



---

# Accesos urbanos



GOBIERNO DE COLOMBIA



VICEPRESIDENCIA



MINTRANSPORTE





De las 38 ciudades se han analizado en detalle aquellas con los accesos de mayor impacto para la competitividad nacional:

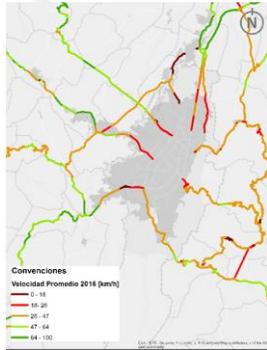
### Sistema de ciudades



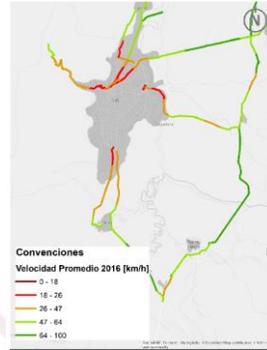
#	Priorización
1	Bogotá
2	Medellín
3	Cali
4	Barranquilla
5	Cartagena
6	Manizales
7	Bucaramanga
8	Santa Marta
9	Popayán
10	Pereira
11	Yopal
12	Buenaventura
13	Villavicencio
14	Sincelejo
15	Armenia
16	Sogamoso
17	Montería
18	Florencia
19	Riohacha
20	Cúcuta



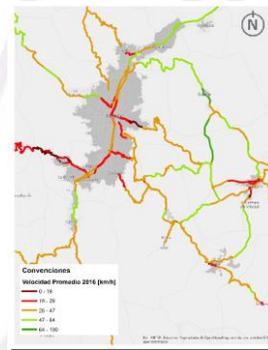
La velocidad promedio se afecta cuando el tráfico de larga distancia se mezcla con el tráfico urbano. En general, las velocidades van disminuyendo en la medida que se llega los perímetros urbanos.



Bogotá



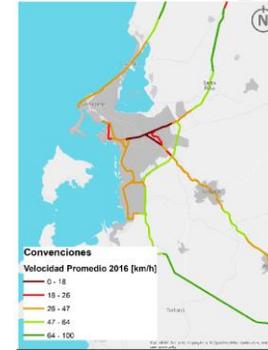
Cali



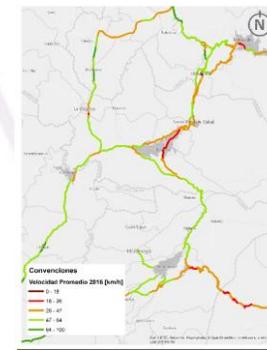
Medellín



Barranquilla



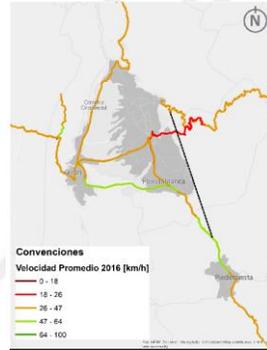
Cartagena



Eje cafetero



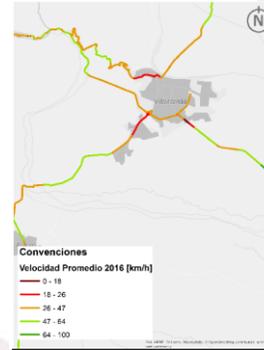
Santa Marta



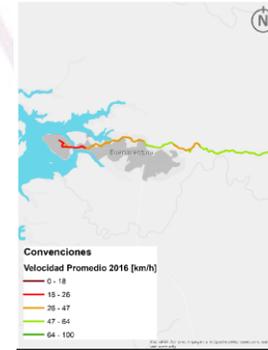
Bucaramanga



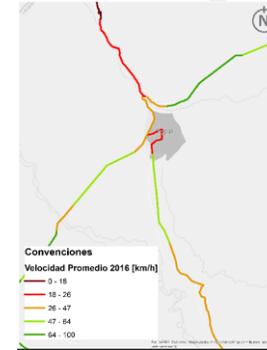
Popayán



Villavicencio



Buenaventura



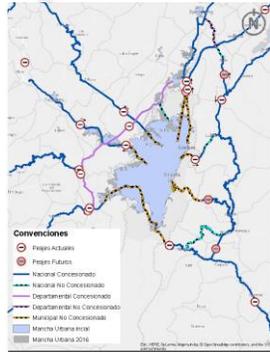
Yopal



MAPAS EN LA MISMA ESCALA

Información 2016

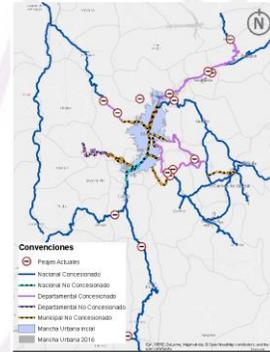
# Los accesos urbanos con mayores retos hacen actualmente parte de concesiones vigentes.



Bogotá



Cali



Medellín



Barranquilla



Cartagena



Eje - Cafetero



Santa Marta



Bucaramanga



Popayán



Villavicencio



Buenaventura



Yopal

Información 2016



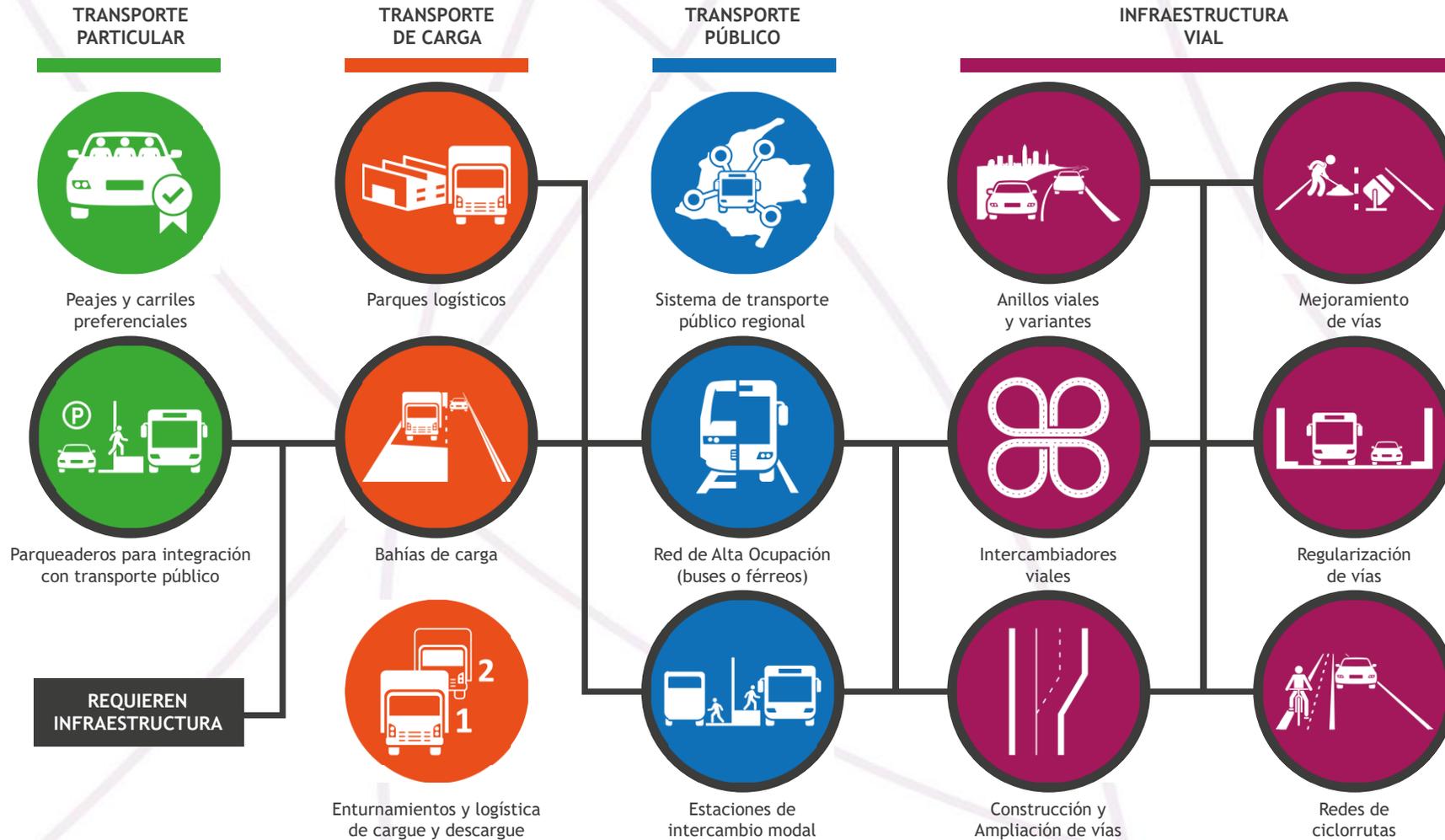
De acuerdo con la experiencia internacional, las medidas para optimizar los accesos urbanos requieren intervenciones en infraestructura acompañadas de acciones adicionales al aumento de capacidad vial. Se requiere administrar la demanda de forma adecuada.

**Todas las intervenciones pueden incluir:**

- Gestión del uso del suelo superando límites municipales
- Gestión de expansión urbana
- Planes de movilidad sostenible regional
- Reubicación de centros de mercado
- Semáforos y señalización
- Restricciones (horaria, zonal o de tipología vehicular)



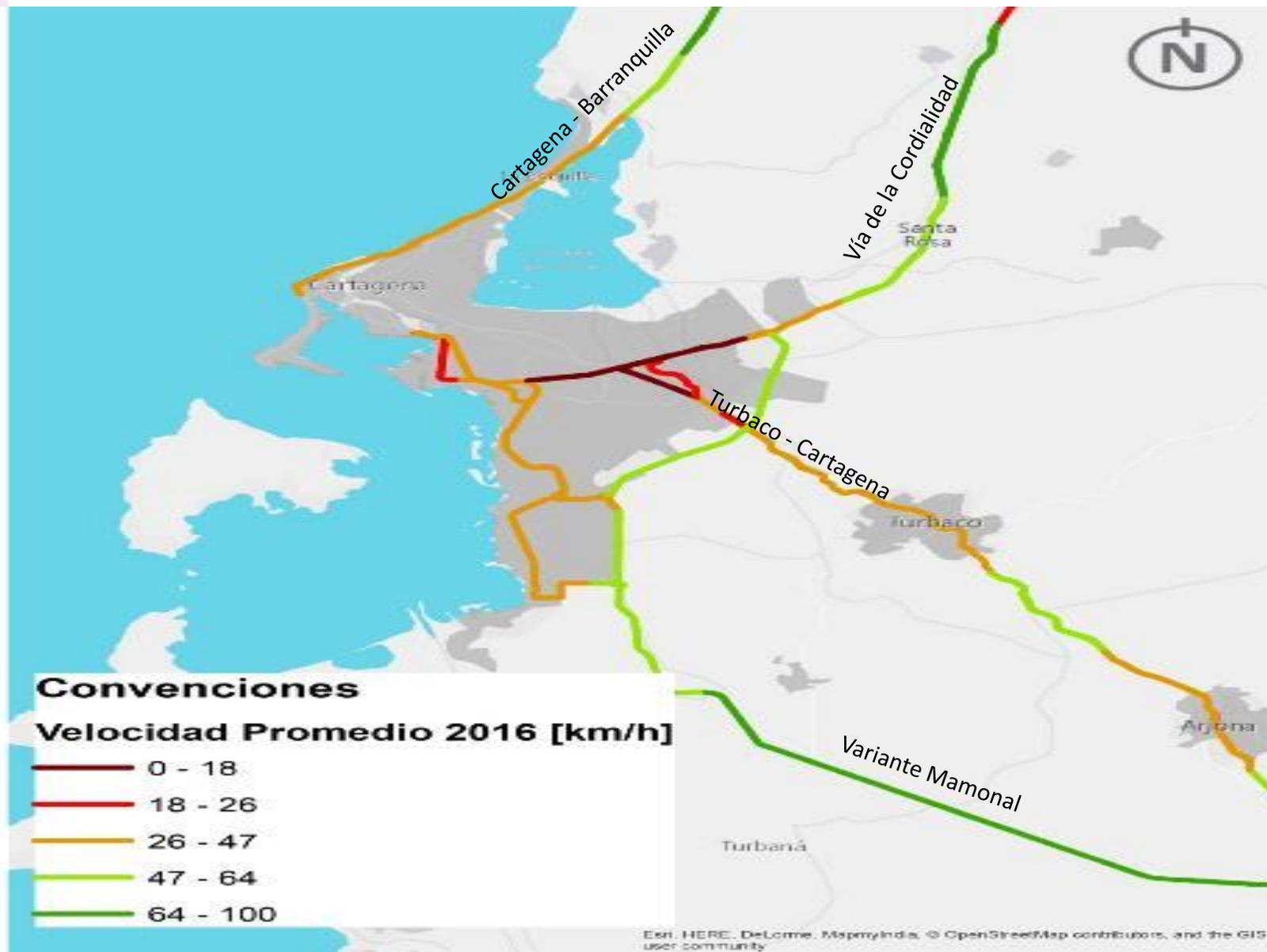
# De acuerdo con la experiencia internacional, las medidas para optimizar los accesos urbanos contemplan acciones adicionales al aumento de capacidad





# Cartagena

Propuestas de intervención



GOBIERNO DE COLOMBIA



VICEPRESIDENCIA



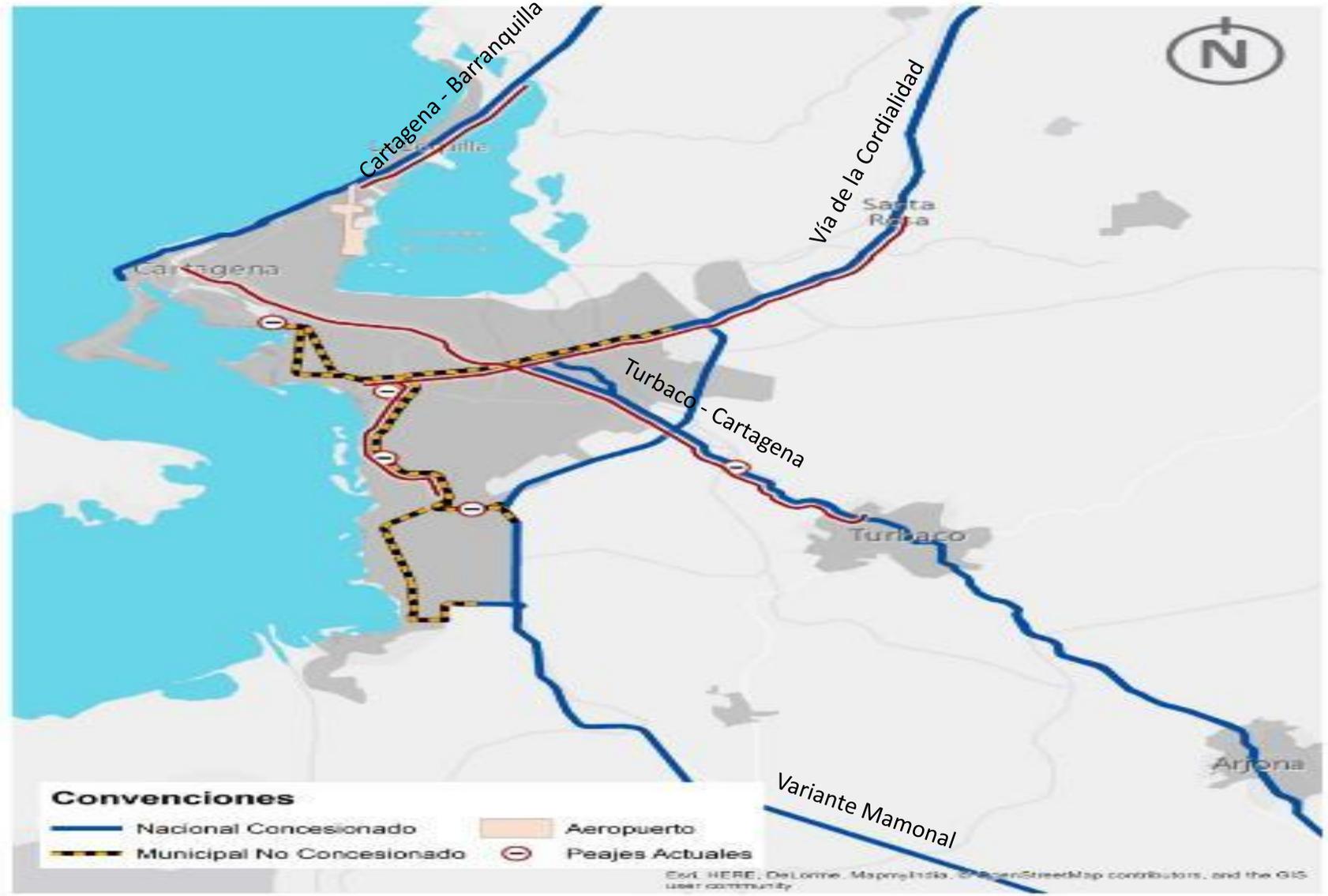
MINTRANSPORTE





# Cartagena

Propuestas de intervención





Transporte público

## Cartagena

Propuestas de intervención

1. La reciente puesta en funcionamiento del sistema de transporte masivo de la ciudad de Cartagena debe ser el paso inicial y la columna vertebral para ofrecer un servicio de escala regional para atender la demanda intermunicipal.
1. El corredor con mayores beneficios sería el que proviene de Turbaco, a través del cual llegan múltiples viajes en vehículo liviano del interior del país hacia Cartagena.
2. La ruta caribe, que conecta a Barranquilla con Cartagena, la velocidad promedio de circulación es superior a 50 km/h. En el ingreso a Cartagena, la Traversal 53 la velocidad promedio de operación es inferior a 15 km/h.
3. La principal causa de congestión en los accesos urbanos a Cartagena está relacionado con intersección entre la Avenida Pedro de Heredia y la Traversal 53, pues no es eficiente y genera largas colas impactando en todos los actores de la vía.
4. Para minimizar la congestión relacionada con el transporte intermunicipal se propone la construcción de un intercambiador modal en la proximidad a la intersección, de manera que los buses intermunicipales no tengan que cruzar la ciudad, sino que en ese punto los pasajeros puedan integrarse con el sistema masivo de la ciudad, lo cual implica mayores velocidades para los pasajeros del transporte público y menor cantidad de vehículos ocupando la vía.



GOBIERNO DE COLOMBIA

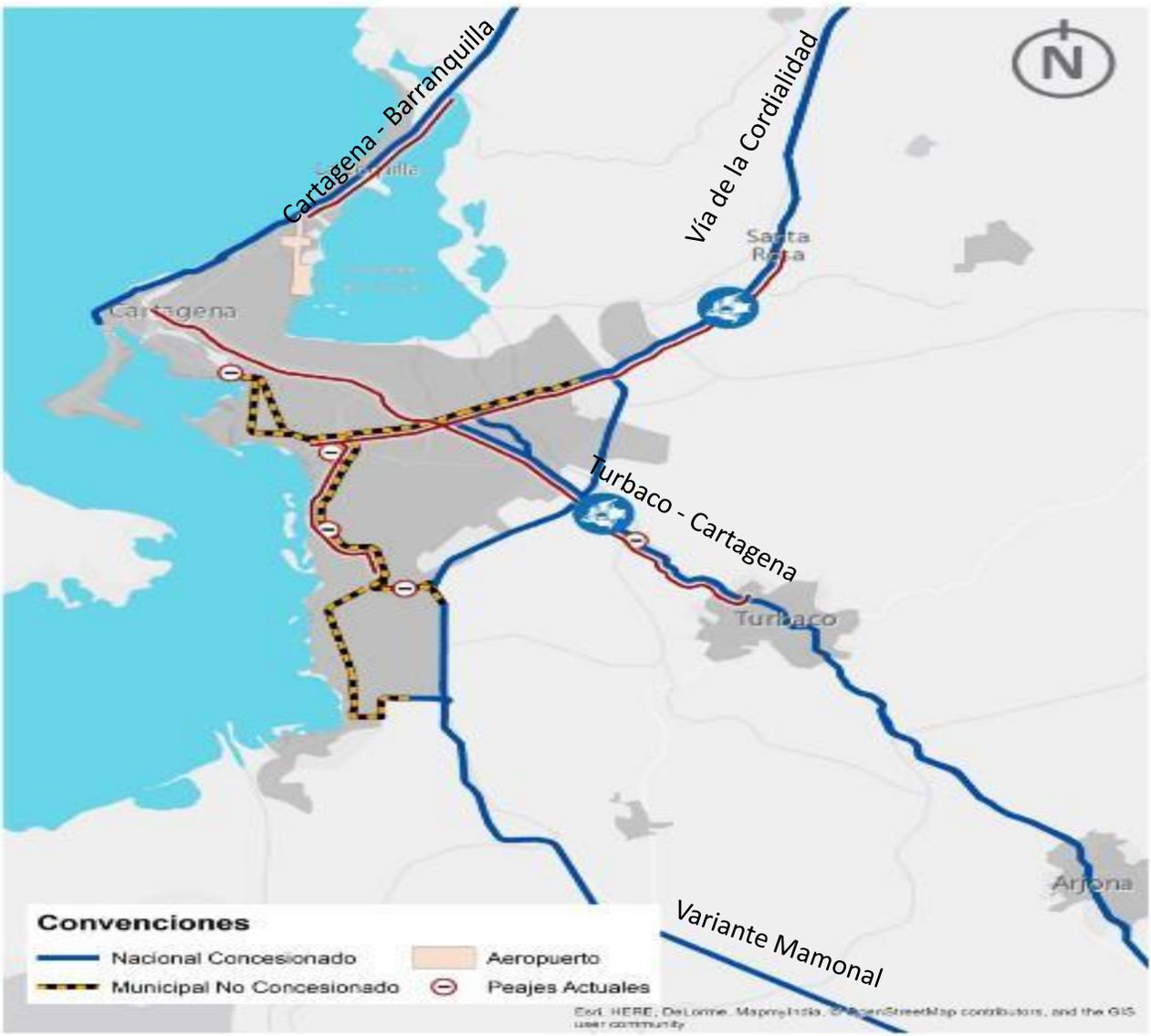


VICEPRESIDENCIA



MINTRANSPORTE





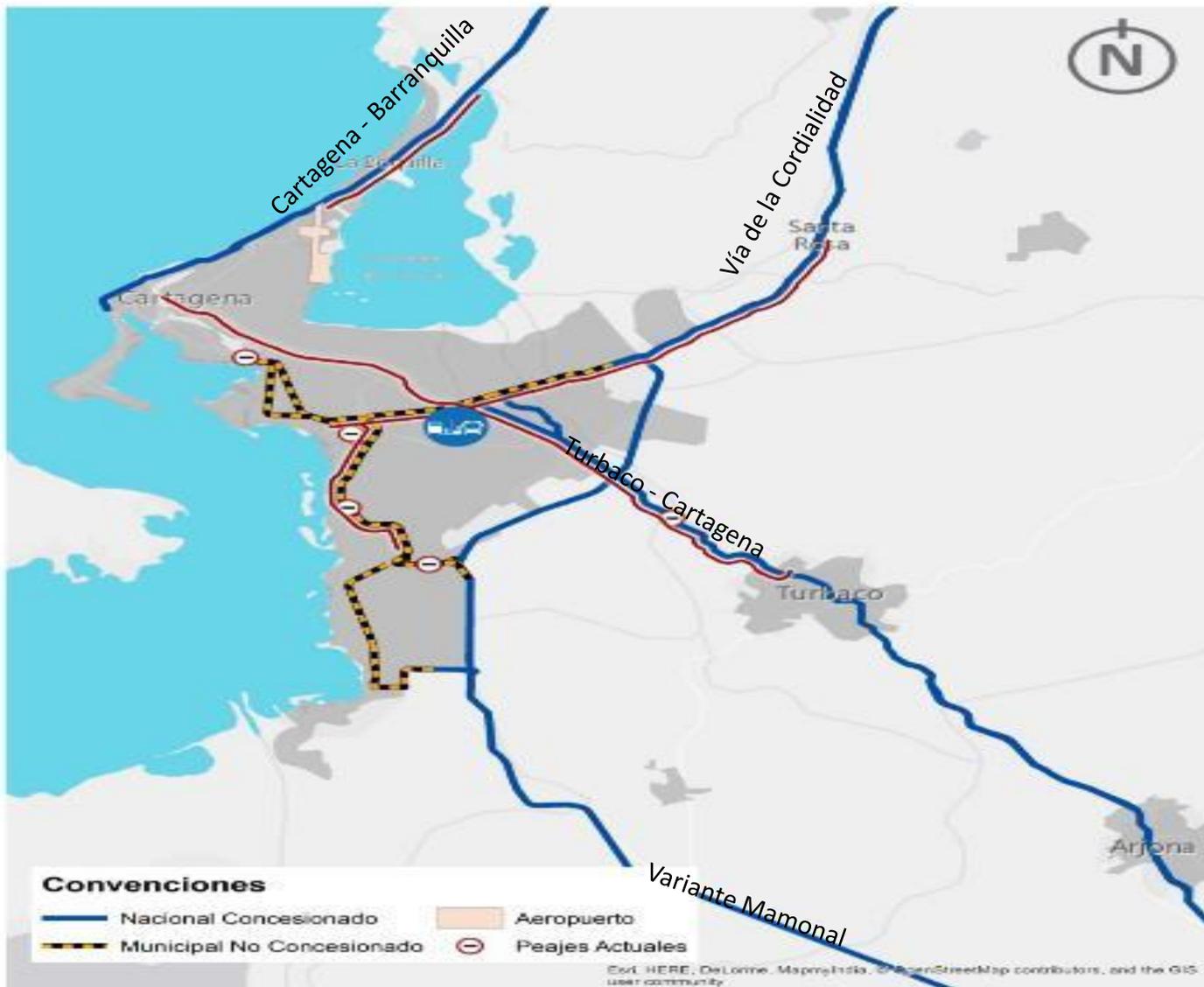
**Cartagena**  
Propuestas de  
intervención



**Sistema de transporte  
público regional**  
Transporte público



**Cartagena**  
Propuestas de  
intervención



Estaciones de  
intercambio modal  
Transporte público



Infraestructura  
vial

## Cartagena

Propuestas de  
intervención

1. Debido a las implicaciones de la intersección de la Avenida Pedro de Heredia con la Traversal 53, se propone la construcción de una intersección con mayores especificaciones que la existente y que considere la relevancia el acceso de tráfico de carga desde el oriente y las mejores condiciones para cruzar Cartagena en sentido sur norte para el tráfico de pasajeros en transporte público y particular.
2. Así mismo, se debe mejorar la intersección de la Avenida Mamonal y la variante Mamonal, Gambote, pues el tráfico de carga que se dirige hacia los puertos al norte de la zona de Mamonal encuentra un conflicto, y por ende menor competitividad.
3. En concordancia con lo anterior, regularizar, mejorar o ampliar la avenida Pedro de Heredia debería ser considerado por la administración. En función de la disponibilidad de recursos se podría proponer una alternativa agresiva o la combinación de acuerdo con el tramo y el tráfico.
4. Además, de la avenida Pedro de Heredia, se recomienda la ampliación de la Traversal 53. Este corredor está enmarcado en los corredores logísticos definidos por el Ministerio de Transporte.
5. Finalmente, en materia de infraestructura, se debe considerar hacer un tratamiento en la Traversal 32 y en la Avenida Mamonal (además de las vías mencionadas anteriormente).



GOBIERNO DE COLOMBIA



VICEPRESIDENCIA



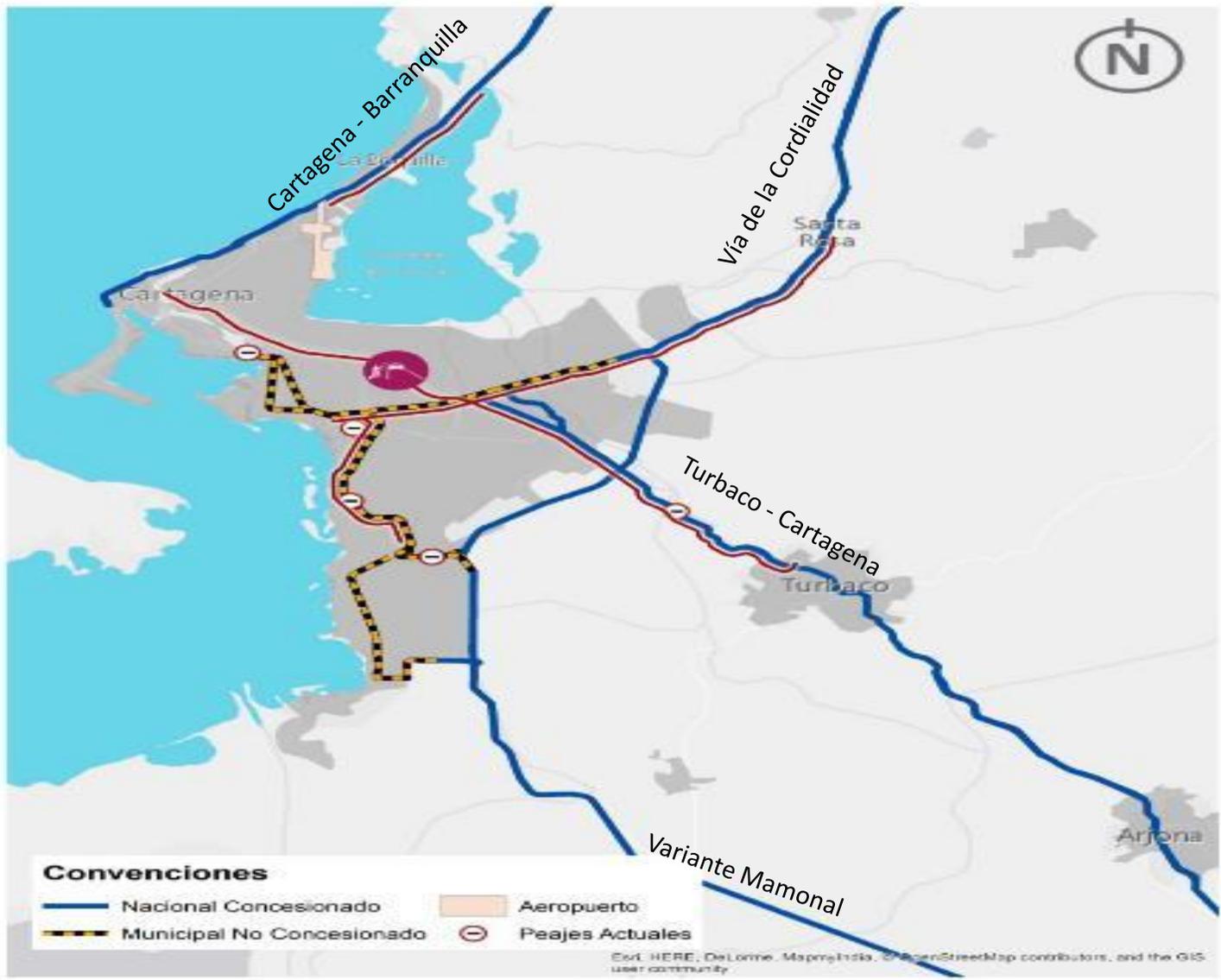
MINTRANSPORTE





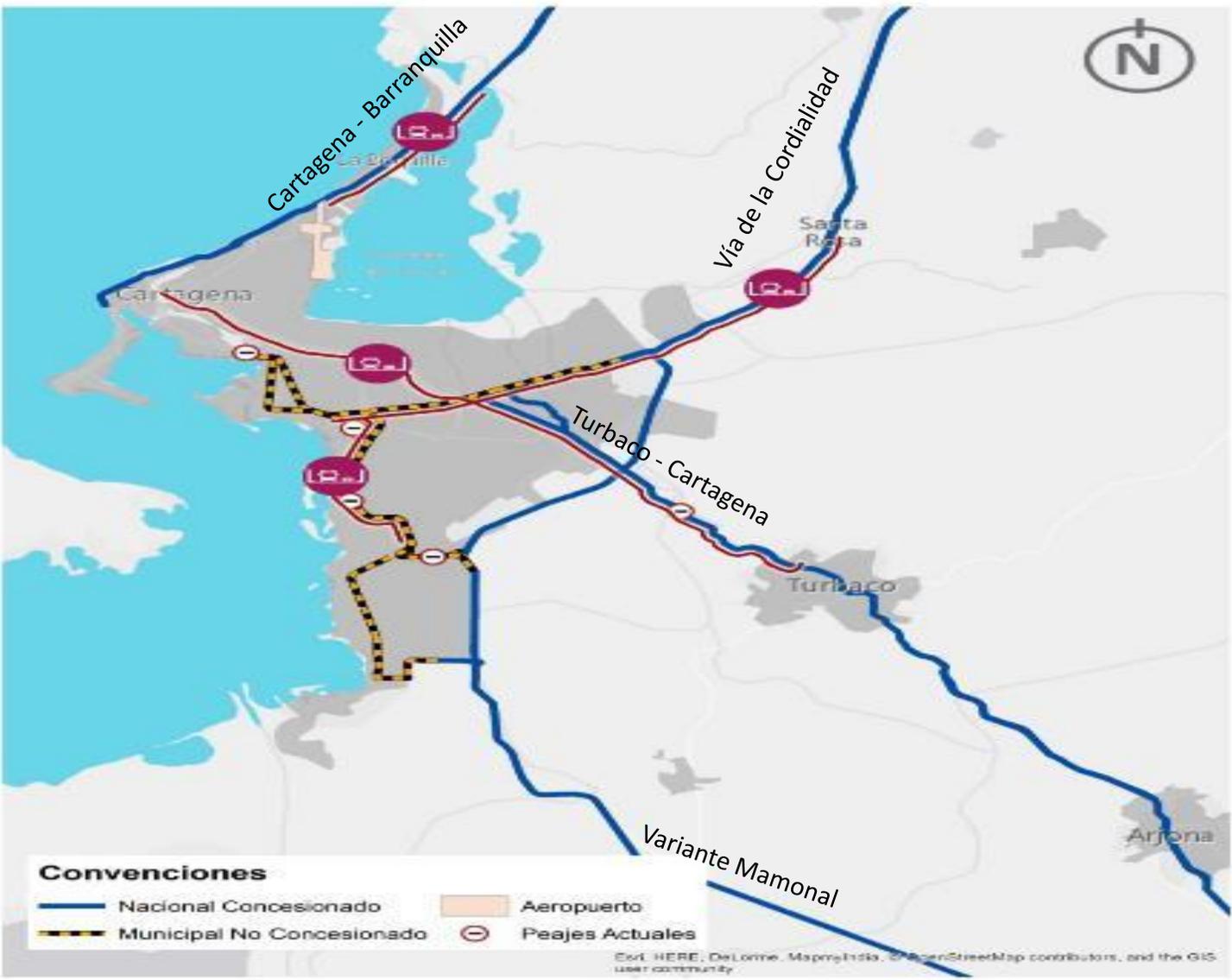
# Cartagena

Propuestas de intervención



Redes de ciclorrutas  
Infraestructura vial





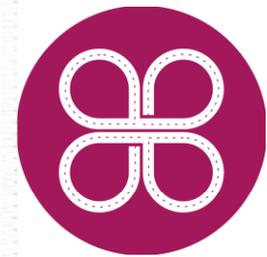
**Cartagena**  
Propuestas de  
intervención



Regularización  
de vías  
Infraestructura vial



**Cartagena**  
Propuestas de  
intervención



Intercambiadores  
viales  
Infraestructura vial



Transporte  
de carga

1. Los puertos de Cartagena han realizado importantes esfuerzos en materia tecnológica, lo cual lo ha puesto como referentes regionales.
2. Continuar con la optimización de procesos a través de tecnología, y para el caso particular de accesos urbanos, a través de sistemas de enturnamientos que minimicen la estadía de camiones en circulación o estacionados en los corredores de carga sería la principal apuesta desde el transporte de carga.

## Cartagena

Propuestas de  
intervención



GOBIERNO DE COLOMBIA

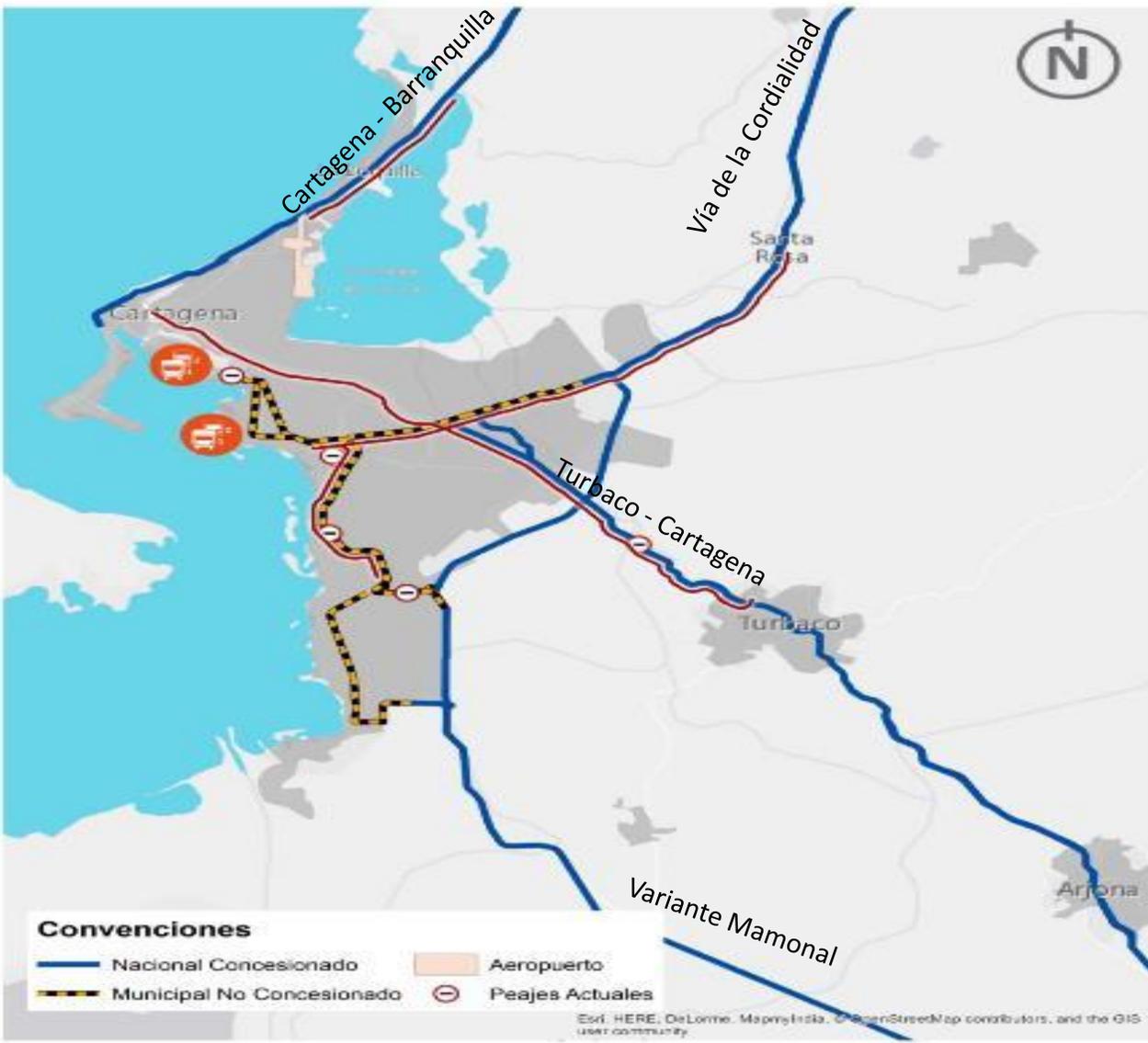


VICEPRESIDENCIA



MINTRANSPORTE





**Cartagena**  
Propuestas de  
intervención



Enturnamientos y logística  
de carga y descargue  
Transporte de carga



Transporte particular

1. En línea con lo presentado en el título de transporte público, contar con intercambiadores para diferentes modos que se integren con el sistema de transporte masivo se convertiría en una apuesta puntual con efectos en toda la red del distrito.

## Cartagena

Propuestas de intervención



GOBIERNO DE COLOMBIA



VICEPRESIDENCIA

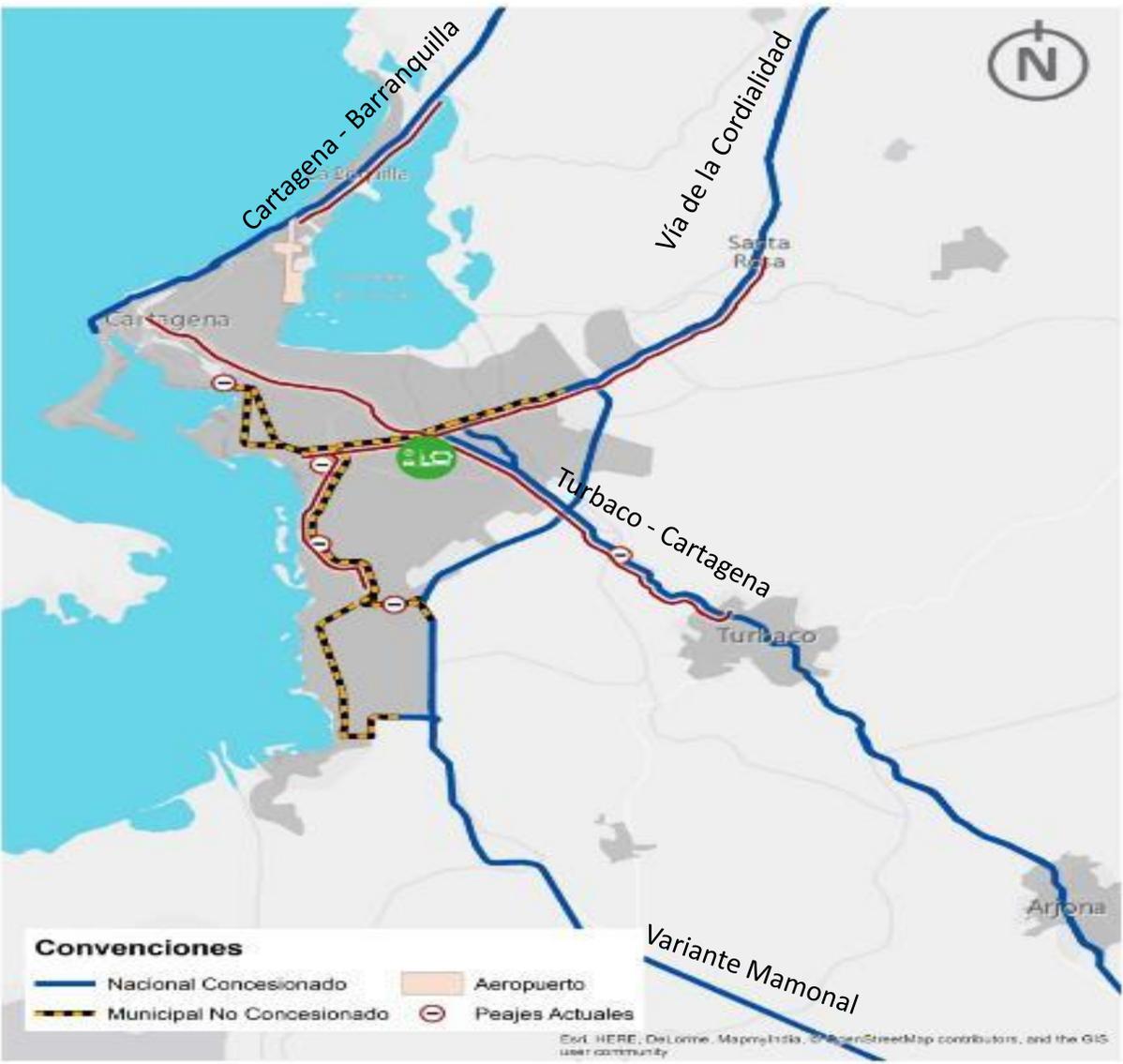


MINTRANSPORTE





**Cartagena**  
Propuestas de  
intervención

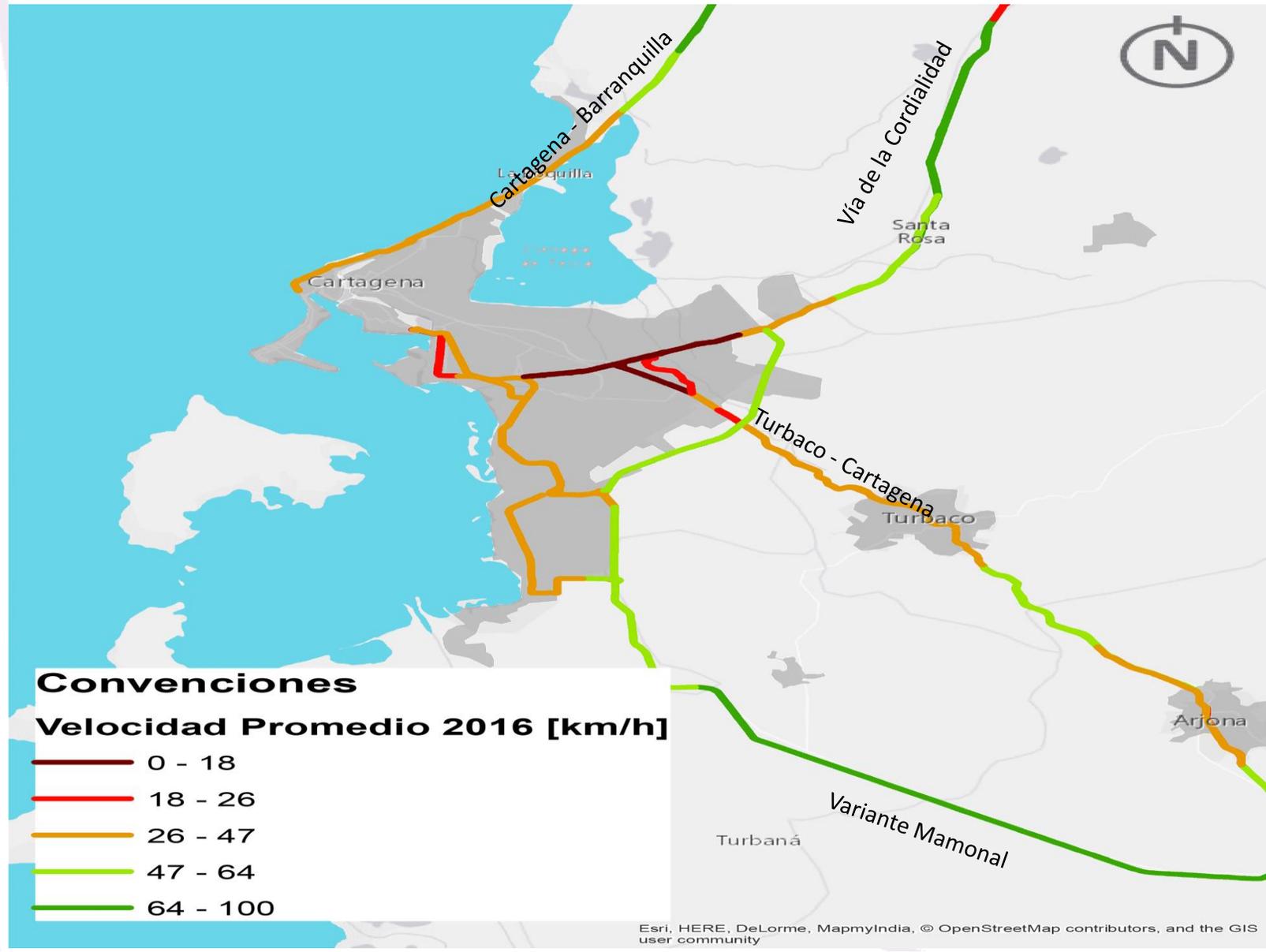


Parqueaderos para integración  
con transporte público  
Transporte particular



# Cartagena

Propuestas de intervención



Esri, HERE, DeLorme, MapmyIndia, © OpenStreetMap contributors, and the GIS user community



# Presupuesto de intervenciones

---

De acuerdo a la información de los costos de las intervenciones descritas se estima un presupuesto para la ejecución de éstas:

- Bogotá:
  - Entre \$15 - \$20 Billones de Pesos
- Medellín:
  - Entre \$5 - \$10 Billones de Pesos
- Barranquilla:
  - Entre \$3 - \$5 Billones de Pesos
- Cali:
  - Entre \$3 - \$5 Billones de Pesos
- **Cartagena:**
  - **Entre \$2 - \$4 Billones de Pesos**
- Santa Marta:
  - Entre \$2 - \$4 Billones de Pesos
- Manizales:
  - Entre \$500,000 - \$700,000 Millones de Pesos
- Popayán
  - Entre \$100,000 - \$200,000 Millones de Pesos



## Política para accesos urbanos

---

Los problemas de los accesos urbanos superan los límites administrativos municipales y la mayoría de las acciones deben implementarse dentro de los límites de las ciudades o mediante colaboración entre los municipios o departamentos.

*Que los proyectos identificados en este plan sean declarados de prioridad de la Nación así se desarrollen al interior de los municipios y grandes ciudades.*

*Que haya una política de accesos urbanos que sirva de guía para los proyectos y políticas a ser llevadas a cabo por los municipios.*

- *La política de accesos urbanos incluye pero no se limita a infraestructura.*
- *Los lineamientos y proyectos acá identificados serán insumos para POTs y Planes de Movilidad, la mayoría en revisión.*
- *Los proyectos y políticas requieren de estudios de detalle para conocer su factibilidad técnica y la posibilidad de generar recursos de cargos a usuarios.*

# Gracias



GOBIERNO DE COLOMBIA



VICEPRESIDENCIA



MINTRANSPORTE

