

## DIAGNOSTICO Y ANALISIS DEL TRANSPORTE PUBLICO INTERMUNICIPAL EN LA CIUDAD DE PALMIRA



- 
- A large, stylized blue arrow pointing downwards, with a white outline and a slight 3D effect, positioned on the left side of the slide.
- Precisando que el alcance inicial del análisis de subsistemas de movilidad, no consideraba entre estos el desarrollar un diagnostico del Transporte Publico Intermunicipal; pero que en el desarrollo del estudio para formulación de plan de movilidad se ha observado la gran interacción que a nivel urbano presenta esta modalidad de transporte con la estructura urbana del municipio y los conflictos que a nivel de uso de infraestructura y competencia con otros modos de transporte se dan; se realiza un análisis con la información disponible, el cual se presenta a continuación.

- Estudios Realizados en Campo
- Resultados de la captura de la información
- Resultados del matriz de demanda de viajes de transporte publico intermunicipal.
  - Distribución de viajes – Líneas de deseo
  - Generación Atracción de viajes



Se definieron 8 Rutas tipo, que representan todos los trazados que realizan las rutas de transporte intermunicipal en la ciudad. Esto quiere decir, que no se debe asociar cada uno de estos trazados a algún servicio específico de transporte intermunicipal en particular.

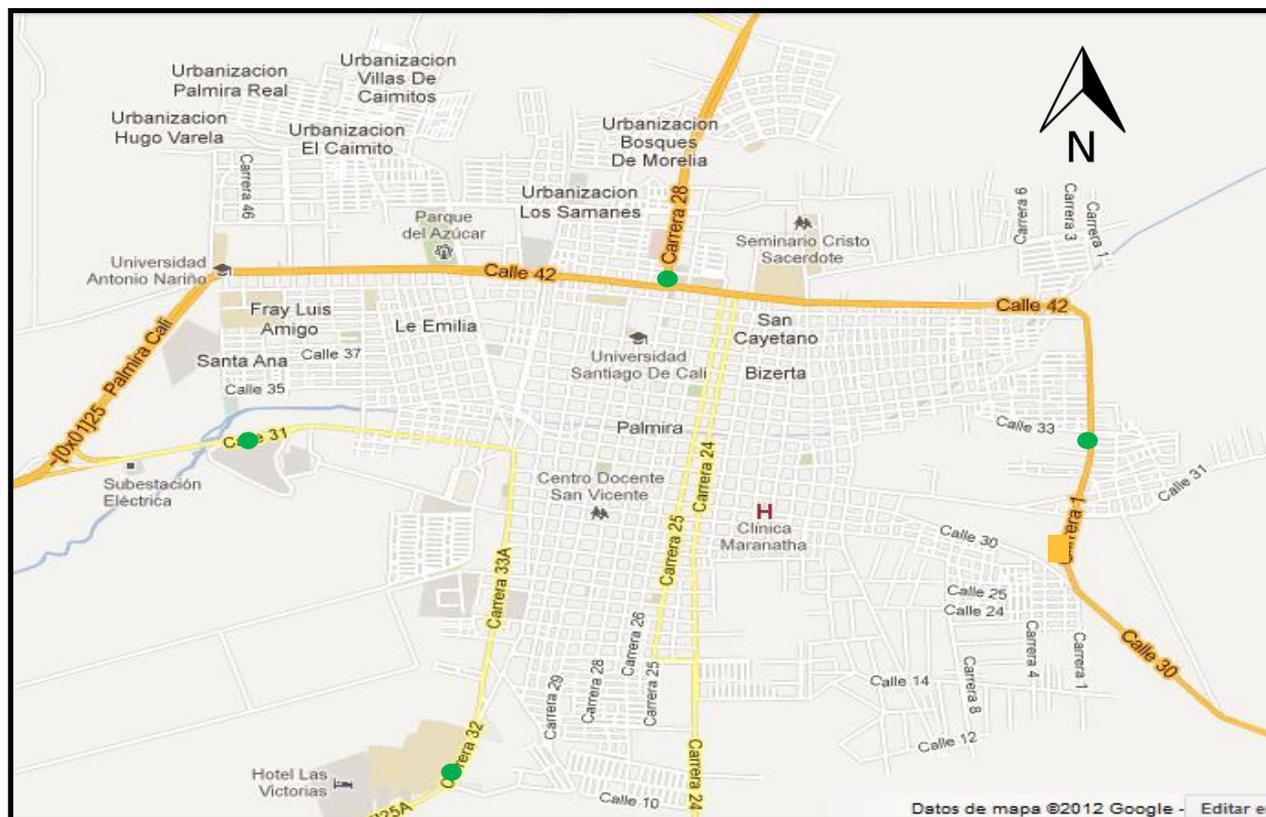
# Estudios Realizados en Campo

Se recopilieron encuestas a bordo del transporte público intermunicipal realizando ascensos a las unidades de flota en las principales entradas y salidas del casco urbano.

Punto	Encuestas
Calle 42 con Carrera 28 (Salida Norte)	312
Calle 42 con Carrera 28 (Salida Oriente)	147
Carrera 32 con Calle 10. Universidad Nacional	74

## Aforos FOV transporte publico intermunicipal

En las mismas estaciones de aplicación de encuestas, se realizo trabajo de campo de aforos de frecuencia y ocupación visual, que permite identificar a lo largo del día los niveles de ocupación de las rutas en cada punto y la hora de máxima demanda.

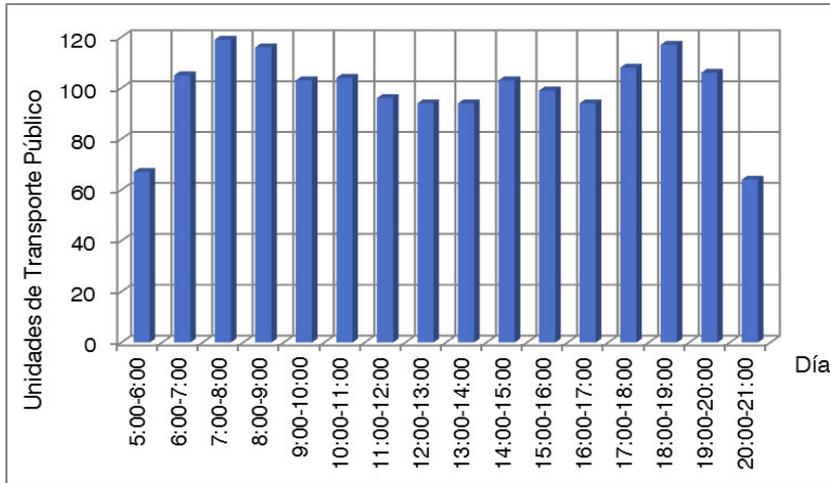


## Localización de las estaciones:

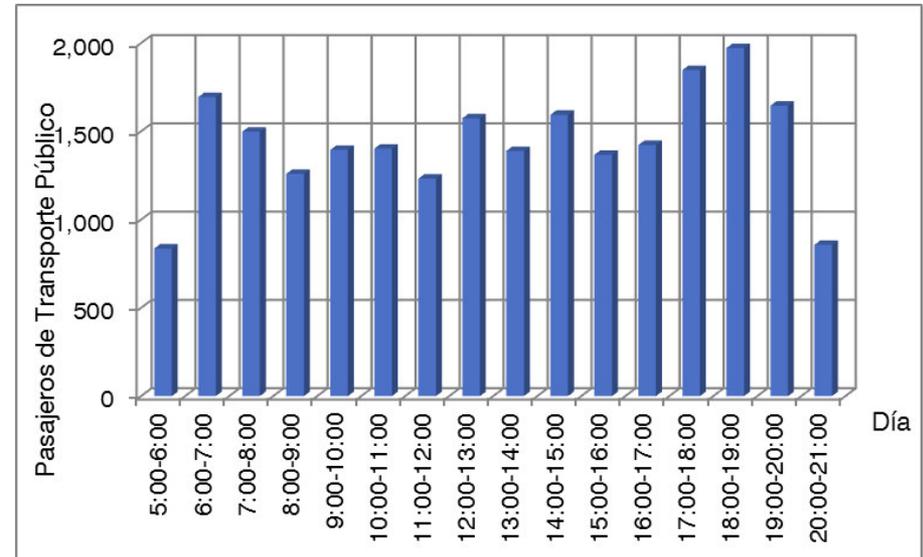
- Calle 42 x Carrera 28
- Carrera 1 x Calle 35
- Carrera 32 x Calle 10
- Calle 31 x Carrera 45

# Resultados de la Captura de Información

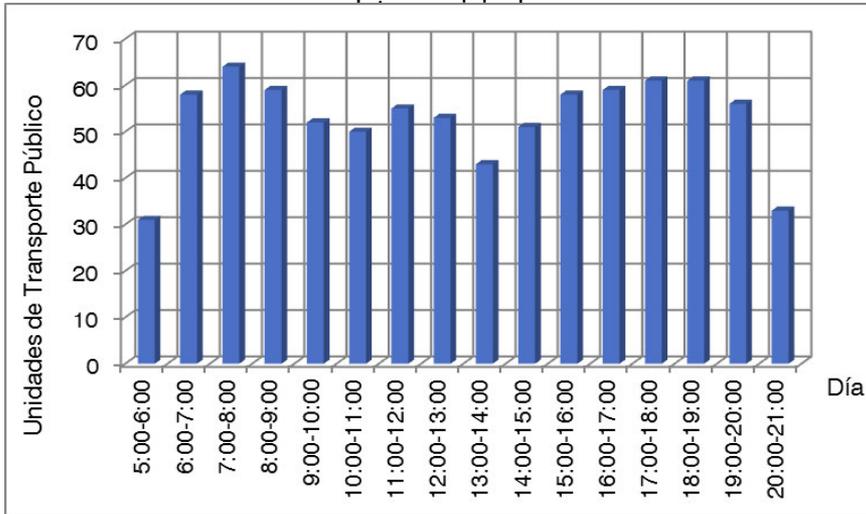
Perfil Horario Flujo de las Unidades de Transporte Público Intermunicipal



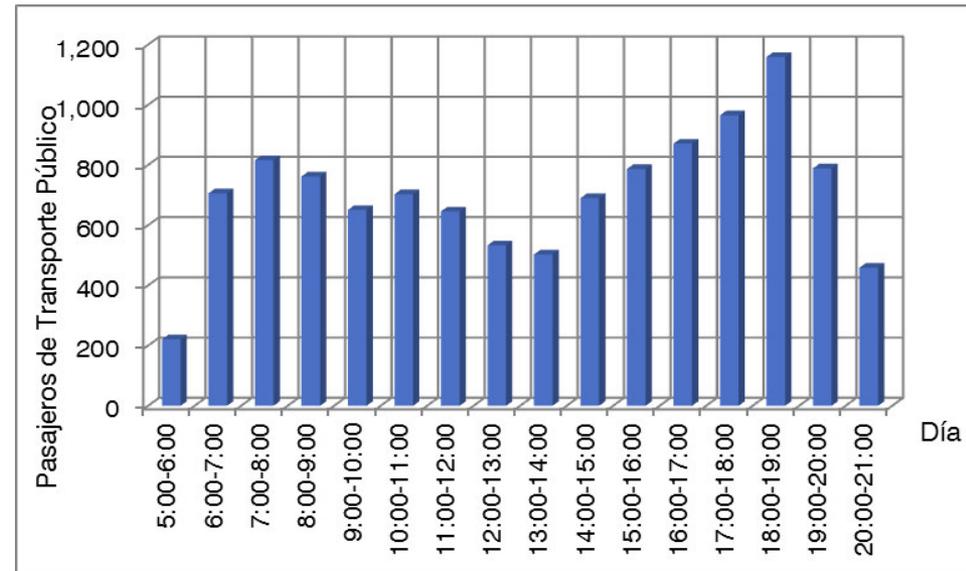
Perfil Horario de Pasajeros del Transporte Público Intermunicipal



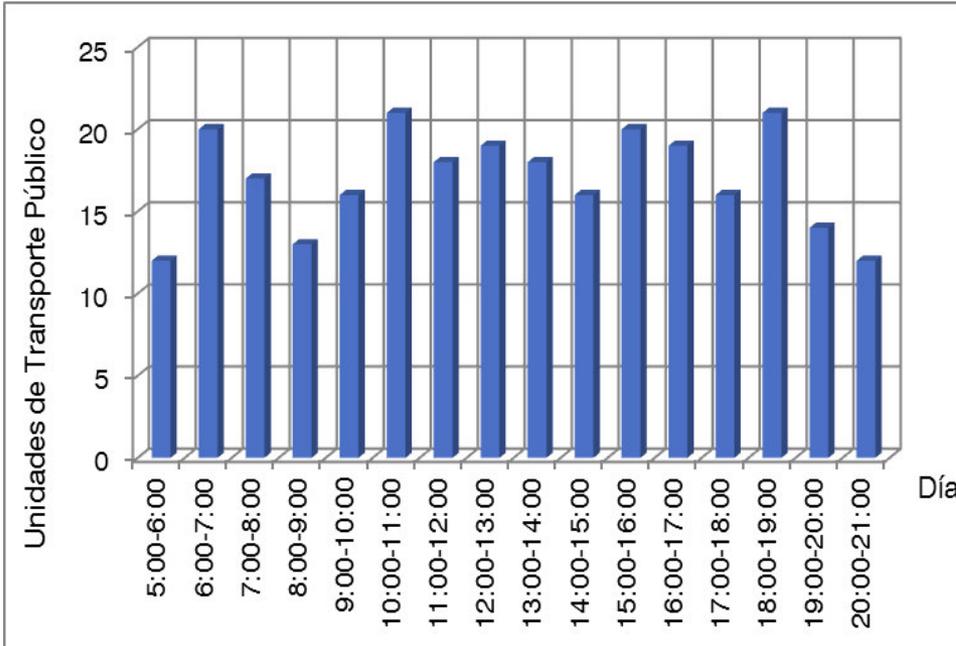
Perfil Horario Flujo de las Unidades de Transporte Público



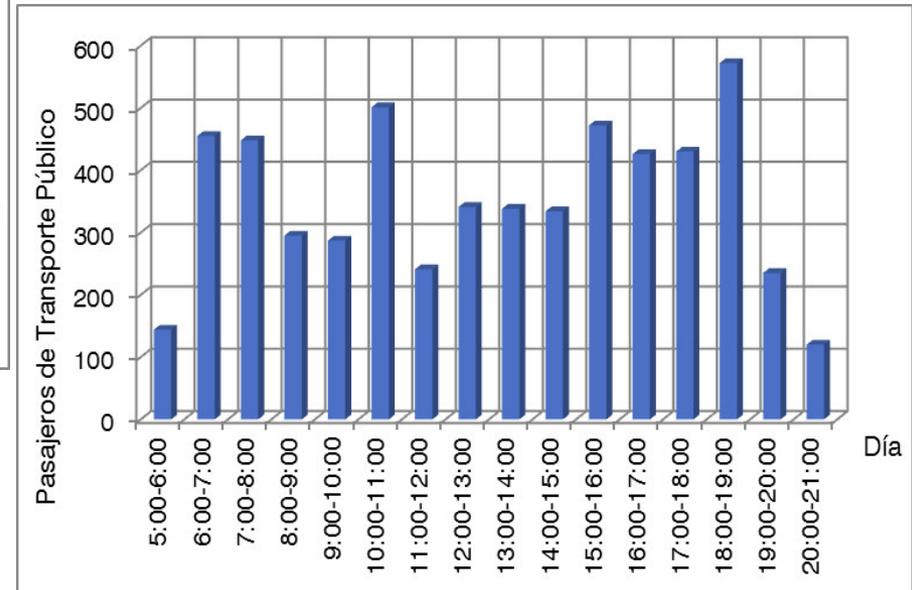
Perfil Horario de Pasajeros del Transporte Público Intermunicipal



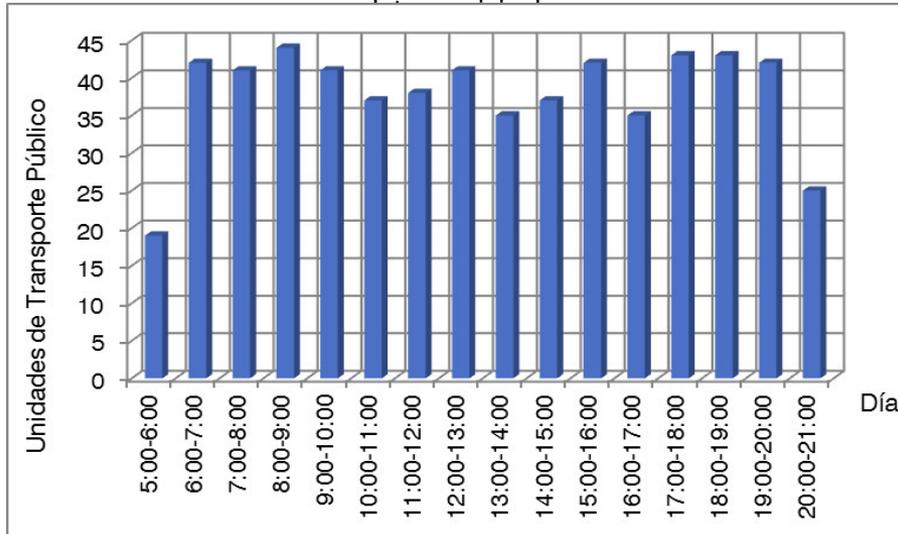
Perfil Horario Flujo de las Unidades de Transporte Público Intermunicipal



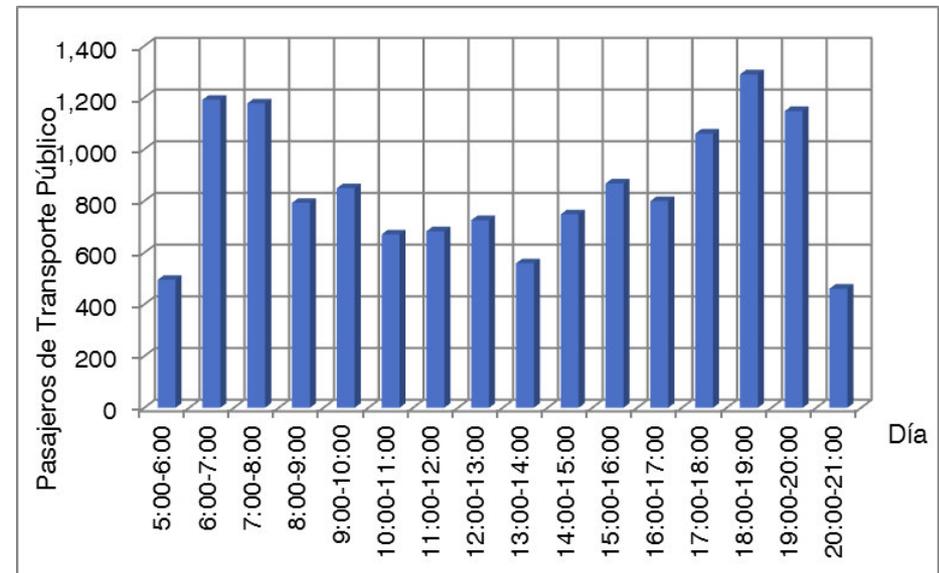
Perfil Horario de Pasajeros del Transporte Público Intermunicipal



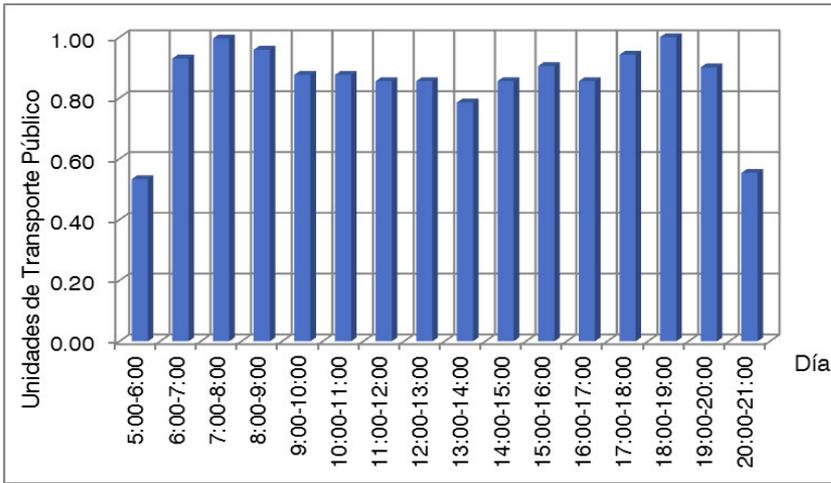
Perfil Horario Flujo de las Unidades de Transporte Público



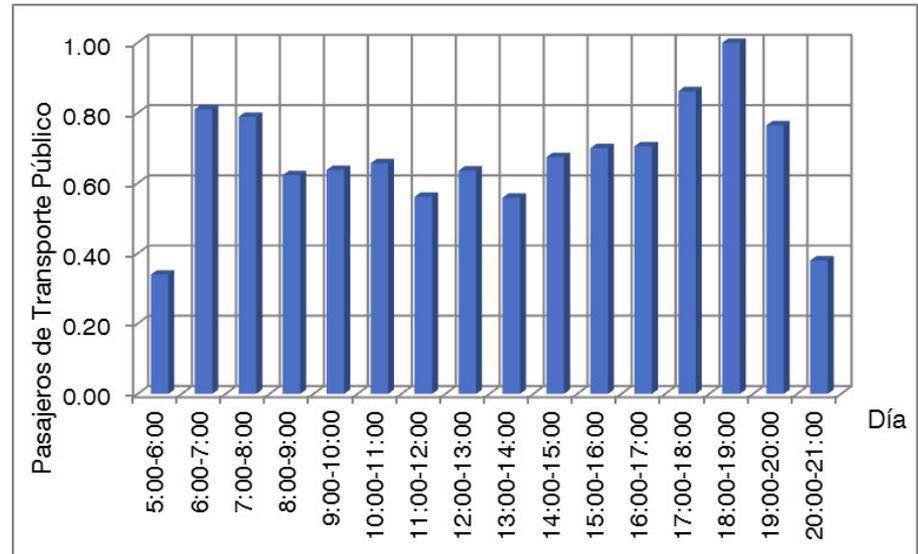
Perfil Horario de Pasajeros del Transporte Público Intermunicipal

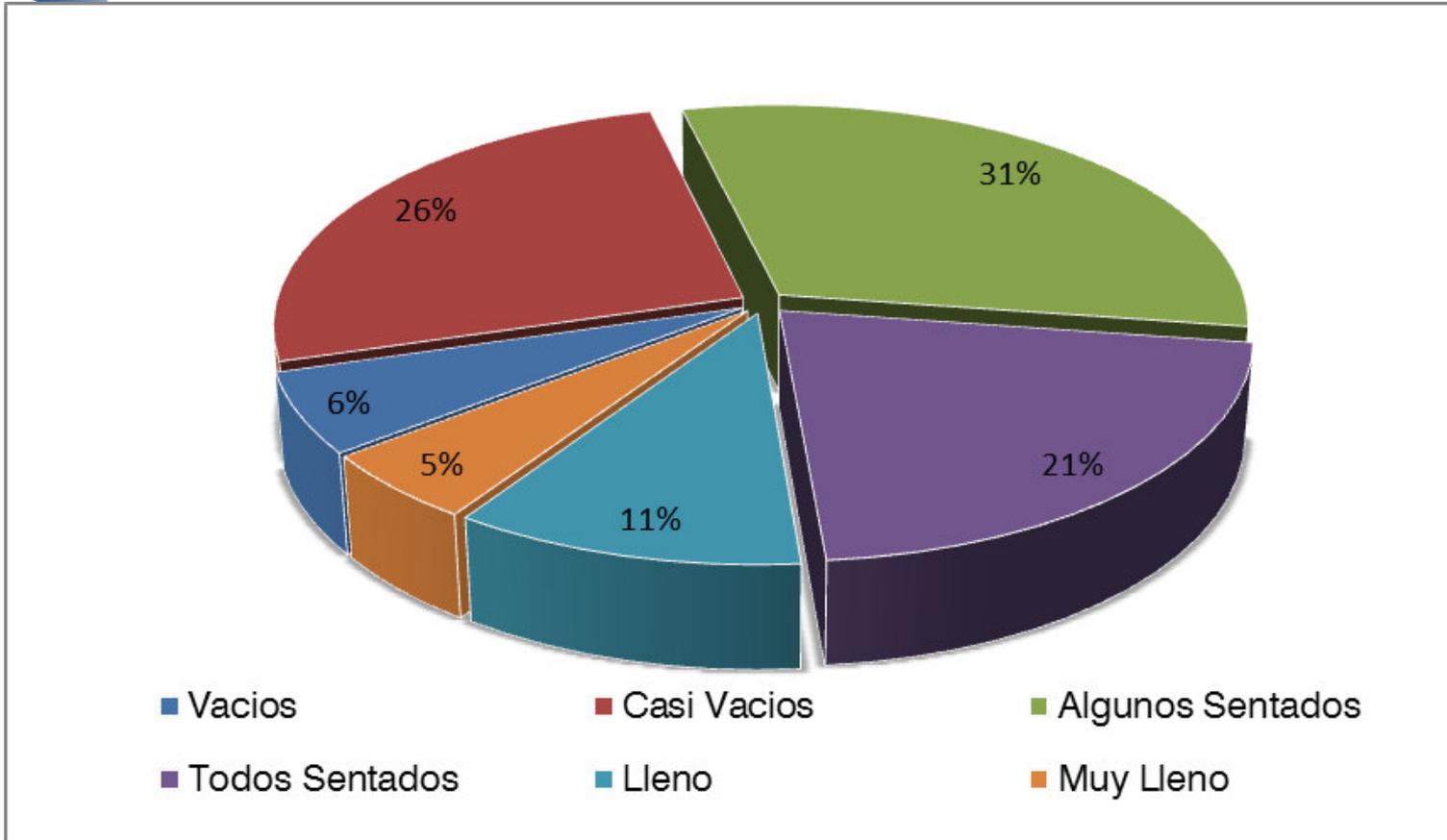


Flujo Normalizado de las Unidades de Transporte Público Intermunicipal

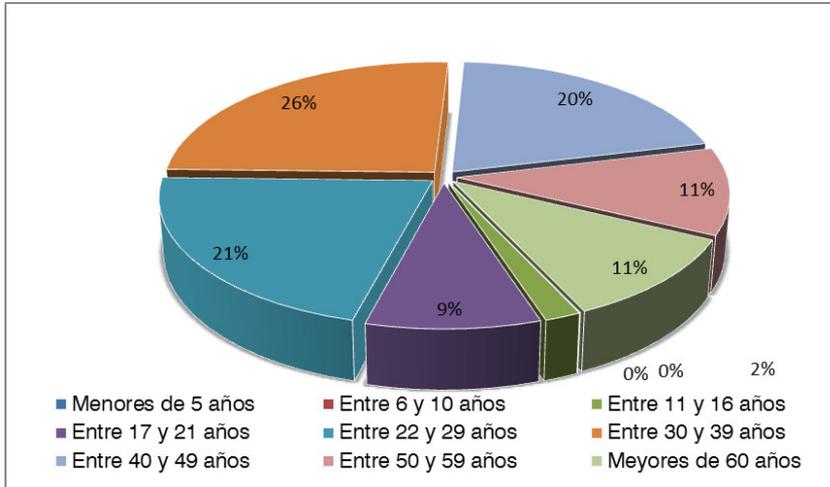


Flujo Normalizado de pasajeros de Transporte Público Intermunicipal

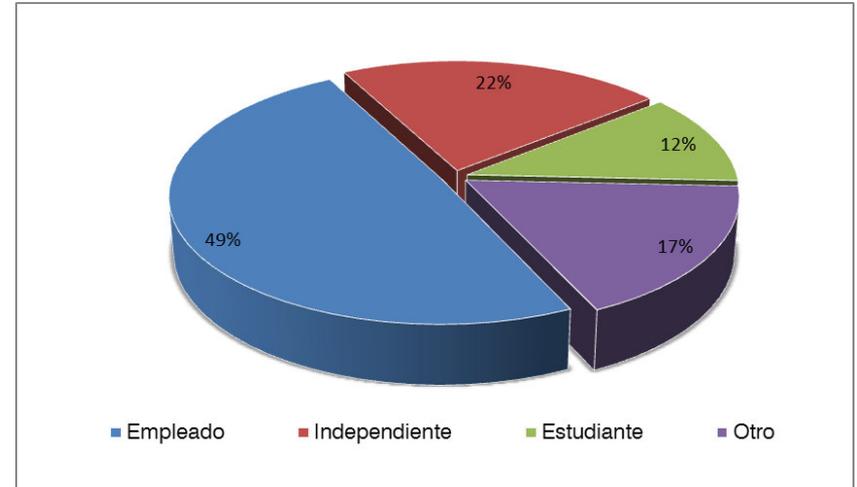




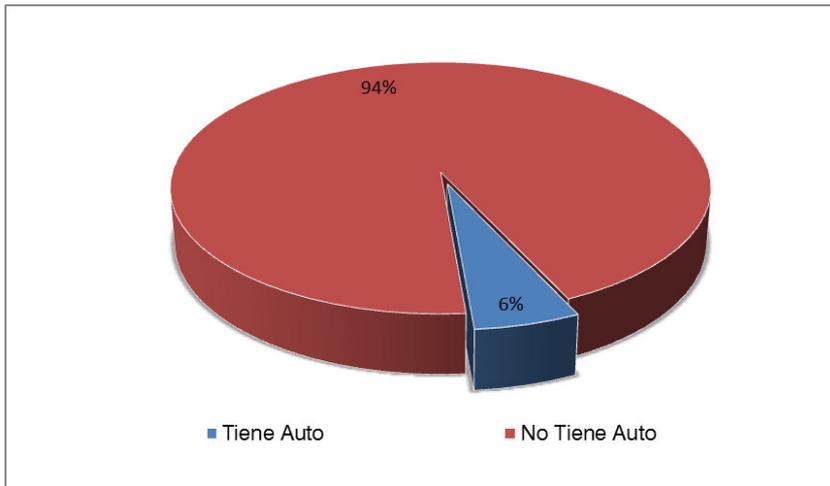
Edad de los Usuarios del Transporte Público Intermunicipal



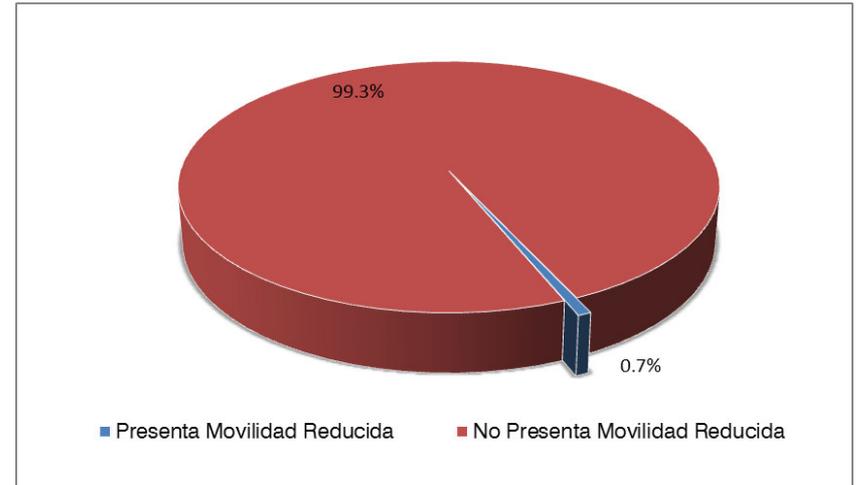
Ocupación de los Usuarios del Transporte Público Intermunicipal



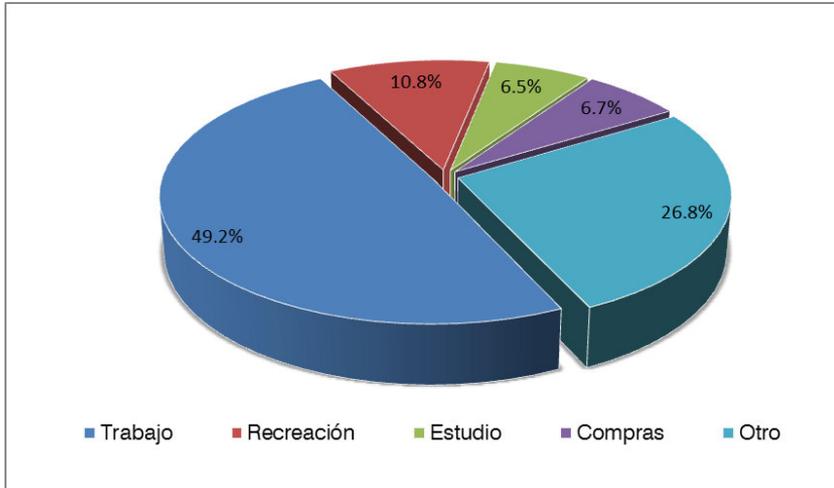
Tenencia de Auto en los Usuarios del Transporte Público Intermunicipal



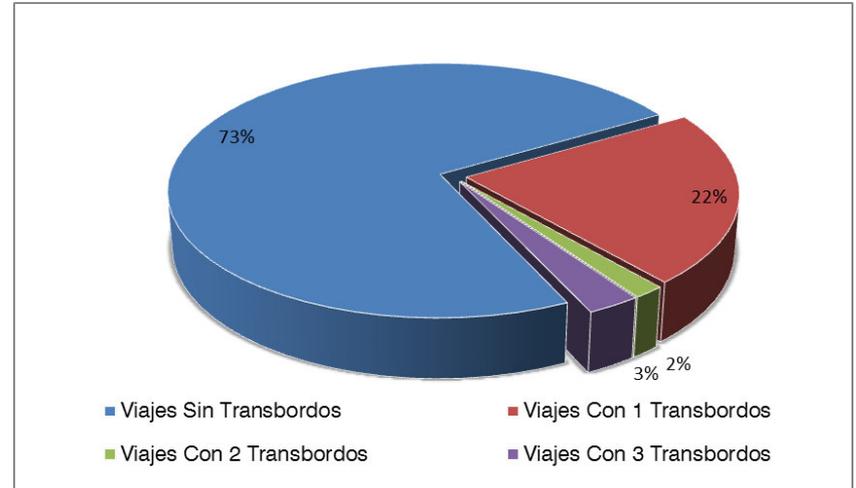
Usuarios del Transporte Público Intermunicipal en Condiciones de Movilidad Reducida



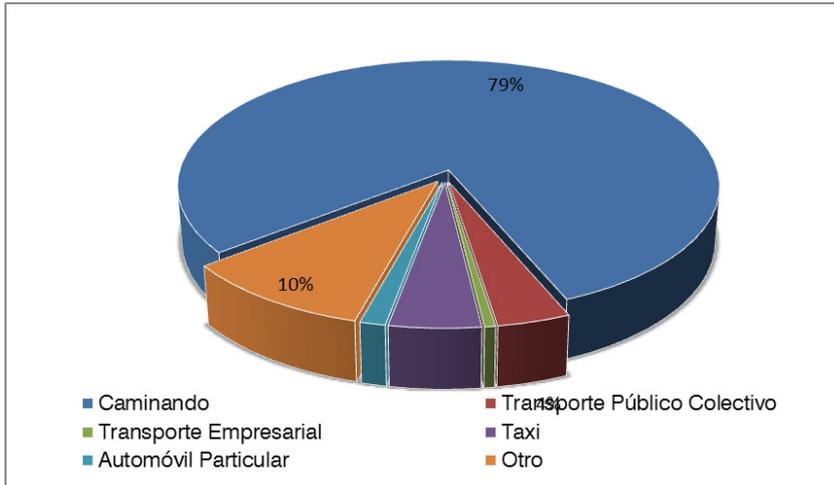
Motivos de Viaje de los Usuarios del Transporte Público Intermunicipal



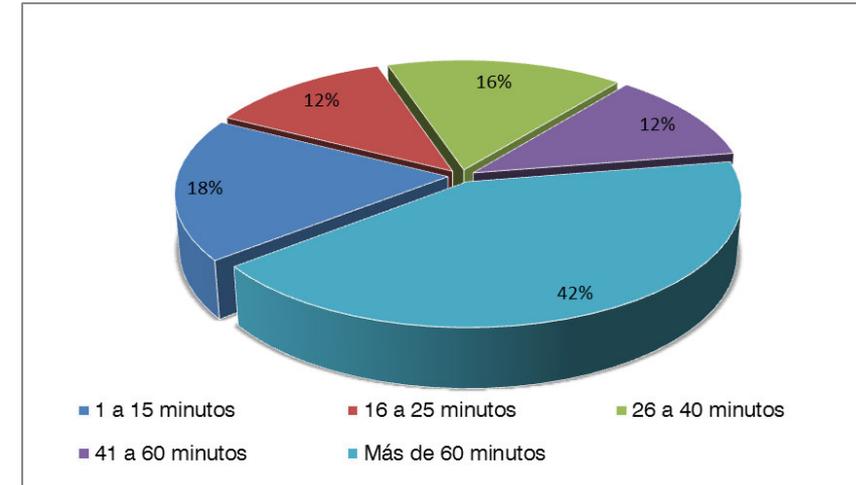
Promedio de Traslados Requeridos para Realizar el Viaje Intermunicipal



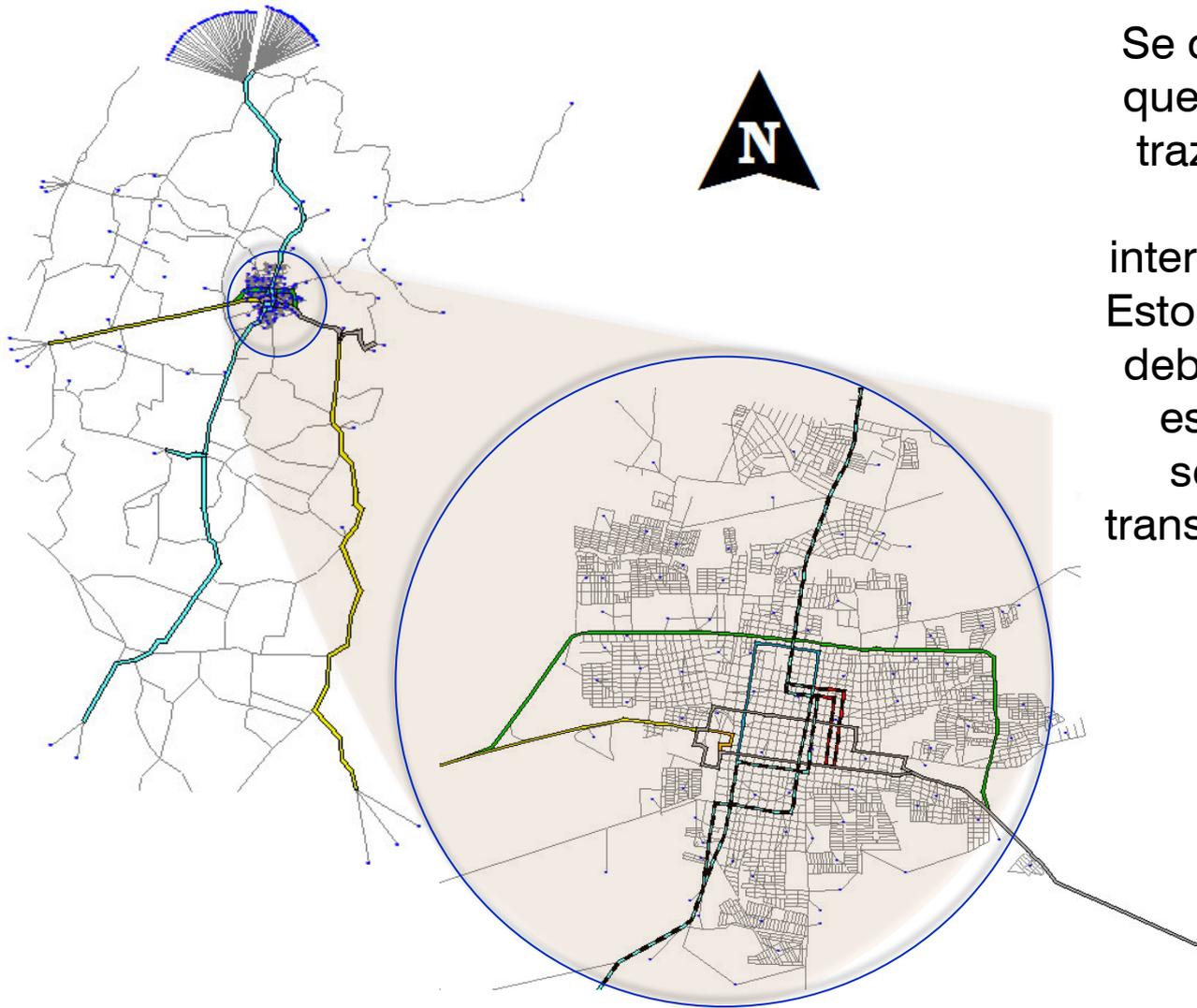
Medio de Transporte Usado para Llegar al Paradero de Transporte Público Intermunicipal



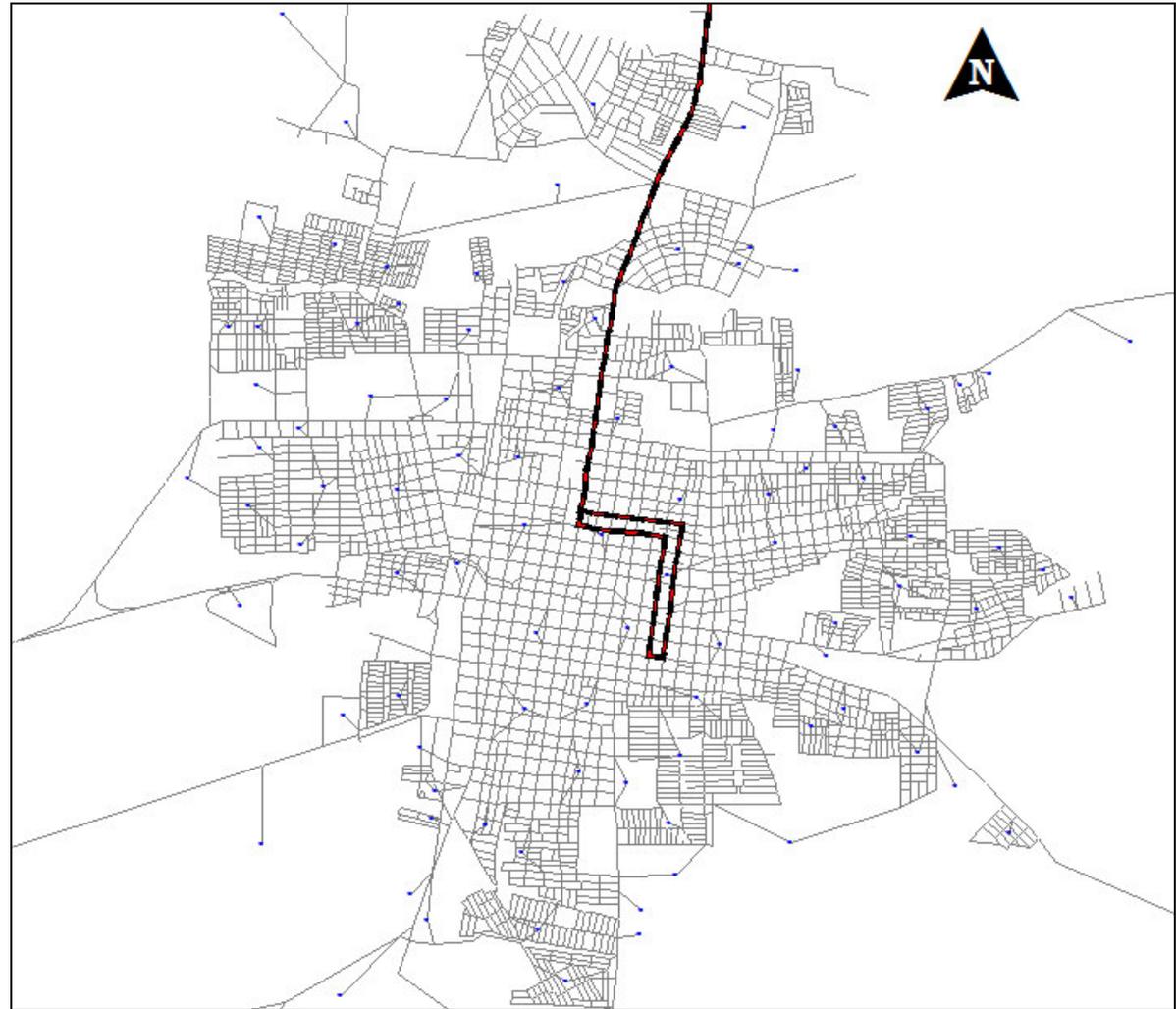
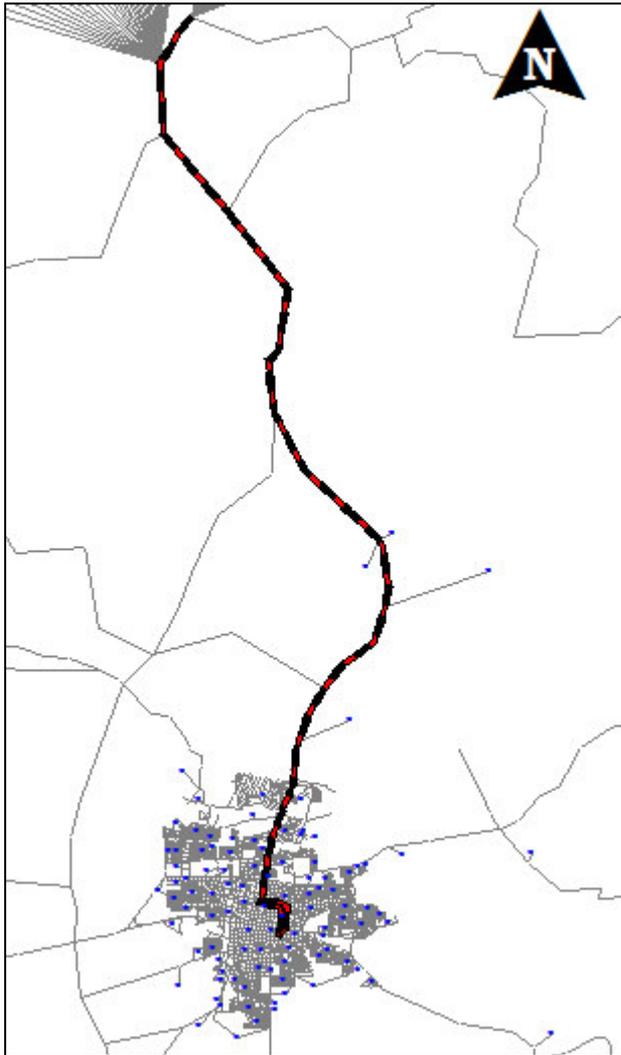
Tiempo Promedio de los Viajes Encuestados en el Transporte Público Intermunicipal

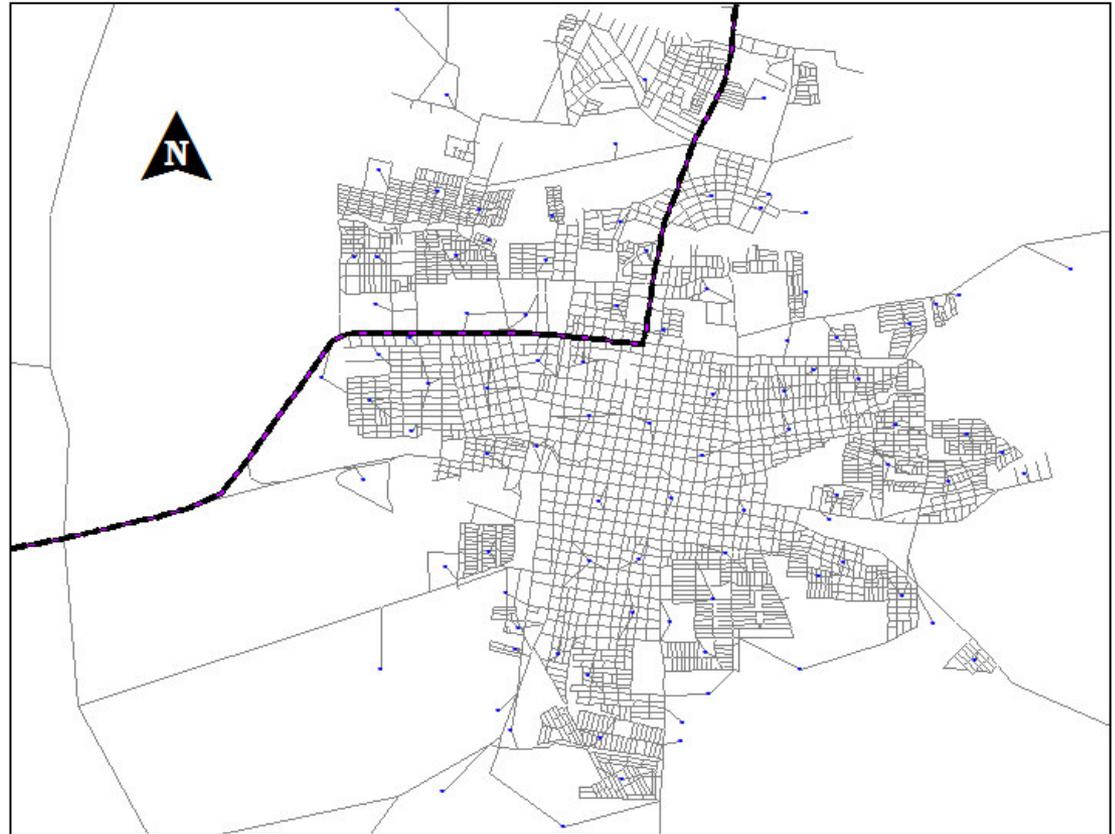


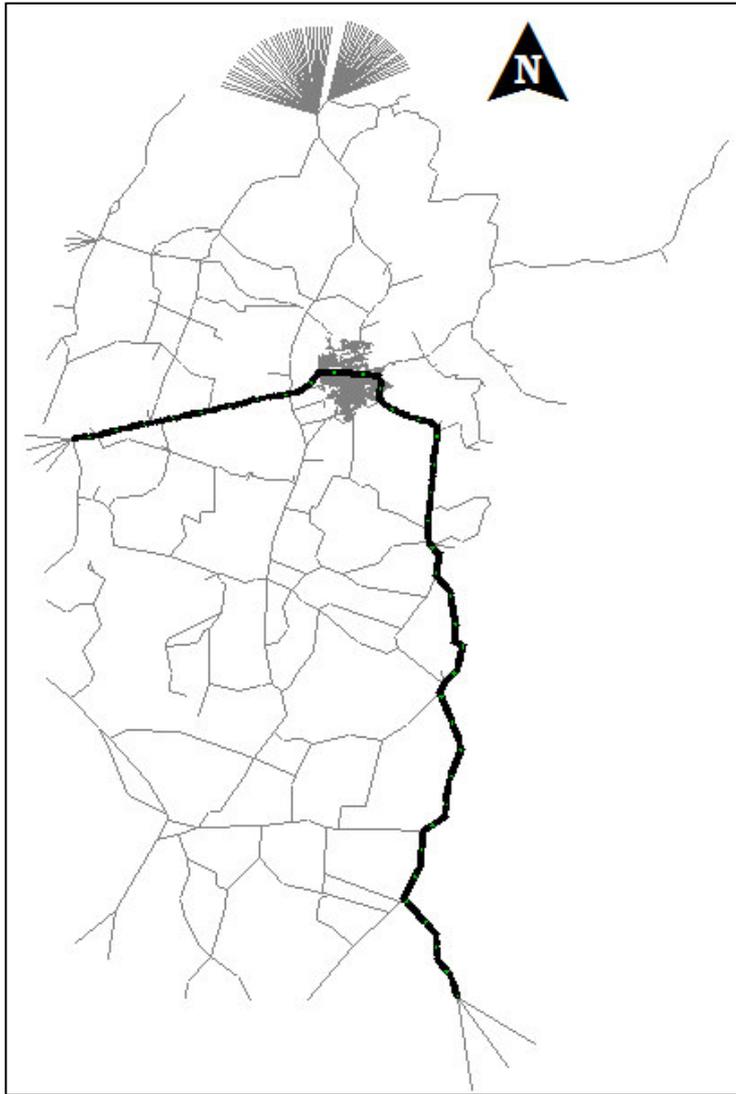
# Análisis de Matriz distribución de demanda de viajes de transporte público intermunicipal

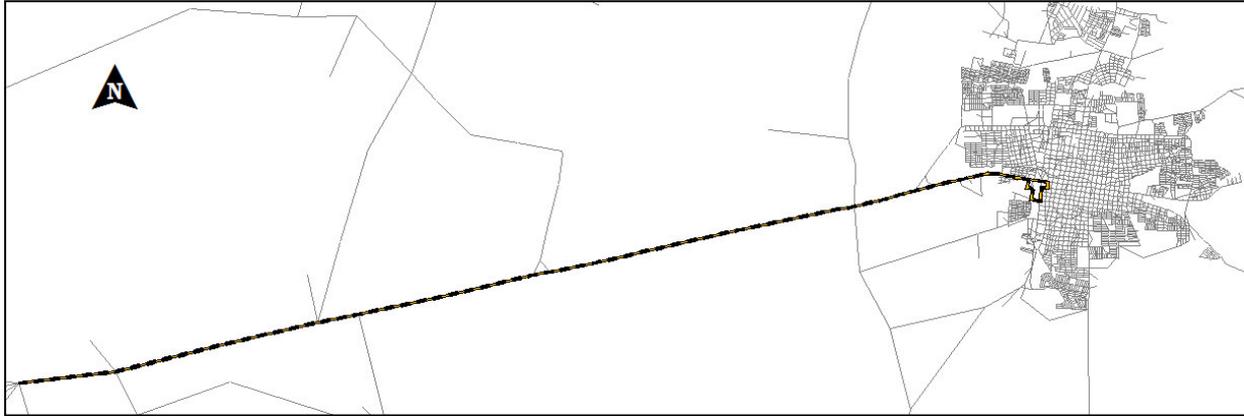


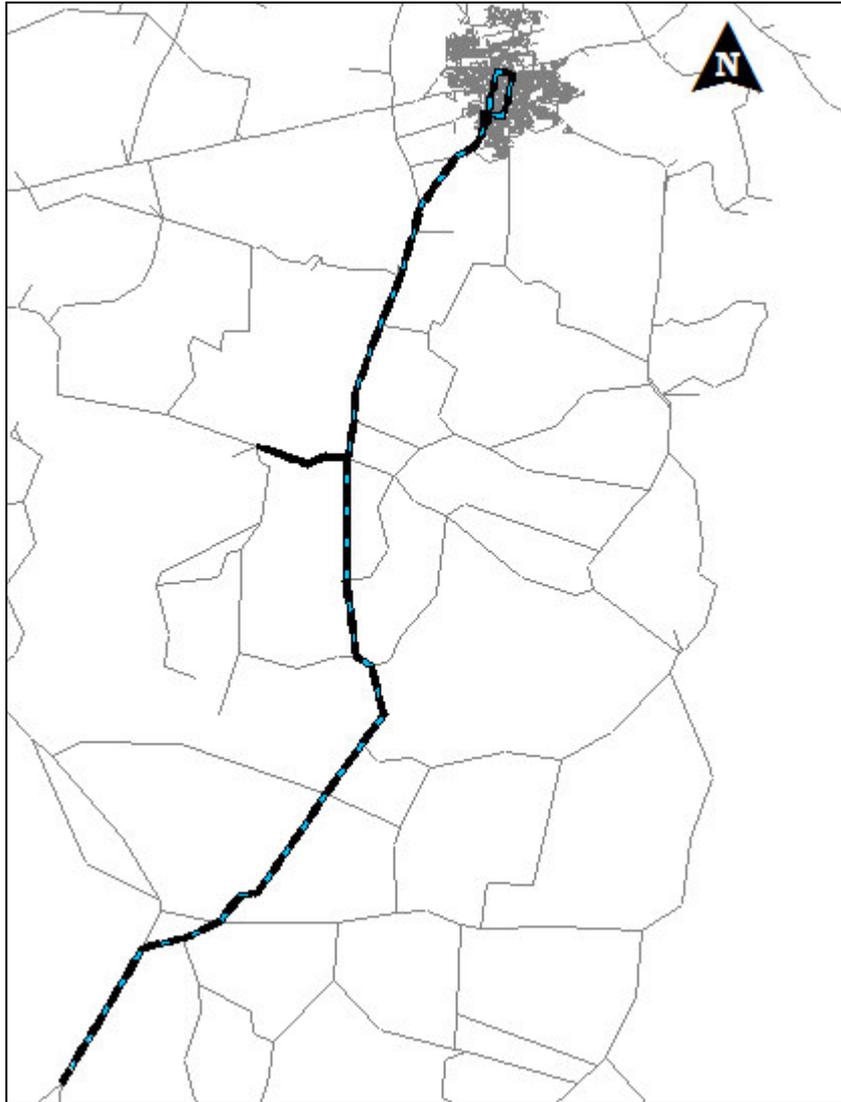
Se definieron 8 Rutas tipo, que representan todos los trazados que realizan las rutas de transporte intermunicipal en la ciudad. Esto quiere decir, que no se debe asociar cada uno de estos trazados a algún servicio específico de transporte intermunicipal en particular.

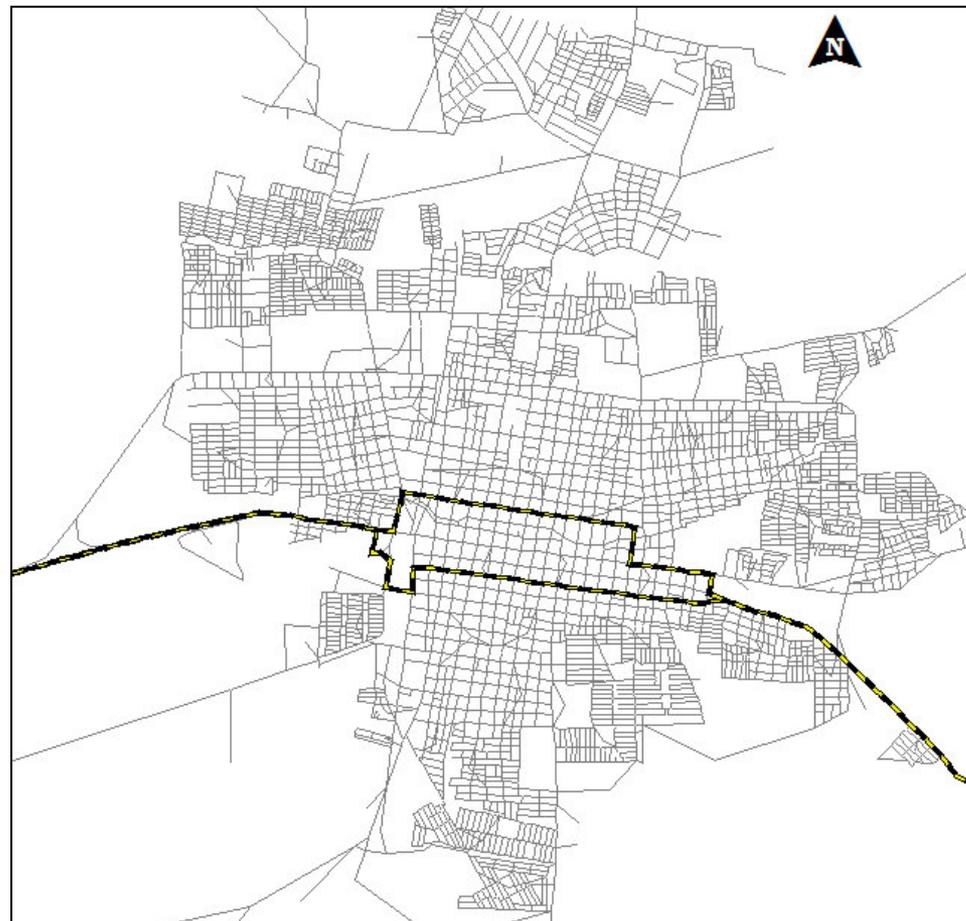
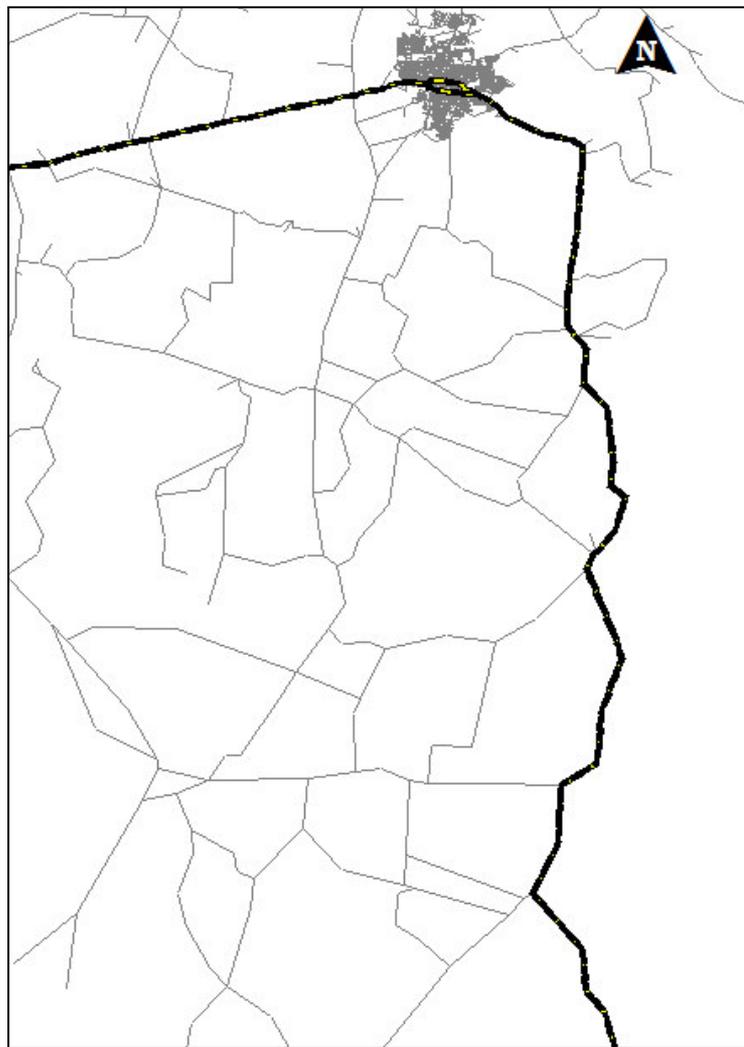


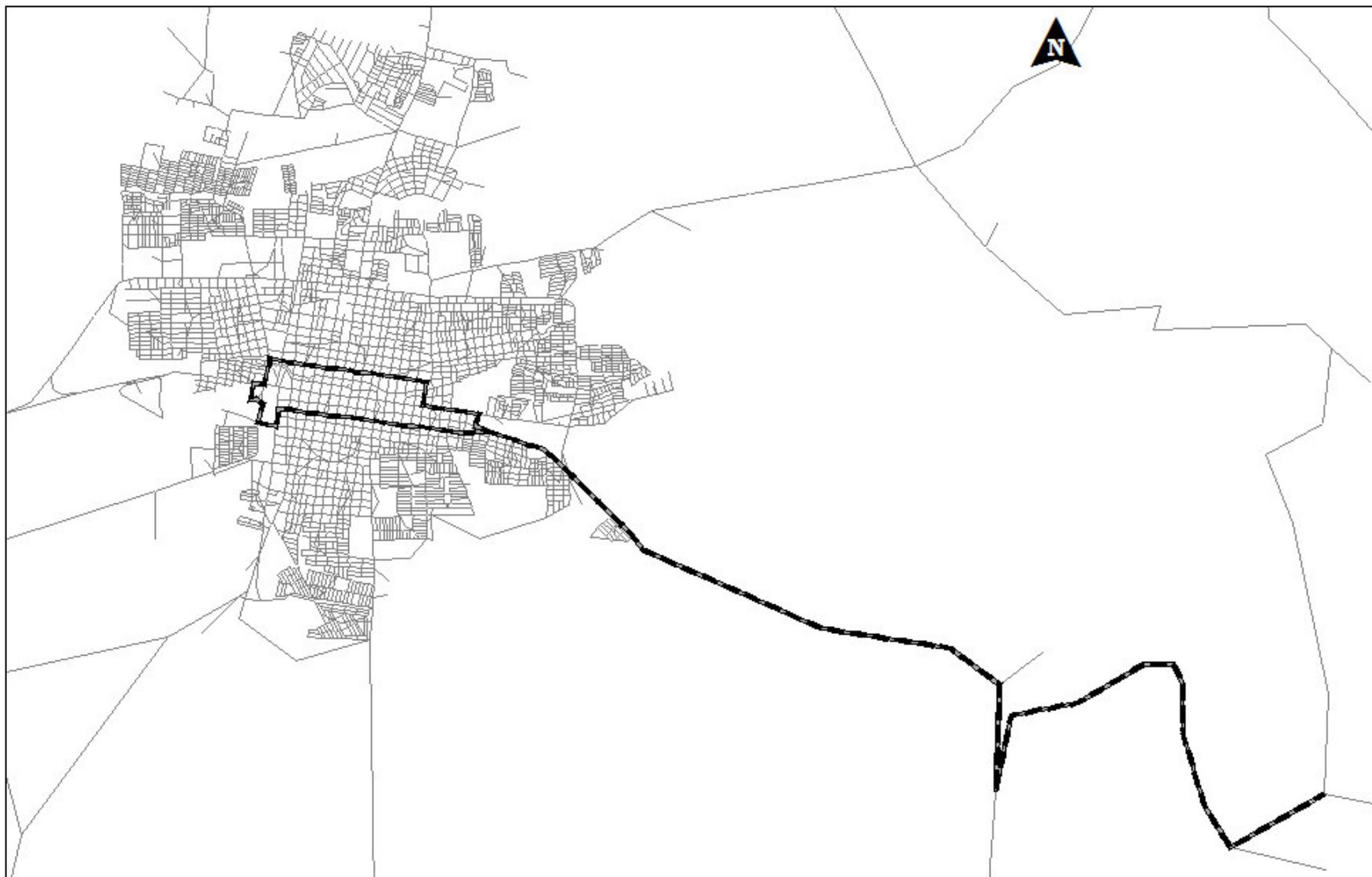


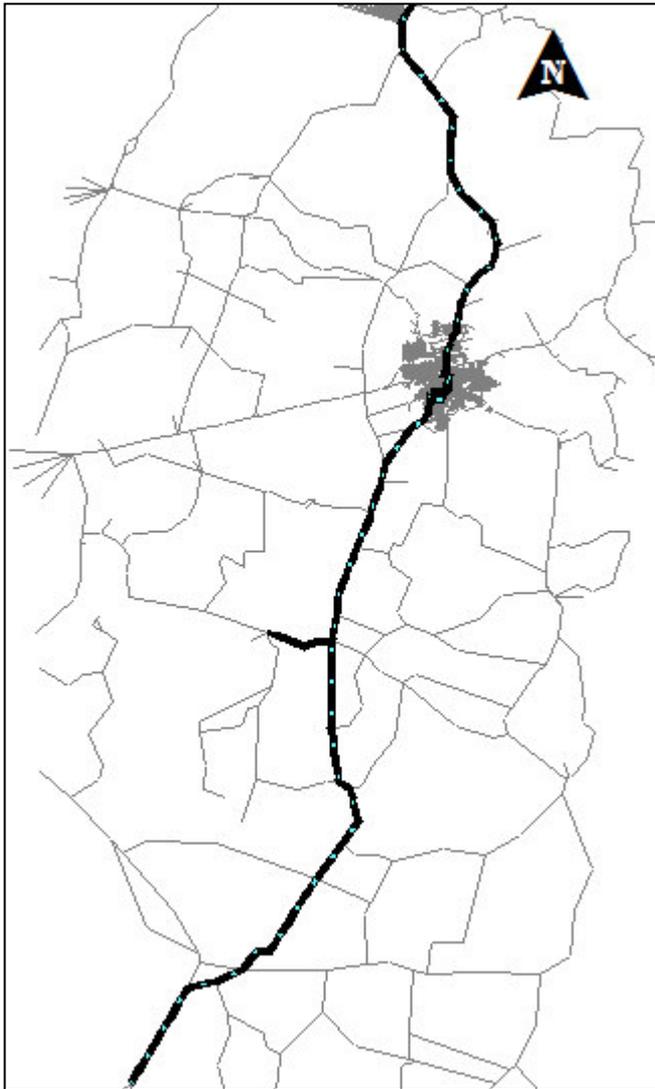


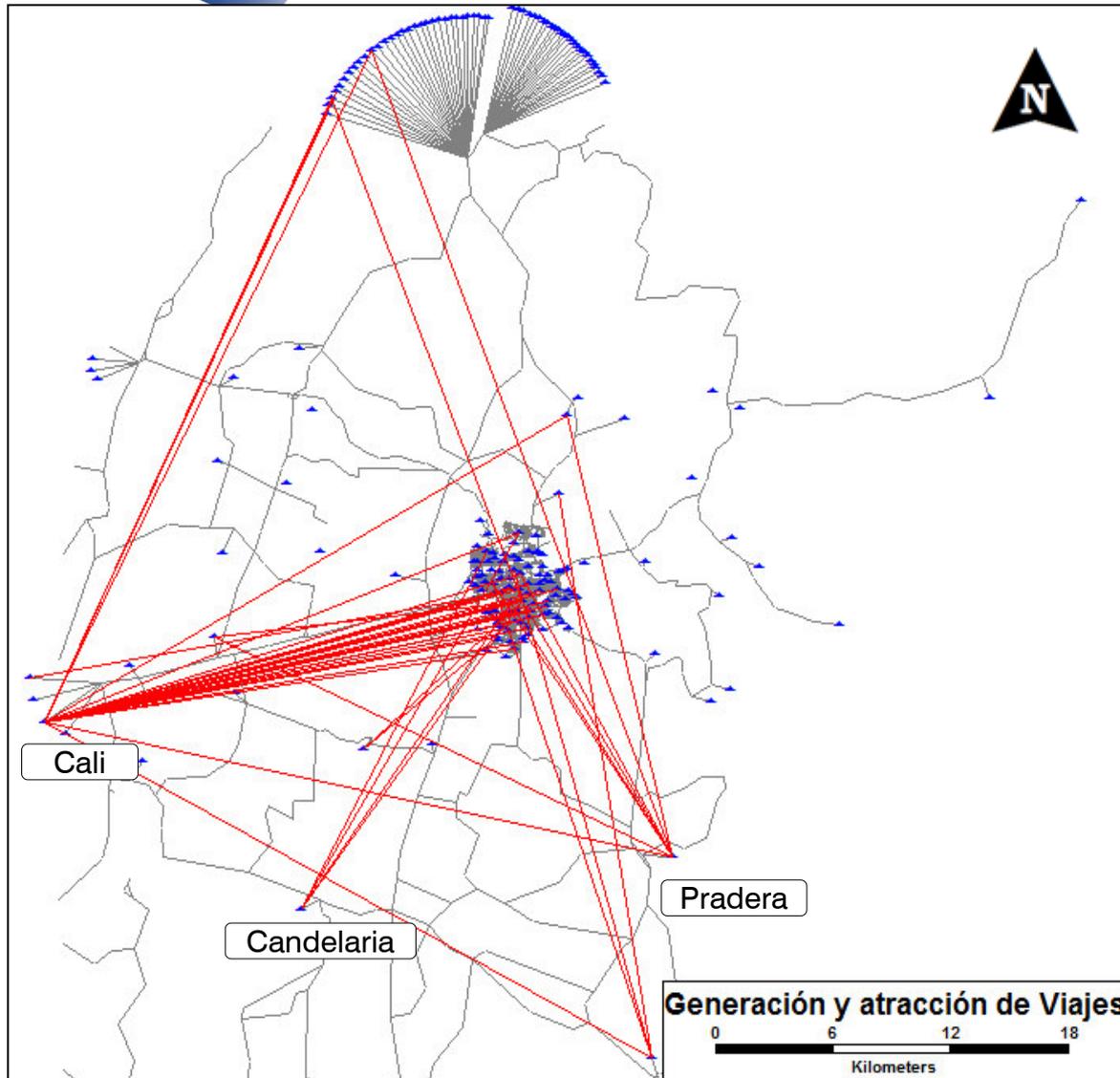




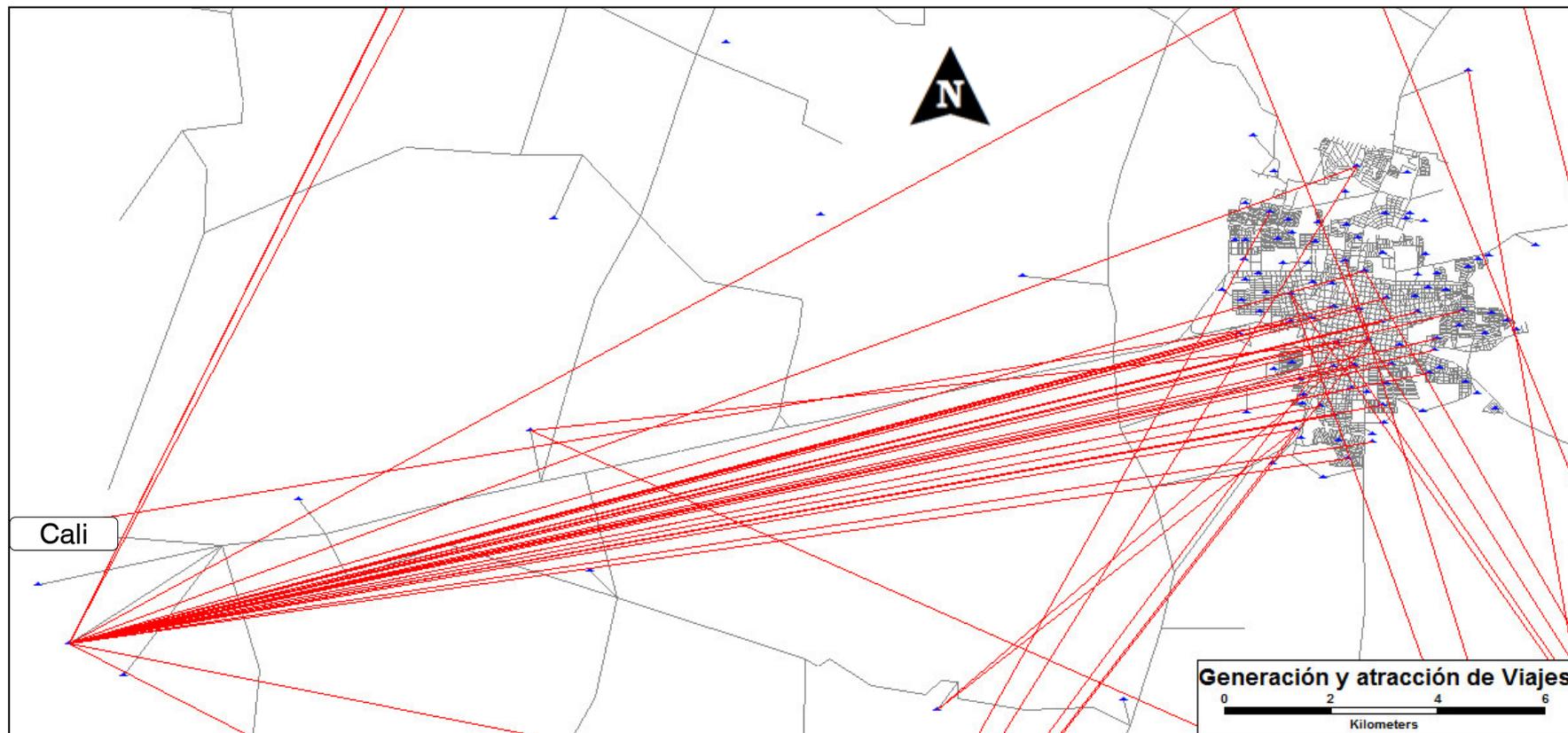


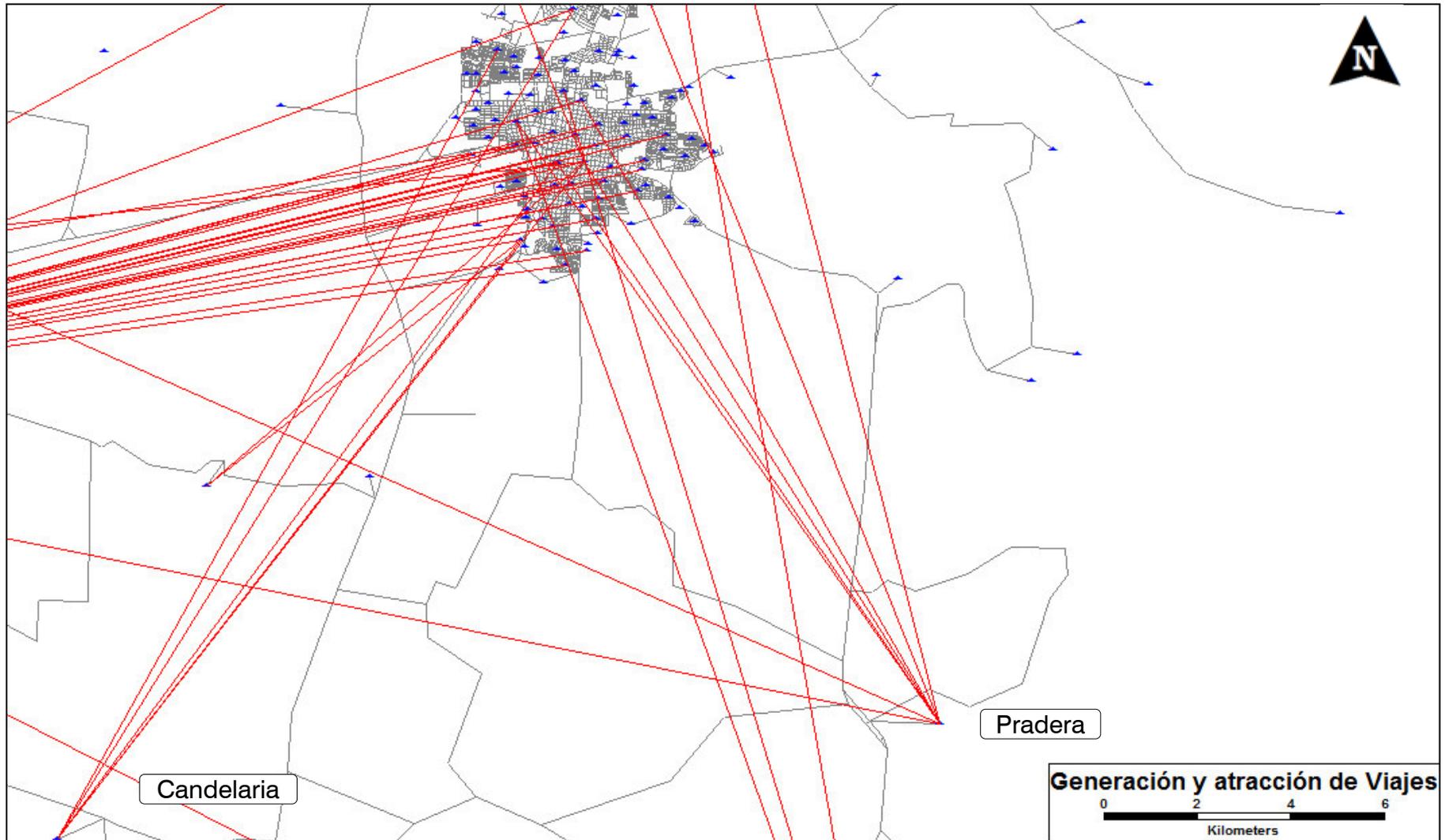


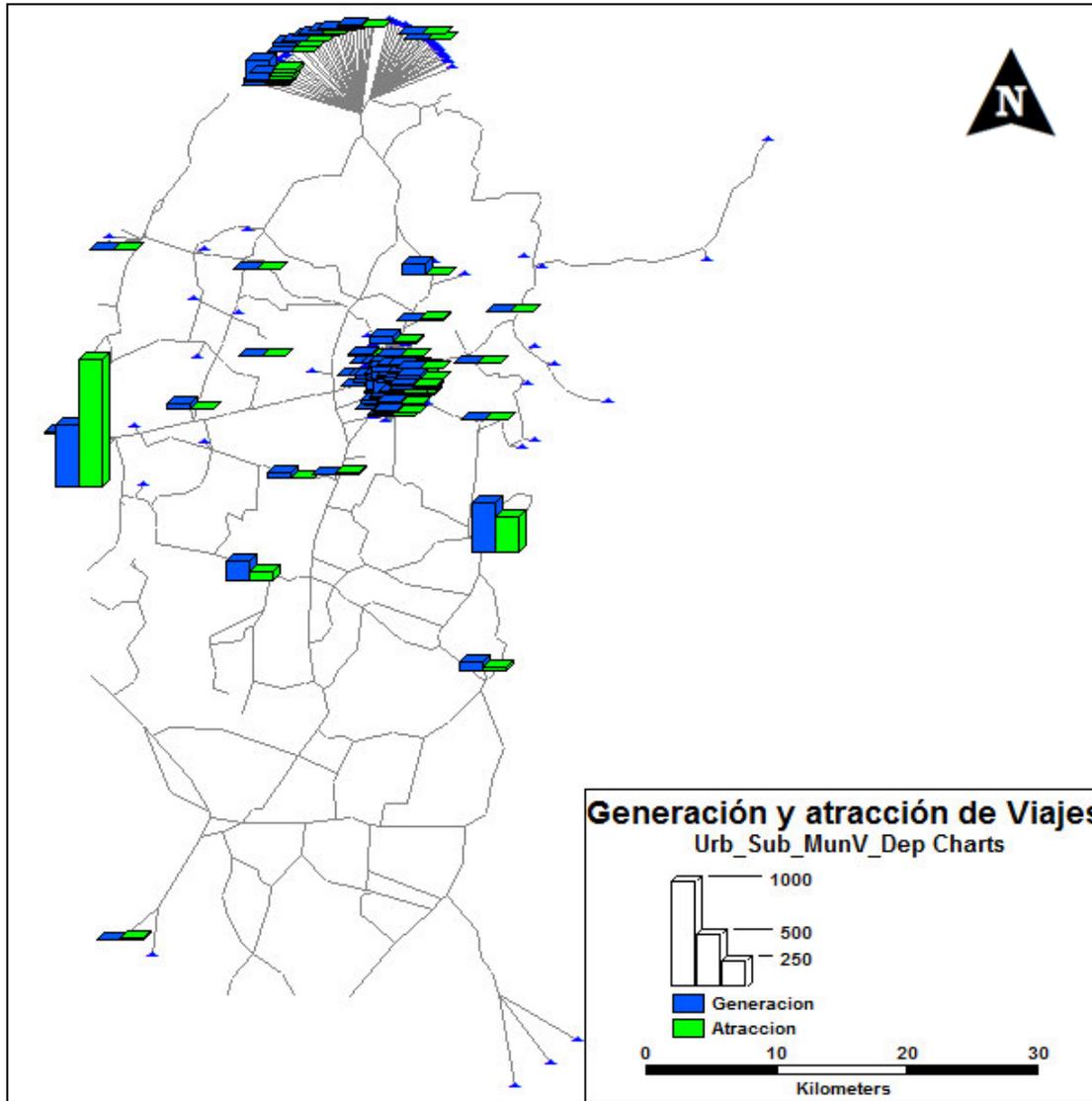


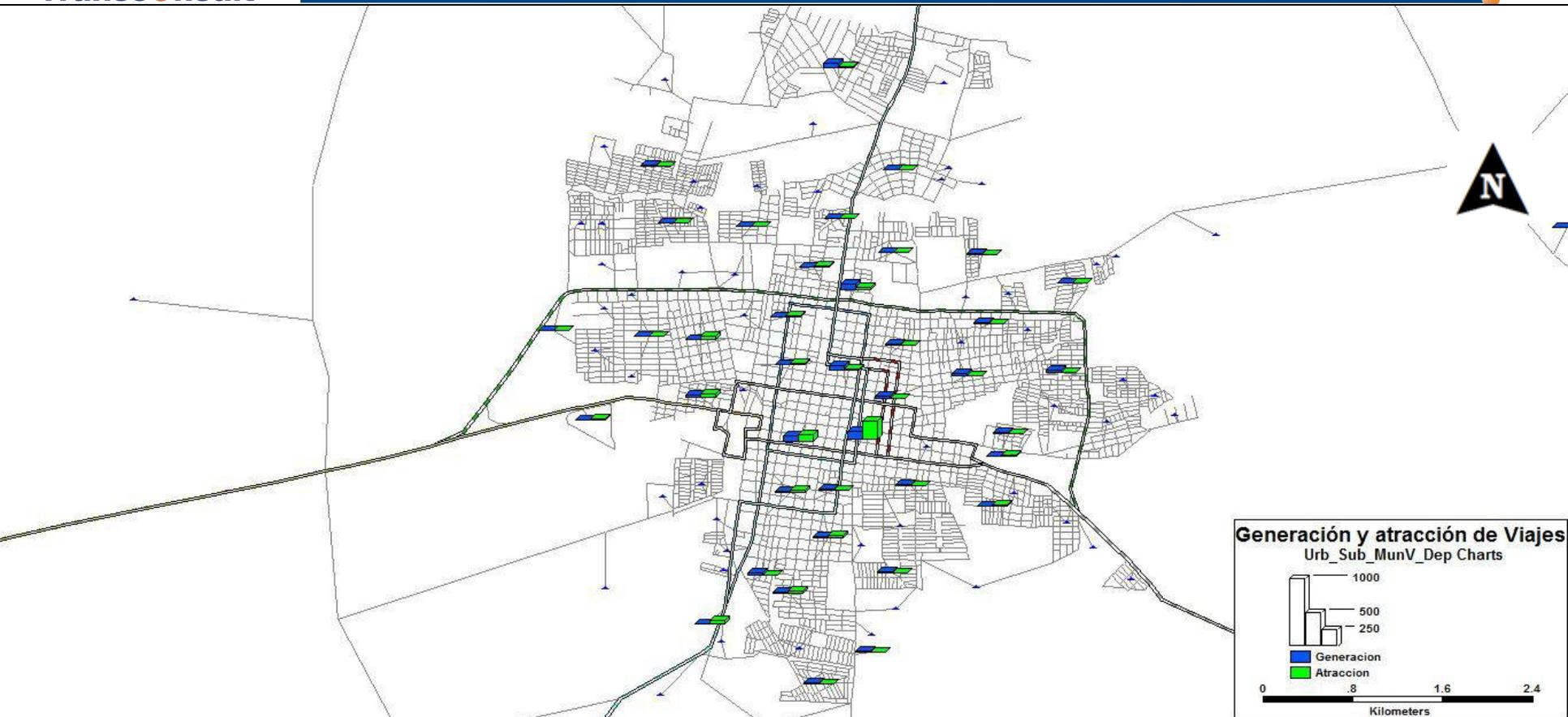


En términos de la demanda servida en función del servicio para el cual esta autorizado el transporte público intermunicipal, se observa en las líneas de deseo de viajes que la principal interacción de viajes se da entre el municipio de Palmira con el Municipio de Cali, seguida en cantidad por el número de viajes que se presentan con zonas externas ubicadas hacia el sur por la candelaria y al sur oriente por pradera y otros viajes que provienen de municipios ubicados al norte de Palmira.









La Generación y atracción de viajes para el transporte publico intermunicipal se distribuye a lo largo de todas las zonas de análisis del municipio, pero con mayor concentración en la zona centro.

- El mayor punto de generación y atracción de viajes para el transporte público intermunicipal en el casco urbano se encuentra en el centro de la ciudad.
- Los viajes cuyo origen/destino es el centro, están ocasionando diversas externalidades como:
  - Competencia directa con la operación del transporte público urbano.
  - Congestión vehicular
  - Bajas velocidades de circulación
  - Deterioro acelerado de la malla vial
- La distribución de viajes (Líneas de deseo) que se dan en transporte intermunicipal, tienen acceso al municipio de Palmira por diferentes zonas y vías de ingreso, y en todos los casos están realizando recorridos internos en el casco urbano del municipio, generando así un uso en exceso de la malla vial urbana por parte de este transporte.
- Dado que el transporte intermunicipal conecta municipios ubicados en diferentes salidas de Palmira, no es conveniente plantear la existencia de un único terminal de transportes, dado que no se lograrían los beneficios de racionalizar el uso de la malla vial urbana, especial en la zona céntrica de la ciudad, y evitar la competencia con el transporte público urbano por parte de este transporte intermunicipal.

Por lo anterior se recomienda la localización de 2 puntos estratégicos para realizar intercambio modal, que permitirán disminuir el tráfico de vehículos de transporte intermunicipal dentro del casco urbano, disminuyendo la ocurrencia de las externalidades anteriormente comentadas.

