

50

AÑOS  
1958-2008



**DNP**

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

Transformando país



---

# **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA LA CIUDAD DE PASTO Y EL DISTRITO TURÍSTICO CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA**

**RENE ALEJANDRO CORTES FORERO**  
Director Infraestructura y Energía  
Departamento Nacional de Planeación

## Qué es un SETP?

- Son sistemas basados en la operación organizada y moderna del Transporte Público Colectivo
- Planeado para ciudades intermedias (250.000 y 600.000 habitantes)
- Permiten reducir el número de viajes no necesarios, actuar y conservar los centros históricos, promover la formalidad empresarial, asegurar el control efectivo de la operación y facilitar la movilidad de la ciudad.

## Elementos del sistema:

- Sistema de recaudo unificado
- Centro de control semafórico
- Sistema y centro de control de información de tránsito y transporte
- Terminales de cabecera (nuevas centralidades - CAMIS)
- Sistema de ayuda a la explotación
- Mantenimiento vial
- Módulos de transferencia
- Paraderos
- Actuación en centros

## Reorganización de Transporte Público Colectivo:

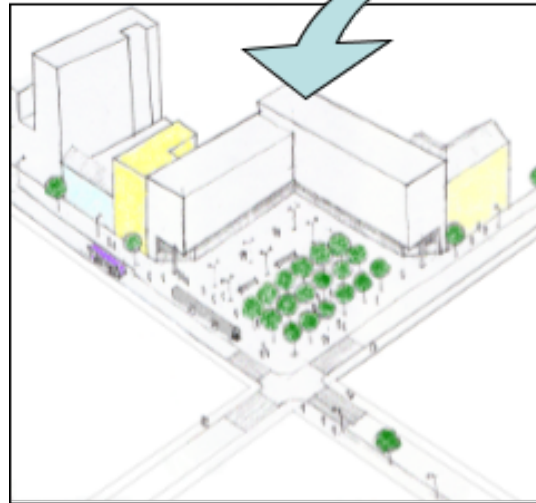
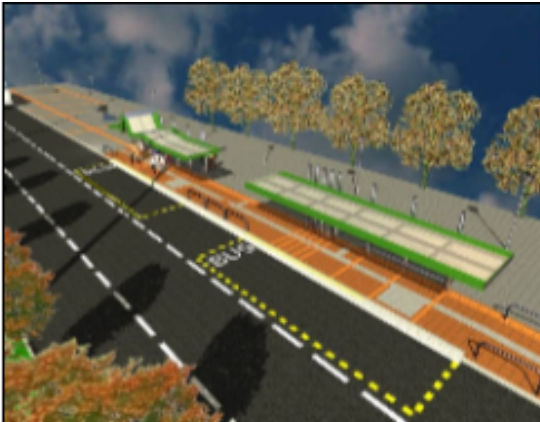
Creación de nuevas rutas, adecuación de la infraestructura a las nuevas condiciones de operación del sistema de transporte público colectivo, construcción de puntos de intercambio en el centro, asegurar la demanda, mediante el control de la prestación del servicio de transporte informal



Fuente: Steer Davies Gleave. 2008

## Actuación en Centros

Se basa esencialmente en el concepto del Centro como gran generador de viajes. Para ello, las intervenciones de la infraestructura deberán buscar ser más amigables con el entorno urbano.

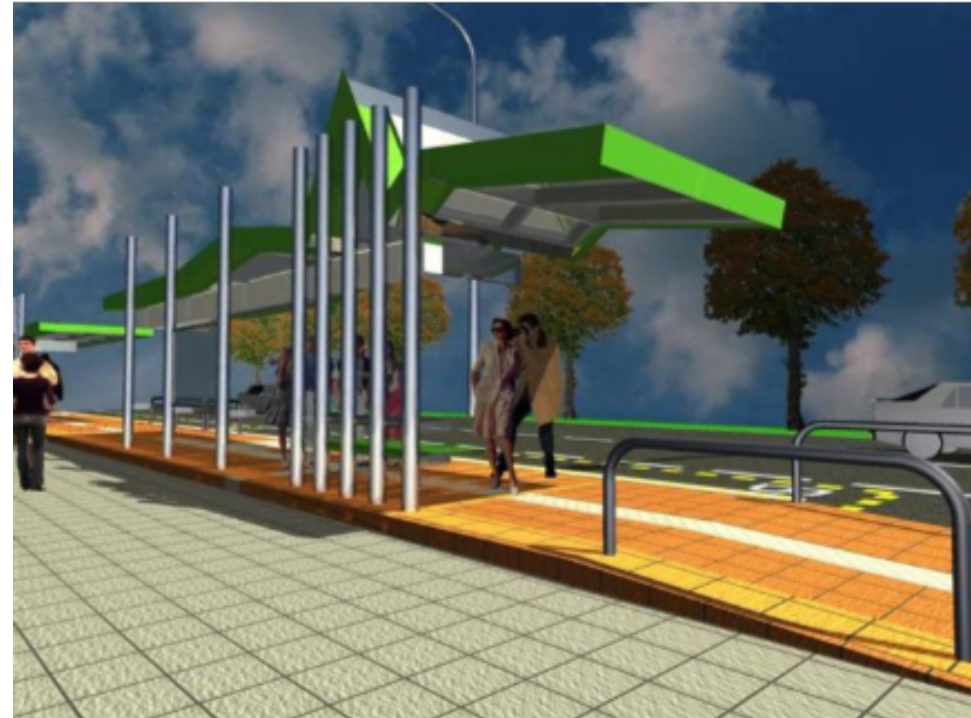


Fuente: PITT Pasto, D&G. TranSantiago, Chile

## Terminales de transferencia y creación de nuevas centralidades - CAMIS

Establecerse dentro del proceso de organización nuevos centros de servicios que permitan concentrar la operación de Transporte público.

Generación de nuevas centralidades que faciliten los procesos de eliminación de viajes no necesarios



Fuente: TranSantiago, Chile

## Estrategias para sistemas inteligentes de transporte

Esencialmente lo que se busca es un cambio en el esquema empresarial tradicional a uno basado en nuevas tecnologías, de tal manera que los sistemas de operación permitan un mayor control y una mejor planeación del servicio, todo ello se basa en las siguientes estrategias:

- Sistemas de Ayudas a la Explotación
- Mejora en el Tránsito y la Movilidad
- Mejoras en los Procesos de Operación y Control de Sobreoferta

## Estrategias para sistemas inteligentes de transporte







## Medio de Pago

La integración en el SETP estará principalmente determinado por el componente tecnológico del sistema de recaudo mediante la utilización del medio de pago.

Una vez establecido el sistema de recaudo con la tecnología de TISC, cualquier punto en la red de transporte, es considerado como sitio de integración

La integración puede estar limitada a un tiempo específico, a un número de transferencias, o a una combinación de las dos.



## Tipo de Vehículo

Las limitaciones en la sección de vía en los centros históricos, dificulta el desempeño, maniobrabilidad y velocidad de operación de los equipos.

Se busca homologar vehículos que cumplan con altos estándares de servicio:

Ambientalmente sostenible.

Maniobrabilidad.

Eficiencia.

Operatividad.

- Armenia
- Buenaventura
- Ibagué
- Manizales
- Montería
- Neiva
- Pasto
- Popayán
- Santa Marta
- Sincelejo
- Valledupar
- Villavicencio



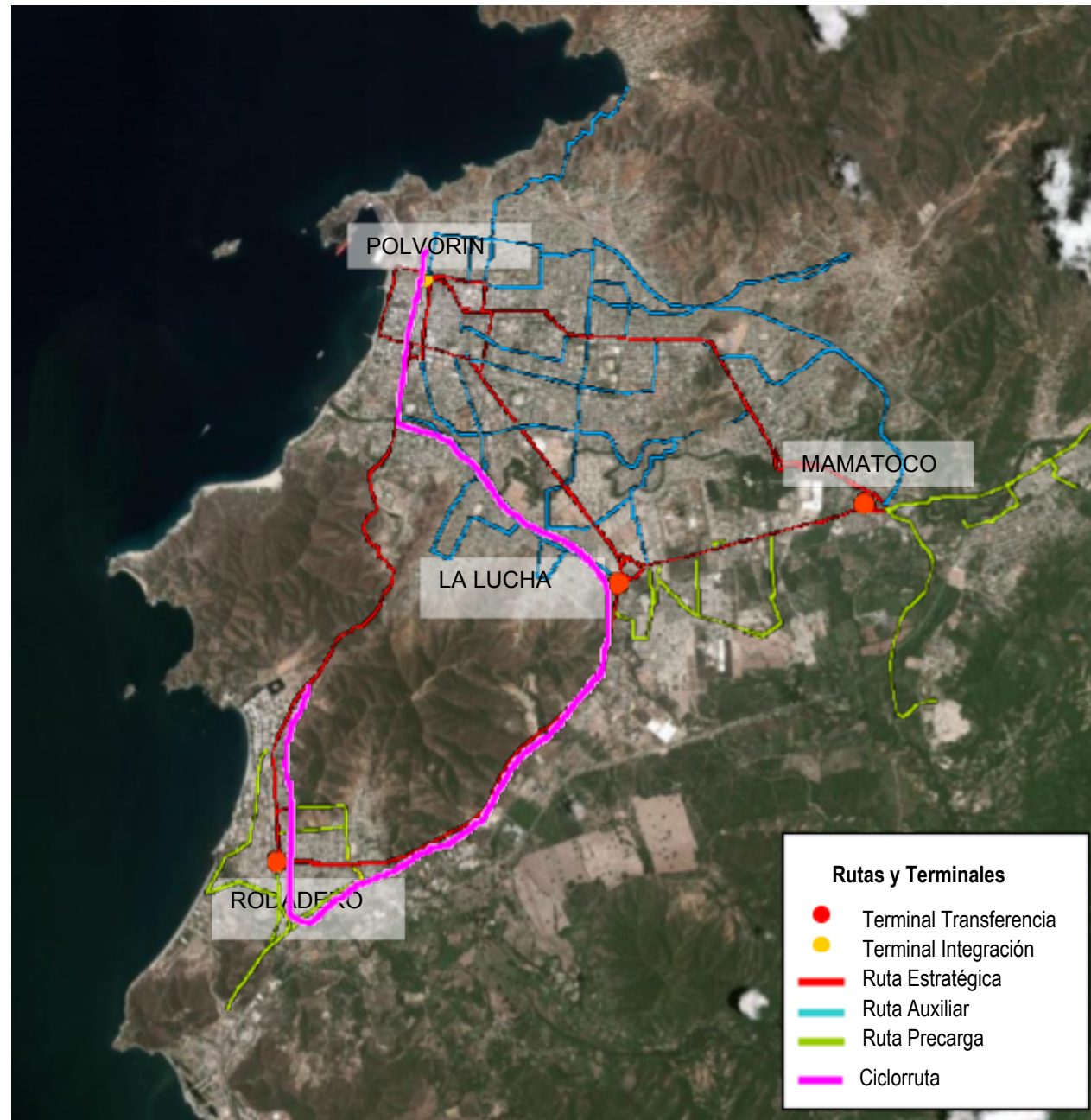
## Infraestructura

- 4 corredores estratégicos con 28,8 kilómetros de longitud
- 60,0 kilómetros donde transitan rutas precarga
- 57,9 kilómetros con prioridad para el bus
- 26 estaciones prepago
- 42 paraderos cubiertos con bahía, 112 paraderos cubiertos, 380 paraderos demarcados y con señal
- 3 terminales de transferencia y 1 una terminal de integración

## Operacional

- 4 rutas estratégicas que operarán con buses de alta y mediana capacidad, padrones (80 pasajeros) y busetones (48 pasajeros)
- 13 rutas de precarga vinculadas a las terminales de integración en los extremos de los corredores estratégicos
- 9 rutas auxiliares (entre barrios)

# DESCRIPCIÓN FÍSICA DEL PROYECTO SETP SANTA MARTA



# COMPONENTES DEL PROYECTO SETP SANTA MARTA

Inversión Pública		
Ítem	COP (MM 2008)	USD (MM)
Construcción de Obras Viales	164.310	70,9
Terminales de Transferencia y Abordaje	18.641	8,0
Sistema de Control SETP	10.000	4,3
Semáforos	3.300	1,4
Gerencia del Proyecto	2.960	1,3
Elaboración de Diseños	5.550	2,4
Interventoría	6.535	2,8
Costos Financieros	74.883	32,3
<b>Total Inversión Pública</b>	<b>286.272</b>	<b>123,4</b>
Inversión Privada		
Buses	40.900	17,6
Sistema de Recaudo	10.530	4,5
Patios y Talleres	25.500	11,0
<b>Total Inversión Privada</b>	<b>76.930</b>	<b>33,1</b>
<b>Valor Total del Proyecto Inv. Publica + Privada</b>	<b>365.109</b>	<b>156,5</b>

Año	Programación de Aportes Públicos			
	Nación		Municipio	
	COP (MM 2008)	USD (MM)	COP (MM 2008)	USD (MM)
2009			4.731	2,0
2010			20.000	8,6
2011	18.122	7,8	20.000	8,6
2012	30.953	13,4	10.000	4,3
2013	31.542	13,6	9.547	4,1
2014	39.628	17,1	8.464	3,7
2015	60.238	26,0	7.436	3,2
2016	19.151	8,3	6.460	2,8
	<b>199.634</b>	<b>86,2</b>	<b>86.638</b>	<b>37,3</b>

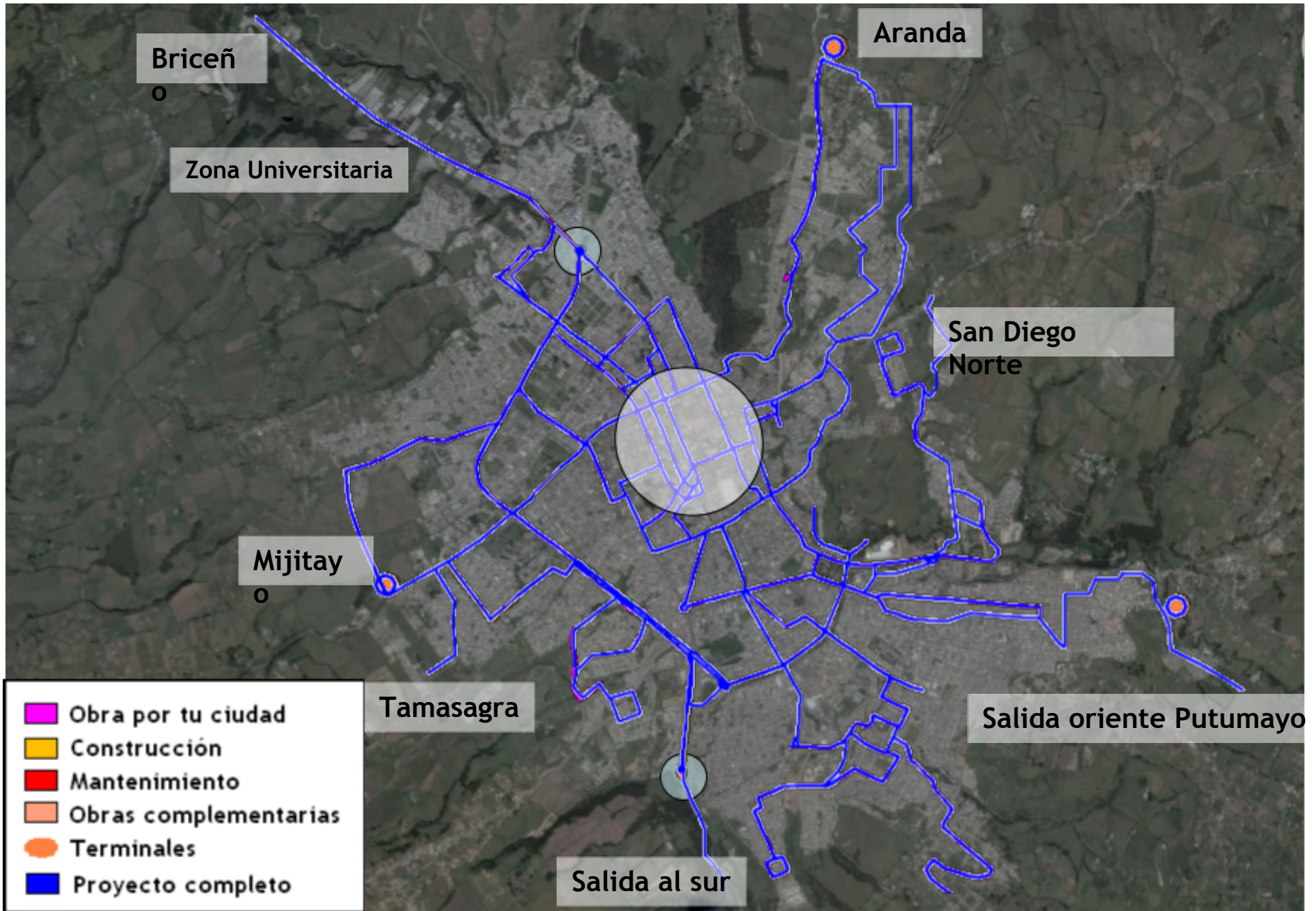
## Infraestructura

- 71.5 km de carriles preferenciales para el transporte público en la zona central de la ciudad
- CAMIS (Centro Administrativos Municipales de Información y Servicios)
- Señalización
- Patios y talleres
- Operacional ( cubrimiento del 100 % de la demanda)

## Operacional

- 8 rutas estratégicas que operarán por los ejes principales de la ciudad sobre carriles mixtos con buses de mediana capacidad (48 pasajeros)
- 14 rutas complementarias que servirán la demanda no atendida por la rutas estratégicas dentro del área de influencia del SETP

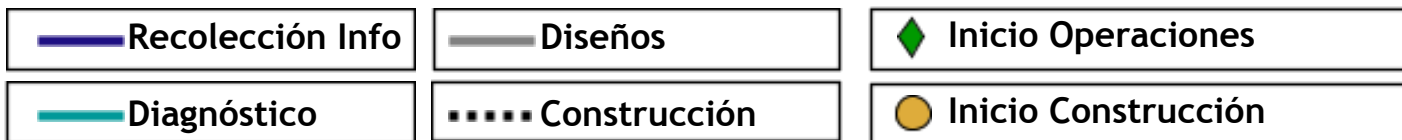
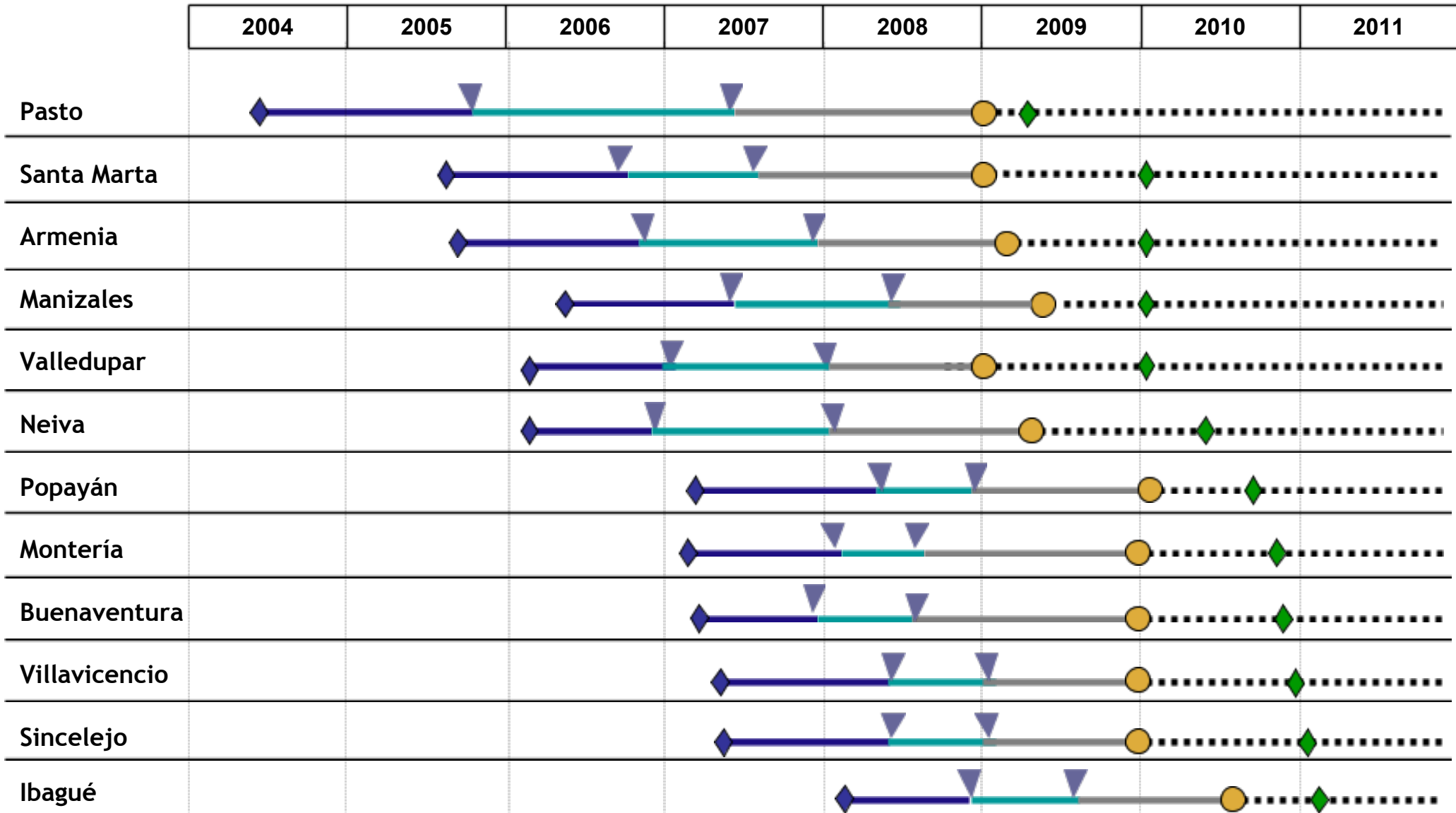




# COMPONENTES DEL PROYECTO SETP PASTO

Inversión Pública		
Ítem	COP (MM 2008)	USD (MM)
Centro Histórico (Incluye paraderos con espacio público)	2.648	1,1
Infraestructura vial	98.852	42,6
Gerencia de proyecto	5.000	2,2
Proyecto señalética	1.000	0,4
Patios y talleres	7.000	3,0
Gestión de flota	10.731	4,6
Semaforización	9.243	4,0
Camis	1.500	0,6
Terminales	3.040	1,3
Predios	63.000	27,2
Costos financieros	84.316	36,4
<b>Total Inversión Pública</b>	<b>286.330</b>	<b>123,4</b>
Inversión Privada		
Buses	124.555	53,7
Sistema de Recaudo	15.702	6,8
Patios y Talleres	26.144	11,3
<b>Total Inversión Privada</b>	<b>166.401</b>	<b>71,8</b>
<b>Total Inversión</b>	<b>452.731</b>	<b>195,2</b>

Año	Programación de Aportes Públicos			
	Nación		Municipio	
	COP (MM 2008)	USD (MM)	COP (MM 2008)	USD (MM)
2009			10.436	4,5
2010			11.000	4,75
2011	18.188	7,8	11.000	4,75
2012	31.066	13,4	11.000	4,75
2013	31.657	13,6	11.000	4,75
2014	39.773	17,2	11.000	4,75
2015	60.459	26,1	11.000	4,75
2016	19.221	8,3	9530	4,1
	<b>200.364</b>	<b>86,4</b>	<b>85.966</b>	<b>37,1</b>



Gabriel Ignacio García Morales

Ministerio de Transporte

Viceministro de Transporte

(571)3240800

[gabriel.garcia@mintransporte.gov.co](mailto:gabriel.garcia@mintransporte.gov.co)

[www.intransporte.gov.co](http://www.intransporte.gov.co)

René Alejandro Cortés F.

Departamento Nacional de Planeación

Director de Infraestructura y Energía  
Sostenible

(571)3815000 Ext 1700

[rcortes@dnpp.gov.co](mailto:rcortes@dnpp.gov.co)

[www.dnpp.gov.co](http://www.dnpp.gov.co)

**MUCHAS GRACIAS**