra del predio ubicado en la calle 27 No. 34-9 del Municipio de Palmira (V), identificado con Matrícula Inmobiliaria No.378-2605 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Palmira y ficha catastral No.010103580001000, que realizó la Administración Municipal para el desarrollo del proyecto Central Intermodal de Transporte "CIT", se pudo evidenciar lo siguiente:

2.7.1 *De la posible falsa tradición.*

En esta primera parte analizaremos los estudios previos a la compra del predio anteriormente relacionado la cual se debe de estudiar el título (certificado de tradición) estudio realizado por la empresa GEOVALORES, quien indica que sólo analizó los últimos veinte (20) años de tradición del mismo, es decir, no se incluyó el análisis de antecedentes jurídicos de la anotación No. 01 hasta la No. 21 que reposan en el Certificado de Tradición del predio con matrícula inmobiliaria No.378-2605, de la Oficina de Instrumentos Públicos de Palmira (V).

Cuando era importante incluir en el estudio de títulos el análisis desde la anotación No. 1, lo que permitiría determinar que en el tracto sucesivo de la tradición no se observen inconsistencias frente al modo de adquisición y transferencia de los derechos de dominio reales, lo que era indispensable analizar para confirmar que no existen gravámenes, limitaciones o falsas tradiciones que por errores involuntarios la oficina de registro de instrumentos públicos no lo evidencie para su posterior saneamiento.

En este orden, en el estudio de títulos realizado para la compra del predio con matrícula inmobiliaria No. 378-2605, se dejó por fuera analizar una posible falsa tradición que podría evidenciarse en la anotación No. 2, debido a que la señora ECHEVERRY DE OSSA FELISA era propietaria del 100% inmueble y mediante Auto No. 515 del 26 de

Julio de 1.965 del Juzgado 1 Civil del Circuito de Palmira, se especifica la intervención de los herederos LUIS OSSA OSSA, transfiriendo el derecho de dominio a ECHEVERRY JORGE. Teniendo en cuenta lo anterior, se observa que, al fallecer el señor LUIS OSSA OSSA, esposo de la señora FELISA ECHEVERRY DE OSSA se debe tramitar la sucesión y su liquidación de sociedad conyugal respectiva, para que los gananciales del causante, se transfieran a los hijos herederos, toda vez, que es procedimiento legal que se debe de realizar y así tener claridad frente al a traslación del dominio para que esa anotación no se pueda determinar como una falsa tradición. En este caso en especial hay derechos sucesorales inciertos que fueron adjudicados mediante una diligencia de remate, sin el respectivo procedimiento para que esos derechos se convirtieran en reales.

Es por ello, que en la anotación No. 05 del Certificado de Tradición del predio identificado con Matrícula Inmobiliaria No. 378-2605, se observa una posible inconsistencia en la transferencia del dominio del predio, la cual podría ser corregida ante la Superintendencia de Notariado y Registro con el formato respectivo para correcciones de folios de matrículas inmobiliarias en el cual se debe de corregir quienes transfieren y quienes adquieren por que como esta genera confusión.

2.7.2 Aclaración de área del predio con matrícula inmobiliaria no.378-2605

Al respecto, se debe indicar, que mediante Escritura Pública No. 647 del 28 de abril de 2023 de la Notaria Cuarta de Palmira (V), se realizó la Compraventa, Modalidad (Novis) Bien Inmueble Declarado de Utilidad Pública, Organización Empresarial NRC S.A., como mandataria de la Fiduciaria de Occidente S.A. en calidad de Administradora del Patrimonio Autónomo. Dicho acto se registró con la Anotación No. 36, a través del cual se transfirió el derecho real de dominio a favor del Municipio de Palmira (V).

Por ello, en la Anotación No. 39, se indica que mediante la Resolución No.1023-1678 del 22 de junio de 2023, la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, rectifica el Área y linderos quedando el Área del predio en 12.085,6 Mtrs2.

En el análisis jurídico con relación a la aclaración de Área que en este caso en especial se realiza por medio del precitado Acto Administrativo, se hace traslapando el predio de mayor extensión del barrio Olímpico la cual le corresponde la Matrícula Inmobiliaria No.378-9810, es decir, que este predio del CAI DE POLICÍA Y SUS ZONAS VERDES, no hacía parte de ninguna manera al predio identificado con matrícula No.378-2605.

Visto lo anterior, se denota que no era viable jurídicamente realizar la aclaración de área mediante acto administrativo ya que se trataba de dos (2) matrículas inmobiliarias diferentes. Por tanto, para adicionar estos 2.085,6 mtrs2 al lote donde se proyectaba la realización de la Central Intermodal de Transporte, era necesario realizar un levantamiento topográfico para demarcar su área y linderos y segregarlo del predio de

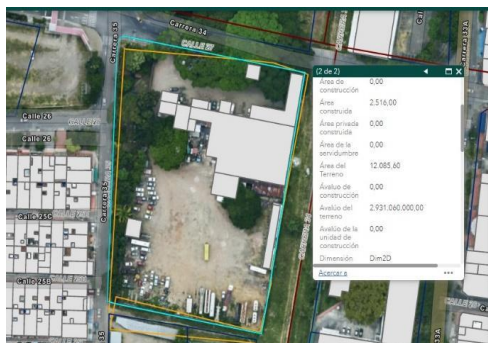
mayor extensión, aclarando que dicha segregación sería para el lote correspondiente al CAI OLÍMPICO Y SUS ZONAS VERDES, una vez segregados estos 2.085,6 mtrs² de la matrícula No.378-9810, se viabiliza jurídicamente la posibilidad de ser englobados en la matrícula No. 378-2605.

El anterior análisis de legalización es necesario abordarlo porque si bien el predio que colinda con el Inmueble que compra el Municipio de Palmira para el desarrollo del proyecto Central Intermodal de Transportes, también es propiedad del Municipio de Palmira, no se puede dejar pasar por alto que hace parte de una mayor extensión determinada con otro número de matrícula inmobiliaria (378-9810), en este caso del barrio olímpico, con una destinación diferente a la que finalmente se le da mediante la Resolución No.1023-1678, del 22 de Junio de 2023.

En este orden, podemos observar dos (2) predios a nombre del Municipio de Palmira que colindan con usos y utilidades diferentes con áreas ya establecidas.

Ilustración 16. Registro fotográfico del Geoportal para identificar zonas, terminal intermodal, zona verde del CAI de la Policía y Barrio Olímpico del Municipio de Palmira.





Fuente: Administración Municipal.

Por último, queda analizar las actuaciones registradas en el Certificado de tradición No.378-2605 de la Oficina de Instrumentos Públicos de Palmira (V), así:

Tabla 8. Análisis de las actuaciones registradas en el Certificado de Tradición No 378-2605.

ANOTACIÓN	OBSERVACIÓN
No. 36 de fecha 12 de Mayo de 2023	Mediante Escritura Pública No. 647 del 28 de Abril de 2023 de la Notaria Cuarta de Palmira, se realiza una compraventa <u>sin determinar Área y Linderos.</u>
No. 39 del 19 de Julio de 2023	La Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, mediante Resolución No. 1023-1678 del 22 de Junio de 2023, <u>rectifica el Área y linderos adicionándole al predio 2.085,6 mt2 quedando el Área del predio en 12.085,6 mt2</u>
No. 40 del 25 de Octubre de 2023	Mediante Escritura Pública No. 1.557 del 05 de Octubre de 2023, se inscribe una aclaración de Área y Linderos donde especifica <u>en el contexto de la escritura numeral TERCERO, que no fueron incluidos en la escritura objeto de Aclaración, donde mencionan un área de 10.246.79 mt2, Área que no coincide con la del certificado de tradición cuando se compró el predio, lo anterior se concluye que la escritura de compraventa no debió ser registrada por que no tenía Área y linderos, rectifican el área sin tener claro el área del predio que se adquirió.</u>

Fuente: Administración Municipal.

2.8 Aspectos financieros.

La CITS Sur – La Estación es un proyecto que por sí solo no cuenta con viabilidad financiera y por el contrario es apalancado por la CITS Norte – Terminal Versalles, sustentado en el hecho de la imposibilidad de realizar economías de escala, es decir, la CITS Sur – La Estación tiene el 30% de la demanda de rutas de la ciudad, sin

embargo requiere una inversión del 40% de la inversión total en ambas infraestructuras a la vez que exige pagos en vigilancia, servicios públicos y mantenimientos que no pueden tener comportamientos de economías de escala como por ejemplo podrían ocurrir si se tuviese una única infraestructura; finalmente la CITS Sur- La Estación, aunque opera rutas no cobra tasa de uso, lo que debilita también la bondad financiera de esta infraestructura.

Así mismo, la CITS-Sur, tiene valores negativos durante toda la fase de la operación lo que implica que no es rentable; sin embargo, si se replantea la explotación del comercio y la accesibilidad al servicio asegurando la participación de las empresas prestadoras de servicio de una manera eficiente, puede que este resultado cambie. Se realiza un modelamiento de negocio en el que la inversión inicial o CAPEX (Gasto de Capital en contra posición a los operativos), del proyecto es asumido por la entidad territorial y la operación y mantenimiento de las infraestructuras es entregado a un privado.

Por otro lado, la valorización se obtiene creando una oportunidad de mejorar las condiciones comerciales de los predios, sin embargo, el impacto de tráfico, el ruido y las emisiones de CO₂ de los vehículos deterioran la calidad de vida de los residentes en los sectores aledaños. Los mismos estudios recomiendan tener en cuenta como factor importante cuando empiece el funcionamiento el tren de cercanías del Valle – TCV, que la demanda de transporte se va a reducir en un 54% por ende se deben replantear las estrategias financieras para que el proyecto sea viable; hasta el momento se observa que si no se tiene una estrategia financiera para ese tiempo el proyecto se verá comprometido en su equilibrio financiero operativo.

2.9 Aspectos ambientales

En la prefactibilidad solo manejan el tema de conteo arbóreo, sin que exista exclusivos para el proyecto monitoreo de calidad del aire, de emisiones de gases contaminantes atmosféricos, o no se han documentado dentro de este informe de plan de manejo ambiental y se usaron informes o documentos referentes.

Solo se encontró un estudio de Ruido en Palmira, no específico para la zona de la CITS zona sur, estudio del 2021, que no está incluido ni analizado en el PMA (Plan de Mejoramiento Ambiental) presentado.

2.10 Aspectos sociales

Como se muestra en el estudio de prefactibilidad, la evaluación del impacto social en lo referente a la afectación al bienestar y la salud de los habitantes, visitantes y transeúntes en el área de influencia del proyecto tanto en las etapas de construcción como de operación son impactantes, así como la accidentabilidad vial. Por su parte, la afectación a equipamientos educativos, institucionales, recreativos y deportivos se califica como muy significativo en la etapa de construcción y significativo en la operación.

Sobre este componente social es claro el impacto que la nueva infraestructura tendrá, pues se deja consignado que *“La dinámica residencial de estos sectores podrá verse afectada con la llegada y puesta en marcha de la nueva infraestructura, estos barrios tienen un uso de suelo residencial y comercial, y la intervención urbana y el mejoramiento de las condiciones de estas zonas pueden producir una mayor demanda y procesos graduales de densificación y compra de predios e inmuebles”*, lo que podría además generar un proceso de gentrificación que produciría un *“...proceso injusto de desplazamiento de habitantes con menores ingresos, que, con la subida de los valores de servicios y arrendamientos, se sentirán intimidados e inclinados a dejar el lugar, con la consiguiente pérdida de identidad de los barrios del área de influencia”*.

En línea con lo anterior, se manifiesta que se *“...podría generar riesgos y restricciones a los habitantes (niños y adultos) que hacen uso de estos equipamientos, dado que en la zona podría aumentar el flujo vehicular y el tránsito de personas buscando transporte público (suburbano e intermunicipal), incluyendo la posibilidad de hacer conexión con el futuro TCV”*.

Es menester aclarar que en reunión del pasado 30 de enero del presente año, diferentes voceros de las comunidades vecinas y del sector del transporte reiteraron sus observaciones sobre la ubicación propuesta para la Central Intermodal Sur.

Ilustración 17. Socialización con la comunidad de los barrios que impactaría la CIT Sur.



Fuente: Administración Municipal.

El boletín de prensa de fecha 1 de febrero publicado en la página de la Alcaldía de Palmira dice:

“El Centro de Convenciones Palmira fue el escenario para que el gremio transportador y la comunidad en general, en especial la del barrio Olímpico, escuchara, de viva voz del alcalde de Palmira, Víctor Manuel Ramos, y de su equipo de trabajo los detalles de la suspensión ante la Banca de Desarrollo Territorial, Findeter, del proceso de licitación de la Central Intermodal de Transporte, CIT, del Sur, hasta no resolver diversos factores que afectarían a la ciudadanía en general.

“Estamos aquí, con ustedes, a partir de la información que nos ha entregado Findeter. La Administración anterior hizo un contrato por 26 mil millones de pesos, pues nos generaron una serie de inquietudes que vamos a socializar con ustedes”, puntualizó el alcalde de Palmira Víctor Ramos.

Durante la reunión el secretario a de Tránsito y Transporte, Erminson Ortíz Soto, participó al igual que el secretario de Infraestructura Diego Fernando Saavedra Paz, quienes explicaron a la comunidad y a los transportadores que sería irresponsable

iniciar un proceso de adjudicación, cuando todavía falta por entregar información a la Administración Municipal.

El gremio transportador de buses intermunicipales y de empresas nacionales, taxistas también dio su punto de vista en el tema de movilidad. “Existen aspectos de suma revisión, también otros hechos transversales y de sociedad que se deben analizar del proyecto CIT del Sur, me parece muy prudente la suspensión de esta obra por parte de la actual Administración.

La operación de la CIT sería un gran problema, faltarían unos patios de transferencia y no lo hay para poner toda nuestra flota”, argumentó Diego Antonio Vivas Jiménez, gerente comercial de Expreso Palmira. Estos son los testimonios:”

“Este no es un lugar apto para hacer un proyecto como la terminal de transportes. Primero nos hablaron de una terminal y luego de una Intermodal, pero el Ministerio de Transporte no permite aquí ninguna”. Alejandro López Peña, Fiscal JAC, barrio Olímpico.

“Va a haber mucha polémica. El caos más grande es realmente la escuela, porque queda -exactamente- en seguida de donde va a quedar la Intermodal”. Sandra Liliana Franco. Presidente de la JAC, del barrio Olímpico

“Planteamos a la anterior Administración que no era el sitio apropiado, porque hay muchos inconvenientes en el tema social y de cobertura, la decisión acertada es revisar el tema” Gustavo Builes. Presidente, Líneas del Valle.

“El sitio del lote donde estaría la Terminal, no está dimensionado para operaciones (...), por ejemplo, nosotros despachamos de 153 buses diarios cada dos a tres minutos, no encontramos cómo podría hacerse esta operación”. Diego Antonio Vivas. Gerente Comercial, Expreso Palmira.

“Como transportador no estamos de acuerdo porque este sitio esta contiguo a la ciudadela deportiva, donde a diario llegan muchos niños y adultos mayores, vamos a tener un tráfico y no sabemos por dónde vamos a salir”. Javier Morales, Gerente de Unitax.

“La solución para la CIT no es el sitio que se está planteando, no alcanza la cobertura para las personas que lo necesitan. Los desplazamientos para la gente serían muy largos”. Víctor Manuel Bejarano, Representante Arauca S.A.

“La Administración pasada nunca nos socializó, simplemente citó que entregaban un lote”. Jorge González Millán. Fiscal de Asocomunal.

2.11 Alternativa de lote para ubicación de la CIT sur

Con el fin de buscar una alternativa para la construcción de la CIT sur, se analizaron los predios restantes como posible localización y que cumplieran los requisitos de ocupación, tamaño, posibilidad de ampliar, al lado de la línea férrea y su modelo de ocupación, encontrando que ninguno cumple con la totalidad de los criterios de selección, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 9. Alternativas de lotes para construcción de la CIT Sur.

ID PREDIO	OCUPACIÓN	TAMAÑO M2	POSIBILIDAD DE AMPLIAR	C. VÍA FÉRREA	MODELO DE OCUPACIÓN AMAIME
11	VACÍO	191.487	SI	NO	C. AGRÍCOLA I Y III
12	VACÍO	139.015	SI	NO	C. AGRÍCOLA I Y III
13	VACÍO	137.533	SI	NO	C. AGRÍCOLA III
14	VACÍO	120.105	SI	SI	C. AGRÍCOLA III
15	VACÍO	75.288	SI	SI	C. AGRÍCOLA I
16	CONST.	9.761	NO	SI	ZONA URBANA
17	CONST.	7.805	NO	SI	ZONA URBANA
18	CONST.	3.751	NO	SI	ZONA URBANA
19	CONST.	2.161	NO	SI	ZONA URBANA
20	CONST.	10.227	NO	SI	ZONA URBANA
21	CONST.	6.254	NO	SI	ZONA URBANA
22	PARCIAL	19.109	NO	SI	ZONA URBANA
25	CONST.	5.496	NO	SI	ZONA URBANA
26	PARCIAL	19.572	SI	NO	C. AGRÍCOLA III
27	VACÍO	6.801	NO	NO	C. AGRÍCOLA III

Fuente: IDOM 2023

Nota. El lote seleccionado fue el 20 y no el 22 como se indicaron en los estudios.

3. ANÁLISIS FUNCIONAL DE LA CIT VERSALLES (Lote 7).

Tomando como referencia la planta general del anteproyecto arquitectónico de la Presentación entregada por IDOM, el 9 de noviembre de 2.022, se consignan en este documento varias observaciones relacionadas con la funcionalidad interna, sus condiciones de conectividad y accesibilidad, y los impactos que se generan en la circulación en la Calle 42, como vía principal colindante.

3.1 Localización.

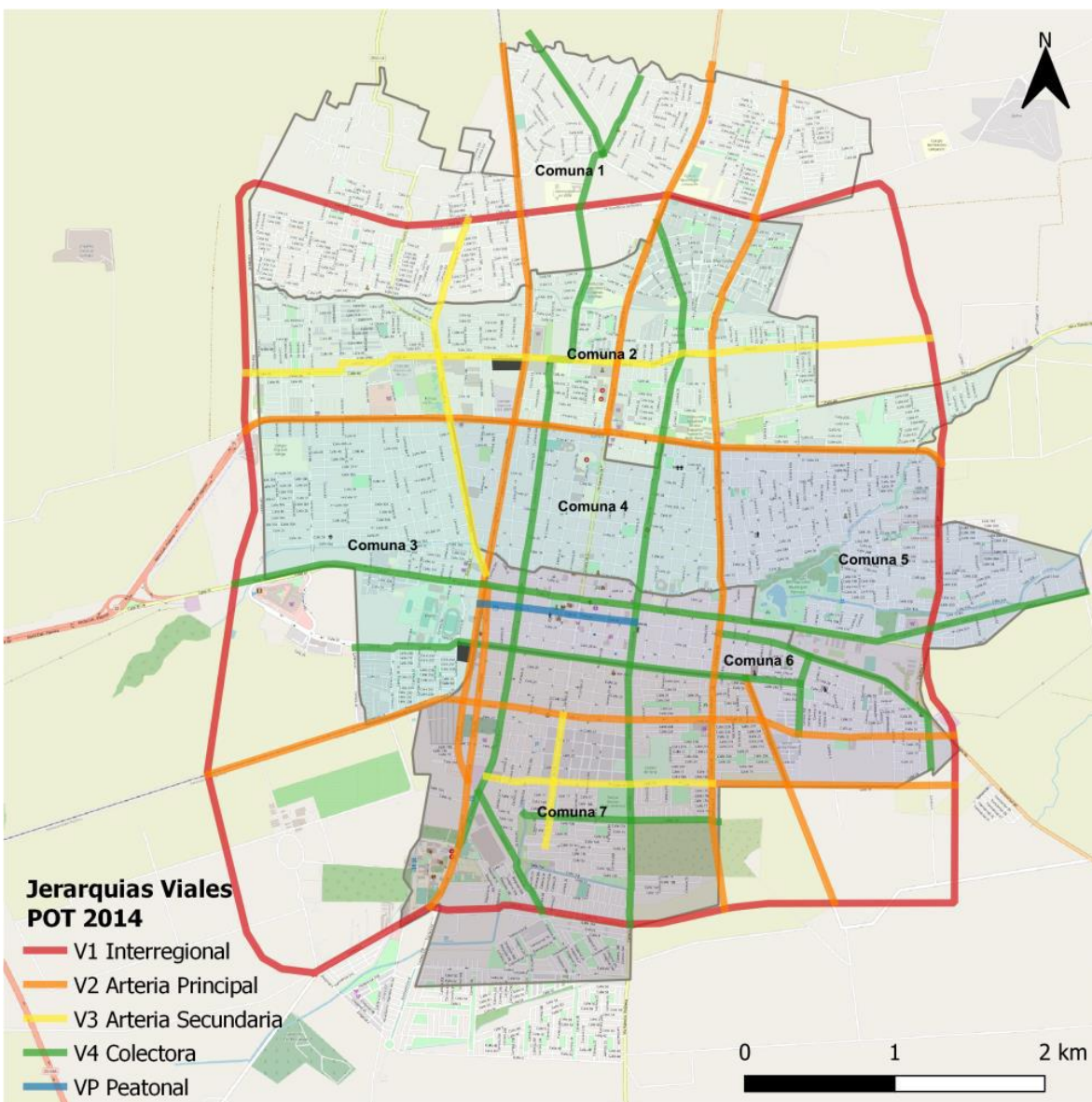
Ilustración 18. Área de influencia CIT Versailles.



Fuente: IDOM 2023

En la actual condición de desarrollo de la infraestructura vial y de movilidad, la ubicación está conectada con todos los sectores urbanos a través de la Calle 47 por el Norte, la línea férrea (Carrera 34) por el Este, proyección de la calle 46 por el sur y la Carrera 34B por el Oeste. De estas vías está desarrollada la Calle 47 bidireccional con dos (2) calzadas de 7,20 metros, y parcialmente la Carrera 34B; la calzada lateral oeste de la Carrera 34 (línea férrea) está por desarrollar. Esta se ubicaría sobre una vía arteria secundaria que atraviesa la comuna 2 según el POT del 2014, como se evidencia en la Ilustración 19.

Ilustración 19. Jerarquías viales según el POT de Palmira (2014).



Fuente: IDOM 2023

3.2 Condiciones de accesibilidad y conectividad.

Los Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad desarrollados por IDOM carecen de este análisis en detalle, asumiendo que se mantienen estas condiciones, tanto en su estructura como en su funcionalidad, tal como se deduce del anteproyecto arquitectónico entregado, cuya planta general se muestra en la Ilustración 20.

Ilustración 20. Planta General CIT Versailles.



Fuente: IDOM 2023

Lo anterior supone que los recorridos para el ingreso de los municipios vecinos al CIT Versailles se desarrollarán siguiendo los siguientes itinerarios:

- Desde el Norte: Carrera 28, Calle 47, Carrera 34, CIT Versailles.
- Desde el Oriente: Carrera 1ª, Calle 42, Carrera 28, Calle 47, CIT Versailles.
- Desde el Sur Carrera 33ª, Calle 31, Carrera 35, Calle 47, CIT Versailles.
- Desde el Occidente: Recta Cali-Palmira, Calle 42, Carrera 35, CIT Versailles.

Para la salida se tiene:

- Hacia el Norte: Calle 47, Carrera 28.
- Hacia el Oriente: Calle 47, Carrera 28, Calle 42, Carrera 1ª.
- Hacia el Sur: Calle 47, Carrera 35, Calle 27, Carrera 33ª.
- Hacia el Oeste: Calle 47, Carrera 35, Calle 42, Recta Palmira-Cali.

3.3 Funcionalidad para el ingreso y salida de vehículos.

El punto escogido para el ingreso de los vehículos de transporte público colectivo intermunicipal de pasajeros desde el Norte y el Este, es la intersección de la Calle 47

con Carrera 34, con giro a izquierda, y en forma directa con giro a derecha desde el Oeste y el Sur por la Carrera 34B; la salida hacia el Norte y el Este sería por la Carrera 34B con giro a derecha sobre la Calle 47, hacia el Sur y el Oeste por la Carrera 34 con giro a izquierda en la Calle 47.

Estas intersecciones, por cuanto no hay ningún desarrollo por el costado sur, funcionarían prácticamente con exclusividad para el ingreso y salida del CIT Versailles. Estos movimientos se esquematizan en la Ilustración 21.

Otra opción para los ingresos y salidas es la Carrera 34B entre Calles 47 y 42, así:

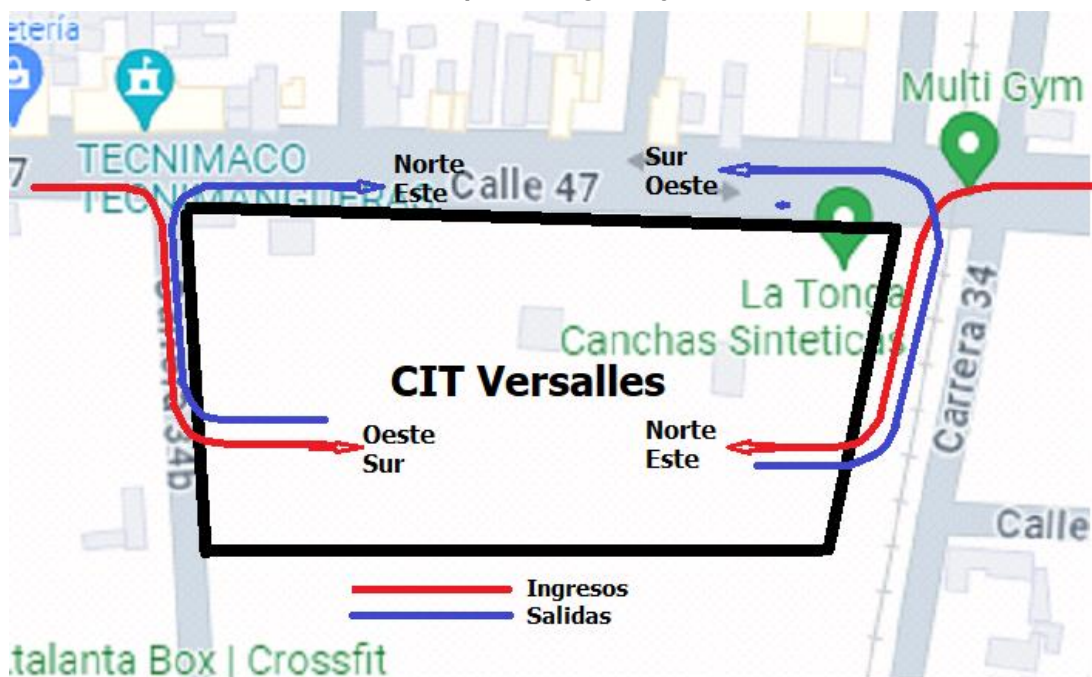
Ingresos: desde el Norte: Carrera 28, Calle 47, Carrera 34; desde el Este: Carrera 1ª, Calle 42, Carrera 34B; desde el Oeste y el Sur: Carrera 35, Calle 47, Carrera 34B.

Salidas: hacia el Norte: Carrera 34, Calle 47, Carrera 28; hacia el Este: Carrera 34, Calle 47, Carrera 28, Calle 42; hacia el Sur: Carrera 34B, Calle 42, Carrera 35; hacia el Oeste: Carrera 34B, Calle 42.

Estos recorridos se suponen por cuanto no se aprecia ninguna intervención en el separador central de la Calle 47, frente a la Carrera 34B.

La orientación de las dársenas perpendiculares al andén de circulación interior, aunque no es lo más aconsejable, minimiza el riesgo para el descenso de pasajeros.

Ilustración 21. Movimientos para el ingreso y salida de la CIT Versailles.



Fuente: IDOM 2023

3.4 Operación de rutas.

No existe información acerca de cuáles empresas y cuales rutas serán asignadas al CIT Versailles, y los horarios probables de arribo de los diferentes vehículos en las diferentes rutas, que permitan determinar el número de espacios de estacionamiento para ascenso/descenso de pasajeros en el caso de que retornen a su lugar de origen, o si las empresas requieren de estacionamiento para esperar su turno de regreso, o si cada espacio o dársena puede ser utilizada por varias empresas de acuerdo al horario probable de llegada; tampoco se establecen indicaciones de si allí confluirán todas las rutas: de larga distancia, de corta distancia, suburbanas y rurales.

Esta información es necesaria para determinar así mismo la necesidad de puntos de ventas de tiquetes, o si un mismo punto puede ser utilizado por varias empresas.

3.5 Servicios a los usuarios.

Si bien es cierto se tienen en cuenta los esenciales como lo son la venta de tiquetes, sala de espera, puntos de ventas de comestibles ya preparados listos para el consumo, cafeterías, baterías de servicios sanitarios, cuarto de aseo, oficina de servicio al cliente,

oficina de administración, entre otros, su número y ubicación no está plenamente justificada, teniendo en cuenta que son elementos generadores de recursos para el mantenimiento y sostenimiento de las instalaciones.

3.6 *Parqueaderos y bici-parqueaderos.*

No se tiene información de cómo se determinó el número de espacios proyectados, y si se trata de servicios para solo uso de los usuarios del CIT, o para usuarios de otros establecimientos del área de influencia.

3.7 *Reordenamiento funcional.*

Es posible que cuando se defina la asignación de rutas y empresas a este CIT, sea necesario revisar su funcionalidad, para que en el futuro no genere limitaciones, especialmente por el número de dársenas diseñadas.

3.8 *Aspectos financieros.*

El punto 4 del modelo financiero y evaluación viabilidad financiera presentado por IDOM en lo referente a su bondad financiera, concluye que de los resultados obtenidos también es importante rescatar que la CIT Sur – La Estación, tiene una bondad financiera desfavorable, por lo tanto, este negocio podría efectuarse con la CIT Norte – Terminal Versailles realizada en conjunto, o bien, exclusivamente la CIT Norte – Terminal Versailles.

3.9 *Alternativa de lote para ubicación de la CIT Versailles*

Con el fin de buscar una alternativa para la construcción de la CIT Versailles, se analizaron los predios restantes como posible localización y que cumplieran los requisitos de ocupación, tamaño, posibilidad de ampliar, al lado de la línea férrea y su modelo de ocupación, encontrando que ninguno cumple con la totalidad de los criterios de selección, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 10. alternativa de lotes para construcción de la CIT Versalles.

ID PREDIO	OCUPACIÓN	TAMAÑO M2	POSIBILIDAD DE AMPLIAR	C. VÍA FÉRREA	MODELO DE OCUPACIÓN AMAIME
1	VACÍO	304.200	SI	NO	C. AGRÍCOLA I Y Z URBANA
2	CONST.	33.746	NO	NO	ZONA URBANA
3	VACÍO	250.407	SI	NO	C. AGRÍCOLA I
4	VACÍO	112.595	SI	NO	C. AGRÍCOLA I
5	CONST.	22.425	NO	NO	ZONA URBANA
6	PARCIAL	10.860	NO	SI	ZONA URBANA
7	VACÍO	14.405	SI	SI	ZONA URBANA
8	CONST.	26.200	SI	SI	ZONA URBANA
9	CONST.	8.192	NO	NO	ZONA URBANA
10	CONST.	2.488	NO	NO	ZONA URBANA

Fuente: IDOM 2023

4. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CIT SUR Y CIT VERSALLES Y ALTERNATIVA A ESTAS UBICACIONES.

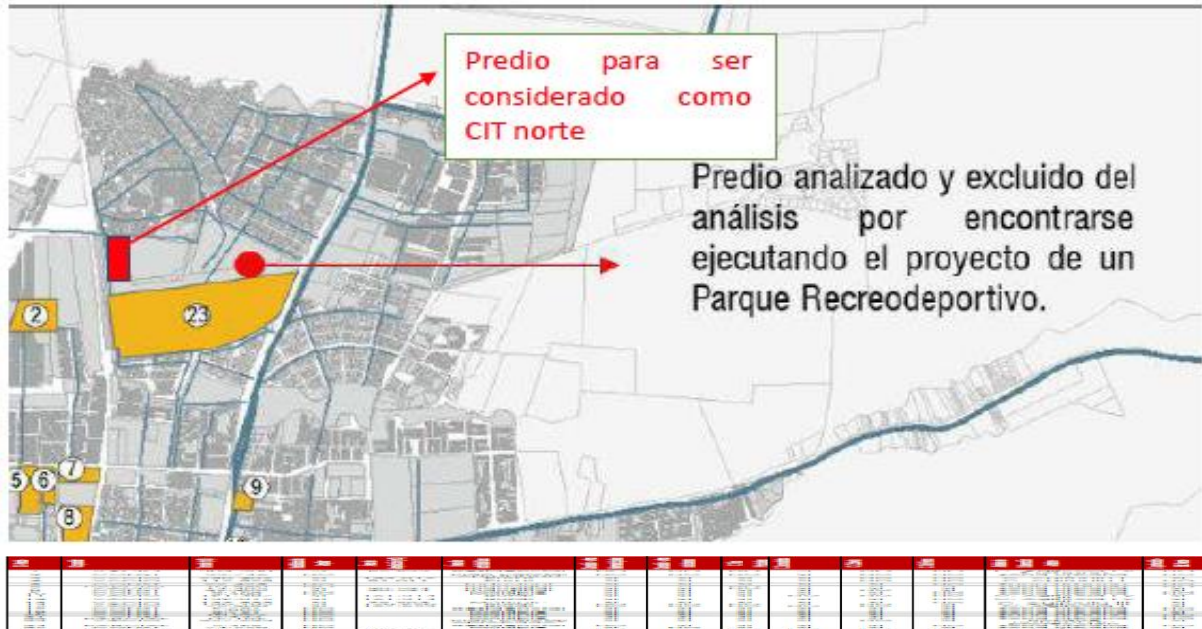
Después de la evaluación funcional consignada en los capítulos anteriores, quedan en evidencia, además de los impactos en la movilidad, los posibles impactos a los usos del suelo existentes ya consolidados, especialmente en la modificación de estos por el desarrollo de las actividades en los CIT, especialmente en la CIT Sur.

En el caso de la CIT Versalles, aunque es una oportunidad para solucionar los problemas actuales del ascenso/descenso de pasajeros en el sector de Versalles, con menos impactos en los usos del suelo colindantes, en razón a que la Calle 47 tiene vocación de actividad múltiple, puede generar a futuro limitaciones en caso de que se decida trasladar a este sitio la operación de todas las rutas que sirven a Palmira: nacionales, municipales (suburbanas y rurales).

La administración municipal 2.024-2.027, respetando los resultados contenidos en los estudios de Prefactibilidad y Factibilidad inicialmente mencionados, desarrolla en los Capítulos siguientes un análisis detallado de una nueva opción sobre la Vía La Carbonera (Calle 60), en un lote de propiedad del Municipio, cedido para uso público por la Caja de Compensación Familiar del Valle del Cauca COMFENALCO Valle, con Matrícula Inmobiliaria 378-186316 con 33.438,59 metros cuadrados, contiguo a la localización 23 evaluada y descartada por corresponder a un Plan Parcial aprobado, estar dentro del Modelo de Ocupación Amaime como Bosque Natural de Protección y

por encontrarse ejecutando el proyecto de un parque recreo-deportivo, tal como muestra en la Ilustración 22.

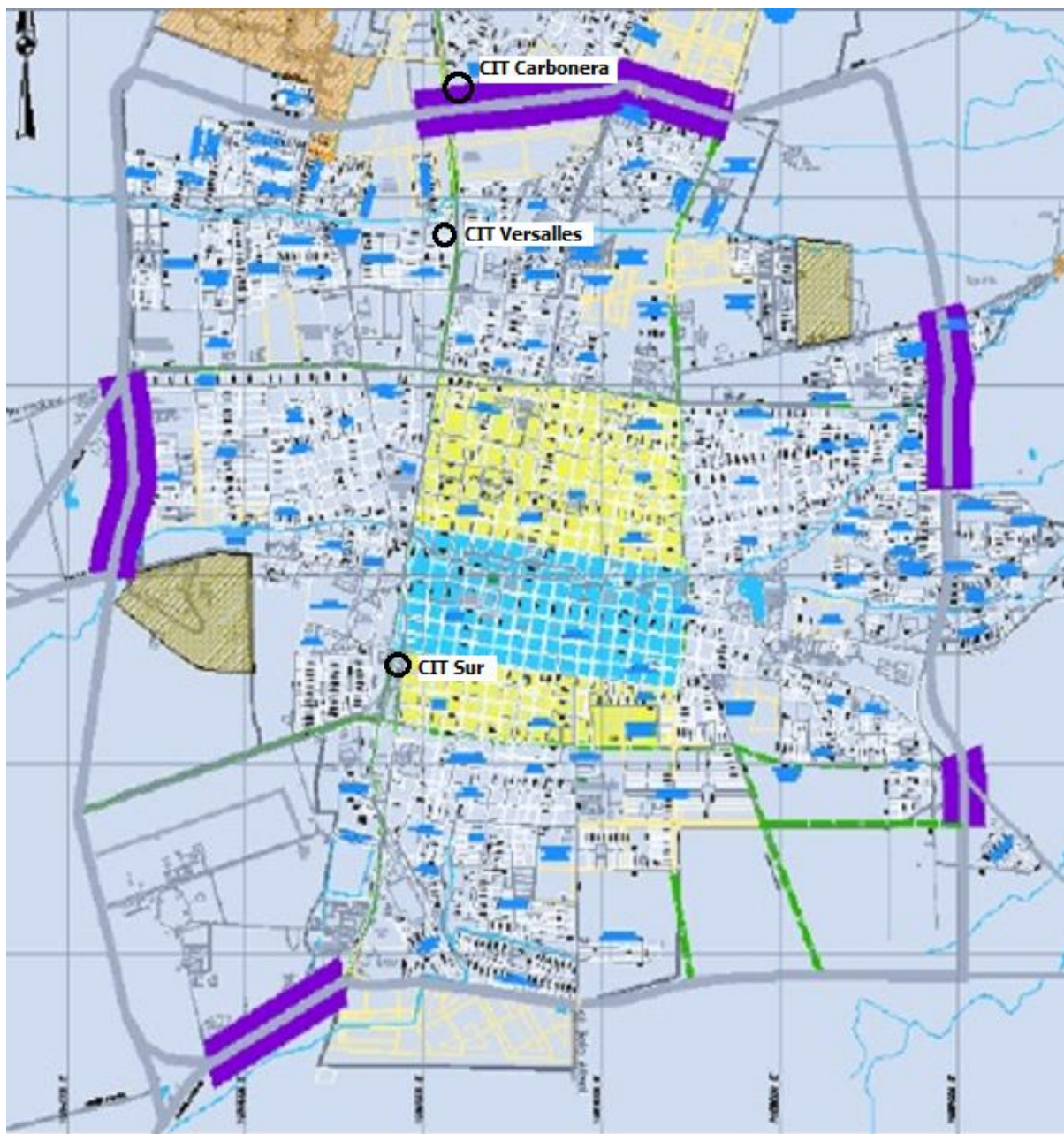
Ilustración 22. Ubicación predio 23 con restricciones del análisis y nuevo predio a considerar.



Fuente: Administración Municipal.

La nueva ubicación cumple con todos los atributos tenidos en cuenta en la selección de los lotes 7 y 22, teniendo además otros factores a favor como su estado actual, su tamaño, su posibilidad de crecimiento, las áreas de actividad colindantes, su conexión con el transporte público intermunicipal, con el transporte público suburbano y rural, con la vía férrea, especialmente por estar sobre el Anillo Perimetral proyectado en el Plan Vial como Vía Arteria Principal, con cuatro (4) calzada, como se muestra en la Ilustración 23.

Ilustración 23. CIT's vs Anillo perimetral adoptado por Acuerdo 034 de 2.009.



Fuente: Administración Municipal.

5. PROPUESTA CIT O TERMINAL DE PASAJEROS LA CARBONERA.

Tomando como referencia todas las consideraciones expuestas en los Capítulos 1 a 4, la administración municipal considera que la ubicación de una Central Intermodal de Pasajeros por Carretera en el predio de La Carbonera, será en el corto plazo un elemento urbano importante, que solucionará una problemática de ascenso/descenso de pasajeros en diferentes vías del área urbana, y será jalonador de desarrollo en ese sector de la ciudad, por la posibilidad de diseñar una Estación para funcionamiento del Tren de Cercanías, colocando a Palmira como referencia nacional de ordenamiento territorial en este tipo de infraestructuras en beneficio de la movilidad regional, como parte del Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR).

Esta decisión no implica, en ningún momento, como se mencionó anteriormente, desechar los resultados de los Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad desarrollados por la administración anterior, por cuanto a futuro, una vez en funcionamiento la CIT que se proyecta, y que por su ubicación y tamaño puede reorientarse a Terminal Intermunicipal, las otras dos CIT, en caso de desarrollarse, pueden destinarse a estructuras complementarias u otros usos institucionales, en la medida en que avance la consolidación del sistema vial adoptado como estructurante del POT. Esta opción es muy parecida a la establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial de 2.009, que colindaba con la Vía Nacional por el Oeste y la Línea Férrea por el Sur.

Con los mismos criterios de la Matriz DOFA desarrollada en Prefactibilidad, se tiene para esta nueva ubicación, el resultado que muestra a continuación.

Tabla 11. Matriz DOFA para el lote de La Carbonera.

CRITERIO	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZA	AMENAZAS
Conexión Vía Férrea	Ninguna	Intercambio modal e integración con sistemas de transporte del ámbito regional	Integración con el Sistema Integrado de Transporte Regional	Competencia con el Tren de Cercanías del Valle
Cercanía a los COPT (Versalles y Estación Férrea)	Significa cambio a las costumbres actuales	Recuperación urbana del área de Versalles	Se ubica sobre una Vía Arteria Principal	Ninguna
Conexión con rutas intermunicipales	Ninguna	Recuperación del espacio público en las áreas actuales afectadas	Reordenamiento integral de los recorridos actuales	Rechazo de los usuarios a los cambios de recorridos
Conexión con rutas suburbanas	Cambio en las costumbres actuales de los usuarios	Articulación entre rutas suburbanas e intermunicipales	Ingreso y salida por vías descongestionadas	Rechazo de los usuarios a los cambios de recorridos

**ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO
MP-1127-2020 Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO
MP-0927-2022**

CRITERIO	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	FORTALEZA	AMENAZAS
Conexión Vías Principales	Aumento en el tráfico local	Aprovechamiento de capacidad vial proyectada	Acceso inmediato a vehículos de mayor capacidad	Desarrollo lento en la oferta vial proyectada
Conexión con Vías Secundarias	Limitaciones de pasos en la Vía férrea	Posibilidad de mejoramiento funcional	Red vial definida en proceso de mejoramiento	No inclusión en proyectos de inversión
Conexión Ciclo-infraestructura	Ninguna	Mejoramiento integral de red existente	Posibilidad inmediata de conexión a red existente	Falta de recursos para su desarrollo
Modelo de Ordenamiento de Amaime	No acorde con algunas categorías de usos	Predio localizado en área urbana	No se afectan suelos de protección	Posible afectación de categorías protegidas
Suelos de protección y estructura verde	Afectación parcial	Posibilidad de áreas de compensación	Lotes de propiedad del Municipio en el sector	Dificultad de trámite jurídico
Ocupación suelo construido	Ninguna	Aprovechamiento responsable del suelo	Posibilidad de ocupación organizada	Ninguna
Usos del suelo Áreas de actividad	Limitaciones del POT	Posibilidad de asignación responsable	Manejo responsable de impactos	Ausencia de control oportuno
Tamaño del predio y posibilidad de crecimiento	Ninguna	Ocupación acorde con la arborización existente	Posibilidad de mitigación de impactos	Ninguna

Fuente: Administración Municipal.

Por encontrarse el lote libre de ocupación y ser de propiedad del Municipio, es posible su desarrollo inmediato para los fines propuestos.

De otra parte, en el extracto del marco de análisis alternativo desarrollado en el Estudio de Prefactibilidad (Ver Tabla 3), se menciona como que la Alternativa 4.1, que corresponde a una Terminal de transporte intermunicipal conectada directamente al TCV apoyada por elementos de mejora de las conexiones municipales y de la accesibilidad territorial, tiene como principal ventaja (Fortalezas y Oportunidades) la Fiscalización y control del servicio, además de ser una respuesta a los patrones diferenciados de movilidad intermunicipal y suburbano, lo cual permite concluir que, *además de gestionar y controlar la operación de las rutas intermunicipales, ofrece soporte para las principales relaciones de movilidad de las rutas suburbanas y mejora la movilidad territorial.*

A esta CIT, aplican igualmente el Objetivo General y los Objetivos específicos aplicables a las CIT Sur y Versalles, como son:

General:

- Proporcionar al Municipio de Palmira una infraestructura que de soporte a la operación del transporte intermunicipal e interdepartamental que fortalezca la estructura urbana para garantizar una movilidad adecuada a los pasajeros que se movilizan regionalmente, y potenciar la competencia del municipio a nivel departamental y nacional, fortaleciendo el sector industrial y contribuir al desarrollo urbano de manera sostenible, con la finalidad principal de mejorar la calidad de vida de toda la población.

Específicos:

- Contribuir al reordenamiento y mejoramiento de los servicios de transporte público de pasajeros.
- Fomentar un esquema de intermodalidad e integración (física, operacional y tarifaria).
- Mejorar la conectividad y competitividad territorial.
- Aumentar la participación del transporte público de pasajeros en el reparto.
- Reducir la siniestralidad vial del transporte público.
- Incrementar la accesibilidad universal en el transporte público.
- Reducir emisiones contaminantes de la movilidad.
- Facilitar el control de la prestación del servicio.
- Contribuir a un desarrollo urbano más sostenible.

Se desconocen las razones por las cuales, en los análisis subsiguientes consignados en los estudios mencionados, no se evaluó esta alternativa, que la actual administración municipal considera más apropiada para resolver la situación, especialmente después de analizar los conflictos operacionales en las dos (2) CIT que fueron objeto de diseños a nivel de anteproyecto.

5.1 Localización urbana.

El lote se ubica sobre la Avenida La Carbonera (Calle 60) la cual forma parte del Anillo Perimetral propuesto por el Plan Vial, de Tránsito y de Transporte adoptado mediante Acuerdo 034 de julio 1º de 2.009, como se muestra en la Ilustración 24, el cual se ha ido desarrollando poco a poco, encontrándose dentro del tramo señalado para el Intercambiador Modal Norte propuesto en el mencionado Acuerdo.

Ilustración 24. Desarrollo del Anillo perimetral y su posible conexión con la Variante Oeste.



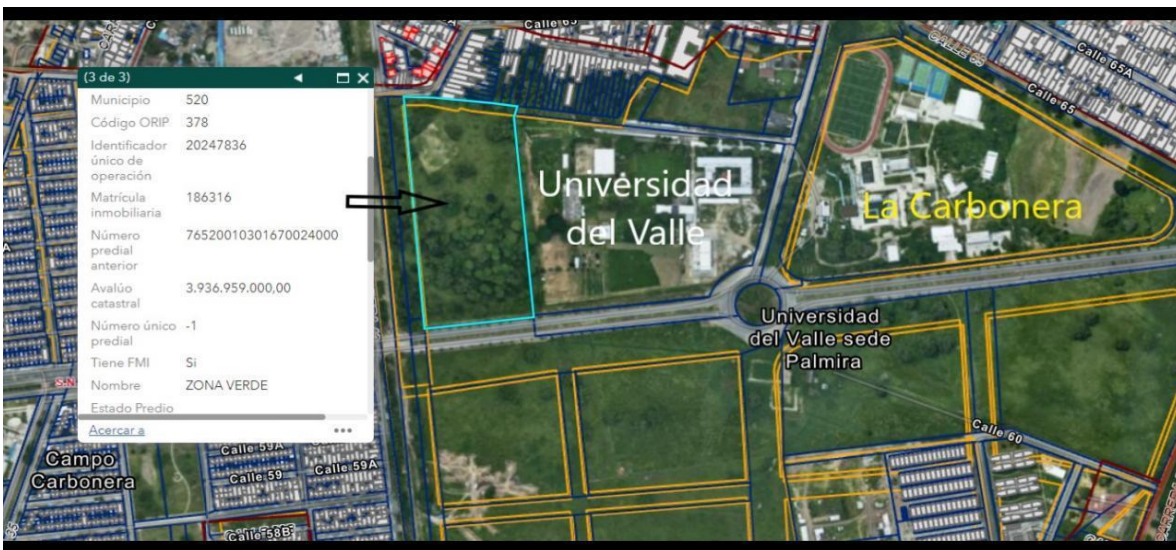
Fuente: Administración Municipal.

Una vez desarrollado totalmente el Anillo Perimetral, el cual se proyecta por ahora como contenedor de la expansión urbana, se puede examinar, dentro de la revisión que debe hacerse en su momento al Plan de Ordenamiento Territorial, la necesidad de continuidad de la Calle 60 hasta la variante de la vía nacional en su paso por Palmira (Ilustración 23), para que se determine oportunamente la zona de reserva correspondiente.

5.2 Delimitación, estado actual de la infraestructura y conectividad

En la Ilustración 25 se observa que su ubicación tiene las condiciones requeridas para su integración, tanto con una de las vías principales (Calle 60) como con la Línea Férrea; limita al Norte con la proyección de la Calle 64, al Oriente con predios ya desarrollados de la Universidad del Valle, al Sur con la Calle 60 (Avenida La Carbonera), y al Occidente con la línea férrea.

Ilustración 25. Localización propuesta para CIT Carbonera.



Fuente: Administración Municipal.

En la actualidad la Avenida La Carbonera, proyectada en el Plan Vial adoptado por el Acuerdo 034 de 2.009 con cuatro calzadas de 7,20 metros cada una, tiene construidas las dos (2) calzadas principales y reservadas las áreas necesarias para el desarrollo de las correspondientes calzadas laterales, hecho que constituye una notoria ventaja en relación con las CIT del Sur y de Versalles, maxime si se tiene en cuenta que la calzada lateral norte debe ser construida por el proyecto.

5.3 Accesibilidad y conectividad

Por su ubicación en el Anillo Perimetral, el cual ya está desarrollado entre Carreras 28 y 35, permite su comunicación por vías principales con todos los municipios vecinos, sin necesidad de pasar por el Centro de la ciudad, así:

Desde Buga y el Norte del Departamento: Carrera 28, Calle 60 CIT Carbonera; desde Pradera y el Este: Carrera 1ª, Calle 42, Carrera 28, Calle 60, CIT Carbonera; desde Candelaria y el Sur: Variante Este, Recta Palmira-Cali, Calle 42, Carrera 35, Calle 60, CIT Carbonera; desde Cali y el Oeste: Recta Cali-Palmira, Calle 42, Carrera 35, Calle 60, CIT Carbonera. Cuando se termine el Anillo Perimetral, a través de las vías que lo conformen, serán posibles todas las conexiones.

Por estas condiciones es que puede ser en definitiva considerada como Terminal Intermunicipal de Pasajeros por carretera, y por lo tanto los recorridos urbanos de las rutas intermunicipales deberán ser adoptadas por Decreto, estableciendo sanciones para los vehículos que desarrollen actividades de ascenso/descenso de pasajeros en estos recorridos.

El ingreso y salida de vehículos de transporte de pasajeros, ya sea intermunicipales o urbanos, deberá necesariamente darse por la Calle 60, lo mismo que los vehículos particulares y los no motorizados, destinándose la marginal derecha de la vía férrea para su salida. Por su forma y extensión todas las actividades propias de un Terminal podrán desarrollarse en un solo nivel, lo cual significa una mayor accesibilidad y un contacto más cercano entre la administración de este complejo y los diferentes usuarios, además de que las plataformas de ascenso/descenso de pasajeros puedan diseñarse a 30° siguiendo el sentido de las manecillas del reloj, para responder mejor a la seguridad de los pasajeros, tanto en el ascenso como en el descenso.

5.4 Condicionantes para la funcionalidad de CIT Carbonera.

El lote seleccionado tiene desarrollada, para tener en cuenta en su funcionalidad, solo la calzada principal de la Calle 60 (Avenida la Carbonera) proyectada con cuatro (4) calzadas, y la zona de reserva para la vía paralela oriental de la Línea Férrea como se indica en la Ilustración 25. Estas condiciones se considera que el ingreso debe darse por una vía paralela a las instalaciones de la Universidad del Valle, ojalá protegida con una cerca verde, lo mismo que en el borde Norte en el límite con la prolongación de la Calle 64; esta funcionalidad facilita que algunas de las especies existentes, si su condición fitosanitaria lo permite sean trasplantadas para reforzar esta cerca.

Adicionalmente se conservará la mayoría de la vegetación existente, ya que el área necesaria para esta CIT no requiere de todo el lote y pueden desarrollarse en el área despejada, como se indica en la Ilustración 27; de esta forma se logra la mitigación de impactos hacia las comunidades vecinas por ruido y emisión de gases.

El **ingreso** desde el Norte y el Este, se haría por la Avenida la Carbonera, lo mismo que el ingreso desde el Sur y el Oeste; la **salida**, en ambos casos se haría sobre la

vía paralela Este de la Línea Férrea para tomar la Calle 60, hacia al Norte-Este o hacia el Oeste-Sur, facilitándose así la funcionalidad interior en el sentido de las manecillas del reloj para el ascenso/descenso de pasajeros, ya sea en dársenas a 30°, o sobre una plataforma longitudinal, con las trayectorias indicada en la Gráfica siguiente.

Ilustración 26. Rutas de ingreso y salida de la CIT Carbonera.



Fuente: Administración Municipal.

Ilustración 27. Trayectoria funcionalidad interior para la CIT Carbonera.



Fuente: Administración Municipal.

Su ubicación estratégica permite explorar la posibilidad de que todas las cubiertas sean paneles solares, hecho que permitirá la generación de energía suficiente para su funcionamiento, dejando excedentes que pueden ser compartidos con los predios colindantes, como la Universidad del Valle y aprovechables en el modelo financiero para la alternativa.

5.5 Rutas y empresas a trasladar a la CIT Carbonera.

De acuerdo con la información consignada en los Estudios de Prefactibilidad un total de dieciocho (18) empresas de transporte público de pasajeros de radio de acción nacional (intermunicipales) y municipal (suburbanas y urbanas), que tienen autorizadas cincuenta y seis (56) rutas, en origen, destino y en tránsito en Palmira, como se indica en la Tabla siguiente.

Tabla 12. Empresas y rutas a trasladar a la CIT Carbonera.

RUTAS INTERMUNICIPALES (Radio de acción nacional)			
	EMPRESA	Rutas	Origen/destino y viceversa
1	COODETRANS PALMIRA	6	Cali-Buga (1), Cali-Cartago (1), Cali-Costa rica (1), Cali-Palmira (2), Cali-Pradera
2	Cooperativa VELOTAX	2	Cali-Bogotá, Cali-Ibagué
3	Empresa Arauca	2	Cali-Medellín, Cali-Quibdó
4	Expreso Bolivariano	5	Cali-Armenia, Cali-Bogotá, Cali-Medellín, Cali-Cúcuta, Cali-Neiva.
5	Líneas del Valle	5	Cali-Guacarí, Cali-Palmira, Cali-Tuluá, Cali-Florida, Cali-Ginebra.
6	EXPRESO PALMIRA	7	Cali-Armenia, Cali-Bogotá, Cali-Buga, Cali-Pereira, Cali-Manizales, Cali-Palmira, Cali-Tuluá.
7	Expreso Palmira-Pradera	3	Cali-Pradera, Florida-Palmira, Sevilla-Palmira.
8	Expreso Trejos	3	Cali-Palmira, Cali-Tuluá, Cali-Armenia.
9	Flota Magdalena	5	Cali-Bogotá, Cali-Medellín, Cali-Ibagué, Cali-Neiva, Cali-Pereira.
10	Sultana del Valle	1	Cali-Palmira
11	COOPETRANS Tuluá	1	Cali-Tuluá.
12	COOMOTOR	1	Cali-Neiva
13	Expreso El Cerrito	2	El Cerrito-Palmira, Palmira-El Cerrito
		43	
RUTAS SUBURBANAS (Radio de acción municipal)			
14	COODETRANS PALMIRA	3	Palmira-Rozo vía Aeropuerto, Palmira-Rozo vía Coronado, Palmira-Potrerrillo.
15	COOTRULBO	1	Palmira-Buitrera.
16	MONTEBELLO	4	Palmira-Amalme (2), Palmira-Tablones (2).
17	PALMITRANS	3	Palmira-Los Ceibos, Palmira-La Pampa, Palmira-Potrerrillo.
18	TRANSGAVIOTA	2	Palmira-La Torre vía Aeropuerto, Palmira-La Torre vía Coronado.
		13	

Fuente: Administración Municipal.

5.6 Servicios a las empresas.

5.6.1 Dársenas para descenso/ascenso de pasajeros.

Son espacios destinados para estacionar los vehículos mientras descienden o ascienden los pasajeros; pueden ser paralelas o dentadas a 30°, dependiendo del espacio que se disponga. Si son paralelas el espacio debe ser equivalente a dos (2) veces la longitud de los buses, es decir un bus de 10 metros, requiere para su estacionamiento, maniobra de ingreso y maniobra de salida en forma segura, mínimo 20 metros; si son a 30°, el espacio necesario es del 80% la longitud del vehículo.

Las paralelas, que son prácticamente un andén, generalmente son diseñadas para descenso de pasajeros, por cuanto la permanencia de vehículos es corta y su uso es

rotativo para varias empresas, dependiendo de los horarios de llegada. Las dentadas a 30° son utilizadas en general para ascenso de pasajeros y se asignan por empresa, dependiendo del número de horarios de despacho y su frecuencia.

Para la CIT Carbonera, se sugiere una plataforma longitudinal para descenso de pasajeros equivalente a cinco (5) vehículos. Para ascenso se sugiere una dársena por empresa, o sea un total de dieciocho (18) dársenas. Como los horarios de salida ya sea por origen o en tránsito en algunas empresas es muy bajo, en especial las de larga distancia, se sugiere que las dársenas sean compartidas, y se les asignen varias dársenas a las empresas con mayor número de horarios de origen o en tránsito.

5.6.2 Zonas de parqueo transitorio.

Destinadas el estacionamiento de aquellos vehículos que deben esperar más de quince (15) minutos entre el horario de llegada y el consecutivo de salida. Como la mayoría de las empresas tienen autorizadas rutas en tránsito, excepto COODETRANS PALMIRA Y EXPRESO PALMIRA que tienen origen en Palmira, se sugiere que el número de espacios de estacionamiento transitorio, en paralelo o dentadas a 30° sea máximo de diez (10) unidades, los cuales podrían ser compartidos.

5.6.3 Oficinas y expendio de tiquetes.

Se contempla que las empresas con sede en Palmira y en cualquiera de los municipios vecinos con los cuales tiene interrelación, tengan cada una su oficina, propia o arrendada, si consideran que el actual número de horarios no lo justifica. Lo mismo sucede con las taquillas para expendio de tiquetes que en este caso se propone sean de propiedad de la Sociedad Terminal y se alquilen a las empresas con tarifas diferenciales según el número de horarios autorizados.

5.6.4 Servicios sanitarios y de primeros auxilios:

En el caso de los servicios sanitarios es indispensables su número, comodidad y aseo para atender a pasajeros, directivos, conductores, vendedores, en general a todas las personas usuarias de las instalaciones de la CIT Carbonera. En el mismo sentido se deben tener instalaciones para primeros auxilios, por cuanto la comunidad usuaria es la misma.

5.7 Servicios a los usuarios

5.7.1 Guarda-equipajes:

Corresponde a lookers para que empleados de las oficinas, expendios de tiquetes, empleados de aseo, mantenimiento, vigilancia u otros negocios, guarden sus pertenencias o su vestimenta, si requiere cambio al comienzo y final de su jornada de trabajo. Así mismo para que viajeros frecuentes guarden transitoriamente su equipaje, mientras realizan actividades laborales durante su estadía, específicamente quienes provienen de otros municipios a laborar en Palmira.

5.7.2 Sala de espera:

Espacio abierto debidamente equipado para que usuarios del servicio público de transporte descansen mientras esperan su llamado para abordar el vehículo asignado a la ruta seleccionada para su viaje, o para que esperen a personas con quienes hayan concertado una cita corta. Este espacio, dependiendo de su equipamiento puede ser usado para el consumo de alimentos ya preparados y empacados que no requieran del uso de utensilios de comedor, sin perjuicio de que sea necesaria una instalación especial para estas actividades.

Se sugiere que tenga una capacidad mínima de cincuenta (50) lugares ubicados en lugares que no afecten la circulación de personas.

5.7.3 Cafeterías:

Este tipo de establecimientos en Terminales de Transporte con mayoría de horarios en tránsito no es muy común, teniendo en cuenta que los usuarios en su mayoría son viajeros. Por eso su ubicación y dimensión debe pensarse en sin elementos de preparación en sitio que requieran espacio y/o consumo excesivo de servicios de gas, agua, energía, entre otros, y que no signifiquen producción de olores y/o gases, que afecten el ambiente.

5.7.4 Venta de golosinas:

Su número depende de encuestas; serían locales de propiedad de la Sociedad Terminal para arrenda.

5.7.5 Locales comerciales:

Tomando como referencia el Terminal de Buga en el cual se construyeron varios locales para alquiler por ser el Señor de los Milagros un factor de atracción permanente

se comprobó que quienes visitan la Terminal lo hacen únicamente para viajar, muy escasos van a comprar.

Por esta razón es necesario, para tomar decisiones al respecto, hacer una investigación de mercado en el área de influencia para determinar, si este tipo de instalaciones tiene demanda.

5.7.6 Seguridad y vigilancia:

Absolutamente indispensables para este tipo de instalaciones cuya ubicación debe estar en un sitio que no interfiera con la funcionalidad operativa del CIT.

5.7.7 Actividades básicas a desarrollar

Para consolidar el anteproyecto, teniendo en cuenta que su ubicación cumple con las condiciones de integración con una de las vías principales (Calle 60) proyectada a cuatro (4) calzadas, la Línea Férrea y predios ya desarrollados de la Universidad del Valle, se considera deben desarrollarse las siguientes actividades.

- Levantamiento topográfico detallado: georreferenciación, accidentes naturales, redes de servicios públicos, etc.
- Inventario arbóreo con clasificación de especies y características básicas: nombre común, nombre científico, grosor, edad aproximada, estado fitosanitario, altura, copa aproximada.
- Identificación de especies arbóreas notables y/o posibles de compensación.
- Descripción detallada del predio en cuanto a tradición: cabida y linderos, cesiones y/o afectaciones por infraestructura vial, restricciones por uso.
- Estudio de condiciones ambientales del lote y su área de influencia.
- Proyecto de Acuerdo para solicitar la autorización para el cambio de uso y áreas de compensación del lote.
- Estudios de suelos, geotecnia y condiciones de riesgos.
- Solicitud de posibilidad de servicios a las empresas prestadoras.
- Estudio preliminar para suministro de energía a partir de paneles solares.
- Presentación a la comunidad de las empresas de transporte intermunicipal, municipal y rural de pasajeros sobre la nueva localización.
- Solicitud a las empresas de necesidades de áreas administrativas y de operación de cada una según los horarios autorizados por el Ministerio de Transporte.
- Prediseño funcional de ingresos, salida, movimientos internos de ascenso/descenso de pasajeros, estacionamientos transitorios de descanso, zonas de transbordo entre modos de transporte, zonas de primeros auxilios, áreas de revisión técnico-mecánica básica, áreas de uso colectivo (salas de espera, cafeterías, locales comerciales, entretenimiento, servicios sanitarios, guarda-equipajes, etc.)

- Presentación del anteproyecto funcional al Ministerio de Transporte.
- Desarrollo de anteproyecto urbanístico arquitectónico detallado: plantas, cortes, fachadas, cubiertas.
- Estructuración de especificaciones técnicas detalladas.
- Elaboración de presupuesto de obra detallado.
- Determinación de fuentes de ingresos para operación y mantenimiento.
- Definición de recursos económicos para su construcción.
- Definición de esquema de administración y mantenimiento.
- Elaboración de manuales operacionales para cada uno de los servicios a prestar.

Como quiera que las cláusulas Primera y Segunda del contrato firmado con FINDETER para la *“Asistencia técnica y administración de recursos para implementar el fortalecimiento de la infraestructura urbano-arquitectónica especializada para el Municipio de Palmira, Valle del Cauca, a través de acciones orientadas a generar espacios dedicados a la intermodalidad para el transporte público”* (Cláusula primera); Además de las acciones de asistencia técnica y administración de recursos, derivará la ejecución de acciones que pertenecen al desarrollo del proyecto priorizado y que corresponde a especificaciones técnicas del bien. Dichas acciones contemplan i) Etapa de contratación de los estudios y diseños a nivel de detalle constructivo requeridos para la ejecución de la obra; ii) Etapa de consecución de Licencias y Permisos; y iii) Etapa de contratación para la ejecución de la obra”. (Cláusula segunda), se mantienen corresponde a la administración municipal entregar a FINDETER el anteproyecto arquitectónico del CIT Carbonera con los mismos alcances de los entregados para CIT Sur y CIT Versalles.

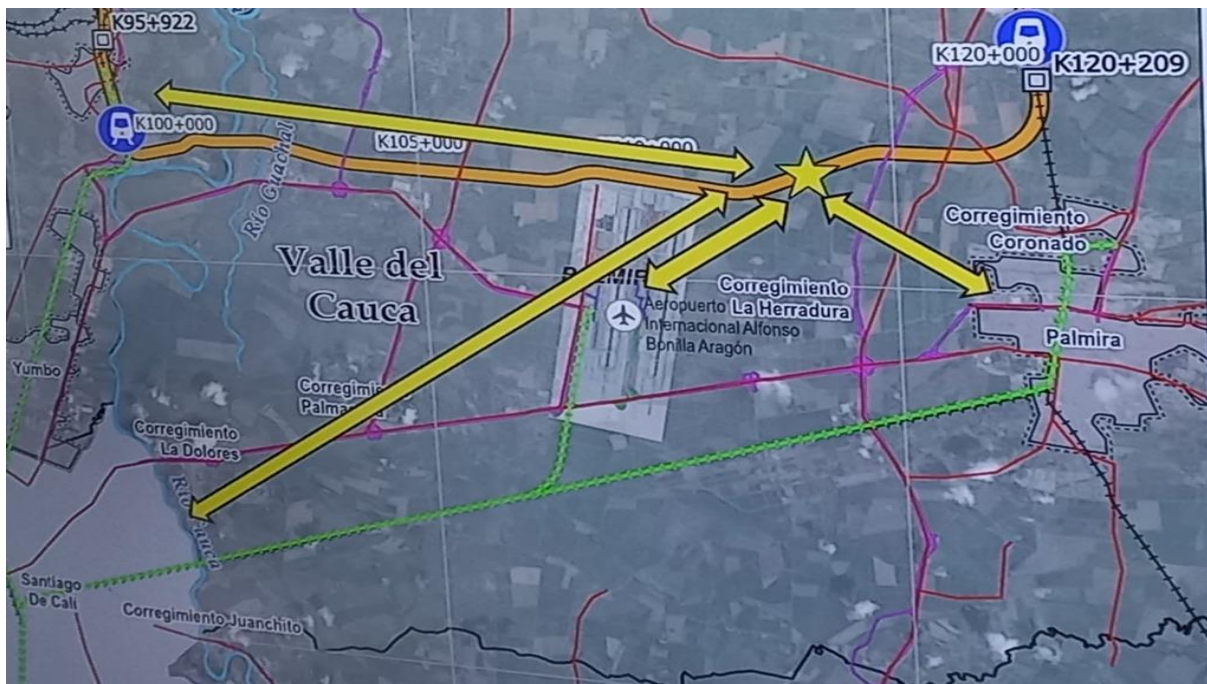
6. CONEXIÓN CON EL FERROCARRIL DEL PACÍFICO.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ha sido encargada por el Presidente Gustavo Petro de avanzar en el proyecto de establecer un Corredor Férreo desde Buenaventura para su conexión con el Corredor Central, con el propósito de fortalecer las iniciativas de desarrollo y conectividad en la región, y recuperar para el país el ferrocarril para el transporte de carga entre el Pacífico (Buenaventura) y el Atlántico (Barranquilla), con el fin de hacer más competitivos internacionalmente los costos de transporte de importación y/o exportación.

Para alcanzar este propósito, el Corredor Férreo que se proyecta en trocha ancha (143 mm), para que opere a una velocidad promedio de 80 KPH, debe adaptar parcialmente el trazado existente, mejorar sus radios de curvatura y construir dos túneles en las cordilleras occidental y central, para finalmente conectarse con el Corredor Férreo Central en La Dorada.

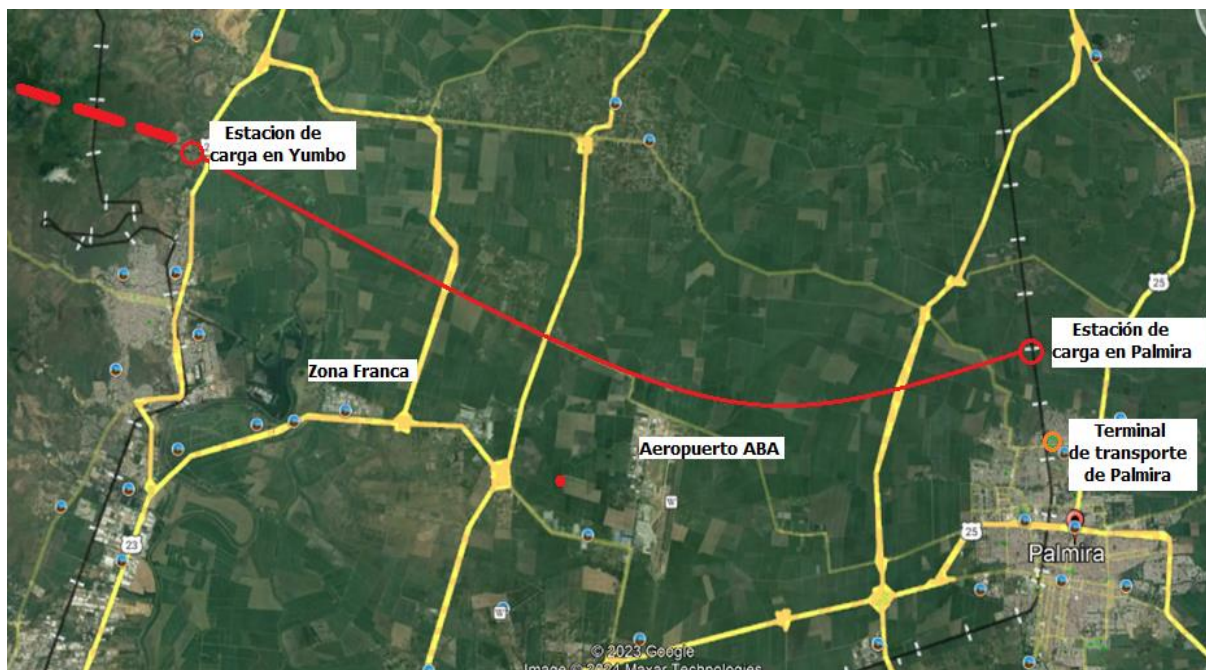
Con el propósito de evitar el recorrido Yumbo-Cali-Palmira, el Estudio de Prefactibilidad, actualmente en desarrollo, tiene previsto una conexión directa entre la salida del túnel, que se proyecta para atravesar la cordillera occidental, al Norte de Yumbo y la línea que de Palmira se dirige hacia al Norte, pasando cerca de las Zonas Francas y el Aeropuerto, tal como se muestra en las Ilustraciones 28 y 29.

Ilustración 28. Proyecto Ferrocarril del Pacifico y su conectividad para Palmira.



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura.

Ilustración 29. Trazado preliminar nuevo Corredor Férreo del Pacífico.



Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura.

La Agencia Nacional de Infraestructura ha manifestado su interés en permitir que Palmira se conecte a este nuevo Corredor, que, dependiendo de la demanda, puede transportar pasajeros, para llegar hasta la Estación que se establezca para su conexión con el Tren de Cercanías del Valle (TCV), que esta administración considera debe ser el mismo sitio donde se desarrolle la Central Intermodal de Transporte del Norte, la cual en este documento se denomina CIT Carbonera. De acuerdo con la Ilustración anterior, que corresponde a una de las alternativas de trazado probables, esta conexión estaría a más o menos 2,5 Kilómetros al norte de la Avenida La Carbonera.

Esta conexión, en caso de ser aceptada por la ANI, sería desarrollada por el Concesionario que se seleccione para la construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación del Tren del Pacífico. Esta iniciativa permite que la operación del Tren de Cercanías del Valle, proyectado para el transporte de pasajeros, no compita con el transporte de carga en la red que se proyecta mejorar para este propósito, entre los municipios de Yumbo, Cali, Palmira y Jamundí, y el Aeropuerto tal como lo indican los correspondientes Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad ya terminados.

En este contexto la iniciativa de la administración municipal de proyectar en el lote de La Carbonera la CIT Norte, con proyección de Terminal Intermunicipal de Pasajeros,

constituye una decisión que impacta favorablemente el ordenamiento territorial del municipio, por estar enclavada en un sector urbano tradicionalmente asentamiento de estratos socioeconómicos bajos.

7. HOJA DE RUTA PARA EL DESARROLLO DE LA CIT LA CARBONERA.

Ante la decisión de esta Administración Municipal de revisar los Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad desarrollados por la Administración 2.020-2.023, y suspender el Contrato formado con FINDETER para la *“Asistencia técnica y administración de recursos para implementar el fortalecimiento de la infraestructura urbano-arquitectónica especializada para el Municipio de Palmira, Valle del Cauca, a través de acciones orientadas a generar espacios dedicados a la intermodalidad para el transporte público, específicamente en..... i) Etapa de contratación de los estudios y diseños a nivel de detalle constructivo requeridos para la ejecución de la obra; ii) Etapa de consecución de Licencias y Permisos; y iii) Etapa de contratación para la ejecución de la obra”*, es necesario establecer una Hoja de Ruta para el desarrollo de las siguientes **actividades**:

1. Documento de justificación técnica y jurídica que respalde la decisión teniendo en cuenta, especialmente, lo impactos sociales en las comunidades asentadas en las áreas de influencia de los CIT Sur y CIT Versalles seleccionadas en los estudios ya mencionados.
2. Análisis y evaluación de la alternativa que se considera más conveniente en un lote de propiedad del Municipio colindante con la Avenida La Carbonera (Calle 60), la línea férrea, la Calle 64 y la Universidad del Valle.
3. Validación de esta nueva ubicación por parte de la FDN o/e IDOM, consultores de los Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad mencionados.
4. Definición de la utilización de este lote de propiedad del Municipio y la posibilidad de reasignación del uso del suelo, actualmente como zona verde, y compensación de acuerdo a la normatividad vigente.
5. Levantamiento topográfico detallado: georreferenciación, accidentes naturales, redes de servicios públicos, infraestructura vial existente, etc.
6. Inventario arbóreo con clasificación de especies y características básicas: nombre común, nombre científico, grosor, edad aproximada, estado fitosanitario, altura, copa aproximada.
7. Identificación de especies arbóreas notables y/o posibles de compensación.
8. Descripción detallada del predio en cuanto a tradición: cabida y linderos, cesiones y/o afectaciones por infraestructura vial, restricciones por uso.
9. Estudio de condiciones ambientales del lote y su área de influencia.
10. Proyecto de Acuerdo para solicitar la autorización para el cambio de uso y áreas de compensación del lote.
11. Estudios de suelos, geotecnia y condiciones de riesgos.

12. Solicitud de posibilidad de servicios a las empresas prestadoras.
13. Estudio preliminar para suministro de energía a partir de paneles solares.
14. Presentación a la comunidad de las empresas de transporte intermunicipal, municipal y rural de pasajeros sobre la nueva localización.
15. Solicitud a las empresas de necesidades de áreas administrativas y de operación según los horarios autorizados por el Ministerio de Transporte y/o el Municipio.
16. Prediseño funcional de ingresos, salida, movimientos internos de ascenso/descenso de pasajeros, estacionamientos transitorios de descanso, zonas de transbordo entre modos de transporte, zonas de primeros auxilios, áreas de revisión técnico-mecánica básica, áreas de uso colectivo (salas de espera, cafeterías, locales comerciales, entretenimiento, servicios sanitarios, guarda-equipajes, etc.).
17. Presentación del anteproyecto funcional al Ministerio de Transporte.
18. Desarrollo de anteproyecto urbanístico arquitectónico detallado: plantas, cortes, fachadas, cubiertas.
19. Estructuración de especificaciones técnicas detalladas.
20. Elaboración de presupuesto de obra detallado.
21. Determinación de fuentes de ingresos para para operación y mantenimiento.
22. Definición de recursos económicos para su construcción.
23. Definición de esquema de administración y mantenimiento.
24. Elaboración de manuales operacionales para cada uno de los servicios a prestar.

En este contexto la Hoja de Ruta para su desarrollo se estructura en base a los siguientes **hitos**.

- A. Validación por la FDN y/e IDOM de la nueva ubicación, tomando como referencia las consideraciones técnicas, legales, sociales y ambientales desarrolladas por la Administración.
- B. Presentación ante la comunidad y las empresas de transporte de la justificación de esta nueva localización
- C. Definición de necesidades de áreas operativas y/o administrativas por parte de las empresas de transporte de radio de acción nacional, municipal y suburbano con rutas autorizadas con origen, destino y tránsito en Palmira.
- D. Desarrollo del anteproyecto urbanístico-arquitectónico.
- E. Anteproyectos técnicos de redes de servicios públicos, de cimentación, estructurales, y afines.
- F. Etapa de contratación de los estudios y diseños a nivel de detalle constructivo requeridos para la ejecución de la obra.
- G. Etapa de consecución de Licencias y Permisos
- H. Etapa de contratación para la ejecución de la obra.
- I. Construcción de la Terminal de Transporte de Palmira

7.1 *Tiempo de ejecución del proyecto.*

Se estima que el desarrollo del proyecto, según los hitos enumerados, y respetando el plazo establecido en la Cláusula Quinta del Contrato Interadministrativo con FINDETER, actualmente suspendido, de treinta y tres (33) meses, de los cuales veintisiete (27) corresponden a su ejecución o sea los hitos F), G), H) e I), y seis (6) meses para liquidación de los contratos derivados, no debe ser mayor a cuarenta (40) meses, a partir del 1 de marzo de 2.024, o sea para estar finalizado el 30 de junio de 2.027.



ANÁLISIS DE LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD CONTRATO MP-1127-2020 Y LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD CONTRATO MP-0927-2022