

**Metro Cali S.A.
Informe Ejecutivo
Metas - 2012**



Enero de 2013

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	2
1. OBJETIVO ESTRATÉGICO LÍNEA 4 – CALIDA: UN ENTORNO AMABLE PARA TODOS	3
a. Movilidad Armónica, Sostenible y Segura - Componente 4.5	3
b. Cali en Armonía con el Ambiente - Componente 4.1.....	6
c. SITM Amigable y Accesible – Programa 4.5.2	8
d. Promoción Modos Alternativos de Transporte – Programa 4.5.3	16
e. Corredor Verde – Programa 4.5.4.....	18
f. Generación, Adecuación y Apropiación del Espacio Público – Programa 4.4.1	19
g. Administración y Gestión de la Movilidad – Programa 4.5.1.....	19
h. Seguridad Vial – Programa 4.5.6.....	20
2. OBJETIVO ESTRATÉGICO LÍNEA 2 – CALIDA: BIENESTAR PARA TODOS	21
a. Equiparación de Oportunidades para la Población con Discapacidad – Programa 2.3.7	21
3. OBJETIVO ESTRATÉGICO LÍNEA 5–CALIDA: PROYECCIÓN GLOBAL PARA TODOS	23
a. Ciudad- Región Integrada y Competitiva – Programa 5.1.1.....	23

INTRODUCCIÓN

La buena calidad del medio ambiente urbano es un objetivo primario en el marco urbano-ambiental y en la búsqueda de buena calidad de vida en una ciudad en constante crecimiento; en Metro Cali S.A. la gestión de la movilidad sostenible tiene como objetivo orientar el desarrollo en la ciudad hacia la sostenibilidad social y ambiental a través de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, Masivo Integrado de Occidente (SITM-MIO). El SITM-MIO orienta un desarrollo urbano que da prioridad a la inversión en buena calidad de infraestructura exclusiva para peatones, bicicletas, espacios públicos, infraestructura de vías, accesos, estaciones y terminales para el sistema de transporte masivo. Esta inversión incrementa los derechos a la seguridad en la movilidad y traduce en obras el propósito de construir una ciudad más equitativa que ofrezca mejor calidad de vida para todos.

Este informe ejecutivo compila la información consignada en el Informe de Gestión del año 2012 y registra las acciones desarrollada durante el primer año de la actual Administración, las cuales están encaminadas al cumplimiento de las metas propias del SITM, reguladas por los diferentes documentos CONPES y el Convenio de Cofinanciación y alineadas con las metas establecidas en el Plan de Desarrollo Municipal 2012-2015 CaliDA: Una Ciudad para Todos.

A continuación, presentamos se presentan las metas, indicadores y porcentaje de cumplimiento alcanzado durante el año 2012.

1. OBJETIVO ESTRATÉGICO LÍNEA 4 – CALIDA: UN ENTORNO AMABLE PARA TODOS

Las acciones destinadas a la implementación del SITM-MIO corresponden al trabajo de planificación y ejecución de las metas del Plan Estratégico de Metro Cali S.A. para el periodo 2012-2015.

a. Movilidad Armónica, Sostenible y Segura - Componente 4.5

Indicadores de Resultado

1. Meta:

A diciembre de 2015 el SITM-MIO moviliza 960,000 pasajeros / día hábil.

Indicador:

Pasajeros movilizados / día hábil por el SITM-MIO.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado. 2012	% de Cumplimiento
343,000	625,000	499,331	80 %

Descripción del resultado y acciones realizadas:

El SITM-MIO, con fecha de corte a 31 de Diciembre movilizó en el año 2012, 130'552.506 pasajeros, presentando un incremento del 34,46% frente a los 97'089.717 pasajeros movilizados en el año 2011. La mayor cantidad de pasajeros movilizados, muestra los impactos positivos en la implementación del Sistema gracias a la ampliación de cobertura en la ciudad. Este incremento se refleja igualmente en el incremento gradual de los pasajeros movilizados día hábil.

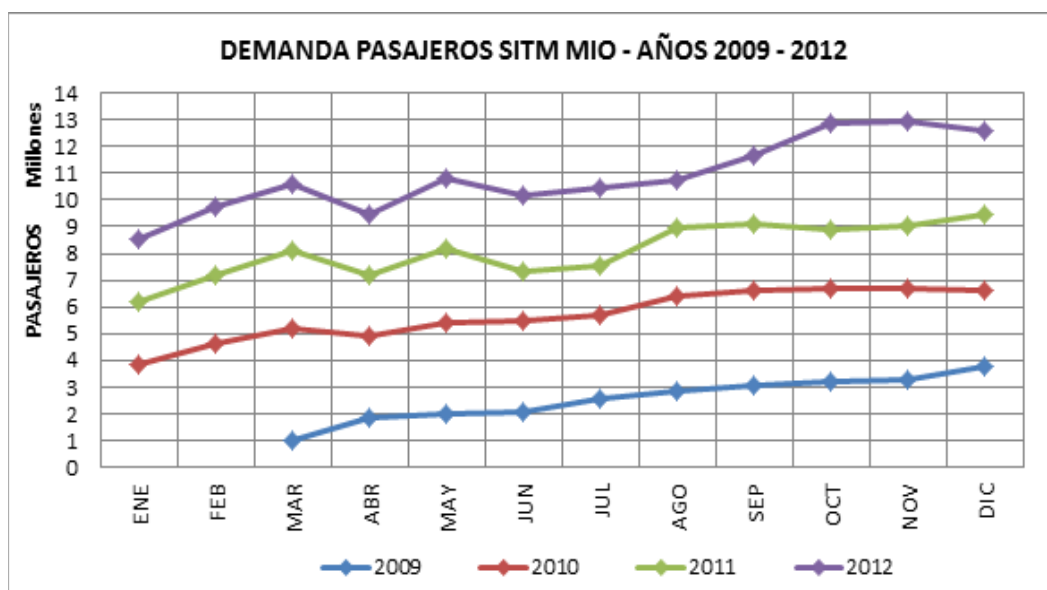
El total de pasajeros movilizados desde el 01 de marzo de 2009 hasta el 31 de Diciembre de 2012 asciende a 321'554.331 pasajeros.

A continuación se presenta la estadística de pasajeros movilizados por el SITM MIO desde Marzo de 2009 hasta Diciembre de 2012.

DEMANDA REAL					
MES	2009	2010	2011	2012	% INCREMENTO
ENE		3.868.822	6.162.697	8.540.175	38,58%
FEB		4.639.318	7.196.510	9.721.944	35,09%
MAR	1.002.092	5.168.306	8.111.419	10.625.738	31,00%
ABR	1.874.568	4.919.133	7.211.314	9.488.765	31,58%
MAY	2.020.391	5.436.799	8.156.741	10.817.091	32,62%
JUN	2.038.956	5.484.756	7.299.778	10.149.791	39,04%
JUL	2.592.354	5.713.742	7.530.932	10.446.921	38,72%

AGO	2.820.621	6.374.653	8.986.258	10.730.681	19,41%
SEP	3.049.016	6.632.509	9.065.680	11.682.764	28,87%
OCT	3.221.691	6.696.416	8.916.762	12.849.588	44,11%
NOV	3.256.815	6.694.185	9.010.554	12.917.911	43,36%
DIC	3.778.732	6.628.233	9.441.072	12.581.137	33,26%
Subtotal	25.655.236	68.256.872	97.089.717	130.552.506	34,46%
Total	321.554.331				

La gráfica muestra un incremento en los pasajeros movilizados año a año, evidenciando la estacionalidad anual.



2. Meta:

A diciembre de 2015 se aumenta al 100% la Cobertura Espacial del SITM-MIO.

Indicador:

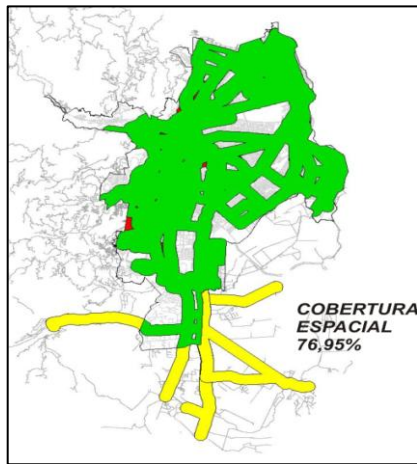
% Cobertura espacial del SITM-MIO.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
77%	90%	89.8%	99.8%

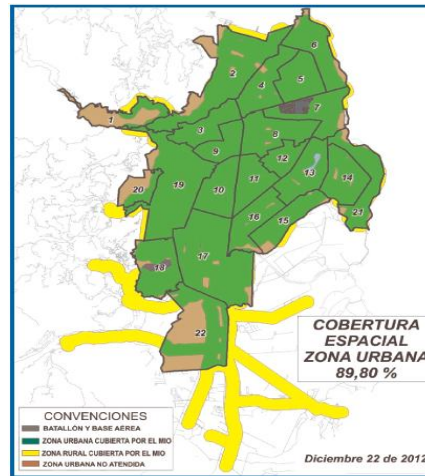
Descripción del resultado y acciones realizadas:

El SITM-MIO durante el año 2012 alcanzó una cobertura del 89.80%. Esto representa un aumento de 12.85% respecto a Diciembre de 2011, que contaba con una cobertura espacial del 76.95%.

Grafica N. 1: Cobertura 76.95%
Diciembre 2011



Grafica N. 2: Cobertura 89.80%
Diciembre 2012



Este incremento obedeció a la implementación de nuevas rutas.

TIPO DE RUTA	CANTIDAD DE RUTAS	
	Diciembre 2011	Diciembre 2012
TRONCAL EXPRESAS	6	4
TRONCAL	4	7
PRETRONCAL	14	29
ALIMENTADORA	33	54
TOTAL	57	94

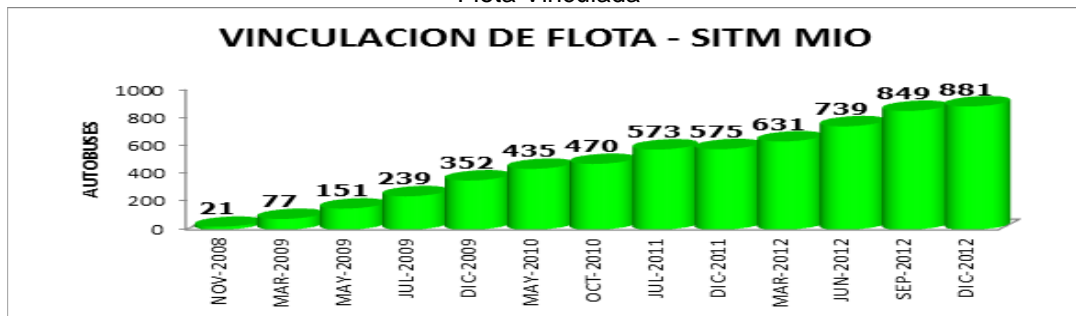
Para este cubrimiento, se pasó de requerir una flota operativa de 575 a 826 Buses. A continuación se muestra el detalle de la flota operativa por tipología.

Flota Operativa

TIPO DE AUTOBUS	CANTIDAD DE AUTOBUSES	
	Diciembre 2011	Diciembre 2012
ARTICULADO	132	182
PADRON	304	492
COMPLEMENTARIO	137	152
TOTAL	573	826

En el siguiente cuadro muestra el histórico del proceso de vinculación de flota al Sistema.

Flota Vinculada



3. Meta:

A diciembre de 2015 el nivel de satisfacción de los usuarios del SITM-MIO es de 85%.

Indicador:

Nivel de satisfacción de los usuarios del SITM-MIO:

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado 2012	% de Cumplimiento
73.2%	75%	67.2%	89.6%

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Este resultado corresponde al estudio de opinión y satisfacción de usuarios del SITM-MIO, realizado en las principales estaciones y paradas del sistema. La técnica utilizada fue la entrevista de personal e individual de aplicación del Diseño Muestral. Se realizó un Total de 605 encuestas. Los resultados se pueden interpretar con un Nivel de Confianza del 95% y un Margen de Error del 4% al total de la muestra. Las encuestas se realizaron entre el 13 al 16 de Junio del 2012 por la firma CDM RESEARCH. El resultado obtenido de Satisfacción General en una escala de 1 a 5 de los usuarios del SITM-MIO fue de 3.36; equivalente a al 67.2%.

4. Meta

A diciembre de 2015 la velocidad promedio en los principales corredores del SITM-MIO es de 20km/h.

Indicador:

Velocidad promedio en los principales corredores del SITM-MIO (Troncales).

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado 2012	% de Cumplimiento
16.16	18 km/h	16.49 km/h*	98.3%

*Rutas Troncales y Pretroncales

Descripción del resultado y acciones realizadas:

La velocidad promedio finalizando el año 2012 para las rutas troncales, pretroncales y alimentadoras era de 17.69, 15.27 y 16.81 km/h respectivamente. Darle mayor prioridad en el tránsito al transporte masivo incrementa el promedio de velocidad del servicio, beneficiando a más personas a través de un servicio de transporte público que sea conveniente. Este un objetivo constante para lograr un desarrollo equitativo y sostenible aplicando buena gestión de la movilidad.

b. Cali en Armonía con el Ambiente - Componente 4.1

Indicador de Resultado

1. Meta:

A diciembre de 2015 se alcanzan 1,082,720 toneladas de reducción de emisiones de CO2 con el SITM – MIO

Indicador:

Reducción de toneladas de emisiones de CO2 con el SITM-MIO.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% Cumplimiento
402,720 ton.	572,720 ton.	502,720 ton.	88%

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Esta meta se logra mediante la optimización del Sistema Integrado de Transporte Público Urbano, teniendo en cuenta los consumos de combustible, tecnología y cantidad de flota, kilómetros recorridos y pasajeros movilizados. A Diciembre de 2012 la reducción acumulada correspondió a 502,720 toneladas de CO2 aproximadamente.

Adicionalmente, es importante mencionar quien en el marco del convenio firmado con la Corporación Andina de Fomento – CAF –, para la inscripción del proyecto del SITM-MIO como proyecto MDL, se registró el proyecto ante la Secretaría de Naciones Unidas para el Cambio Climático. Como parte de los requerimientos de Naciones Unidas para el desarrollo del MDL del proyecto denominado MIO Cali, Colombia, se contrataron y ejecutaron cuatro (4) encuestas modales (40.000 muestras) dirigidas a los usuarios del sistema y conforme al cronograma planteado, se contrató la firma ICONTEC Internacional para desarrollar la verificación de reducción de emisiones del SITM/MIO.

Registro del Proyecto ante la Secretaria de Naciones Unidas para el Cambio Climático:



Durante la presente vigencia se sembraron 3.100 árboles. En total, el SITM/MIO de Cali, como compensación y/o mitigación a los impactos generados ha sembrado 21.200 nuevos árboles. Esto representa ganancia en aporte en la producción de oxígeno, retención de material particulado y sumidero de CO2, generación de microclima, enlucimiento paisajístico para la ciudad, entre otras.



c. SITM Amigable y Accesible – Programa 4.5.2

Indicadores de producto:

1. Meta:

A diciembre de 2012 está actualizado el estudio de las necesidades de infraestructura y operación del SITM-MIO, incluyendo la actualización de matriz origen-destino para cuantificación de la demanda de pasajeros.

Indicador:

Ejecución del Estudio/Encuesta de caracterización de la movilidad urbana de Santiago de Cali y los municipios vecinos de su área de influencia.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% Cumplimiento
0	0	Estructuración de pliegos	N/A

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Durante el año 2012, en Metro Cali se definió el alcance del Estudio/Encuesta, tomando como retroalimentación las experiencias compartidas por la Secretaria de Movilidad de Bogotá y la Universidad Nacional de Medellín, quienes lideraron recientemente estos estudios en sus respectivas ciudades. En el actual proceso de estructuración de la licitación, se destaca dentro del alcance del estudio la importancia que tiene conocer y cuantificar las formas de movilizarse en la ciudad, siendo un paso indispensable para planificar necesidades en infraestructura, implantar soluciones de transporte y explicar dinámicas observables en la ciudad. El desarrollo de este estudio de caracterización de la movilidad urbana de Santiago de Cali y los municipios de su área de influencia, será una herramienta técnica de gran utilidad para ciudadanos, entidades y academia, dentro de la planificación de la infraestructura, desarrollo urbano y acciones relativas a la gestión de la Movilidad en la ciudad.

2. Meta:

A diciembre de 2015 están construidos y habilitados los 39 km de corredores troncales.

Indicador:

Longitud de corredores troncales del SITM-MIO construidos y habilitados

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% Cumplimiento
34.1 km	35.01 km	35.01 km	100%

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Durante el año 2012 se desarrollaron obras importantes para el SITM, las cuales contribuyeron al incremento de la longitud en la red de corredores troncales. Las obras que contribuyeron al incremento de este indicador corresponden a la Troncal Aguablanca (Deprimido Tansv. 25-29), Terminal Menga y sus vías de conexión con el corredor Troncal de la Avenida 3 Norte. Estas obras aportaron las siguientes longitudes:

Deprimido Tansv. 25-29 de la Troncal Aguablanca: 0.36 km

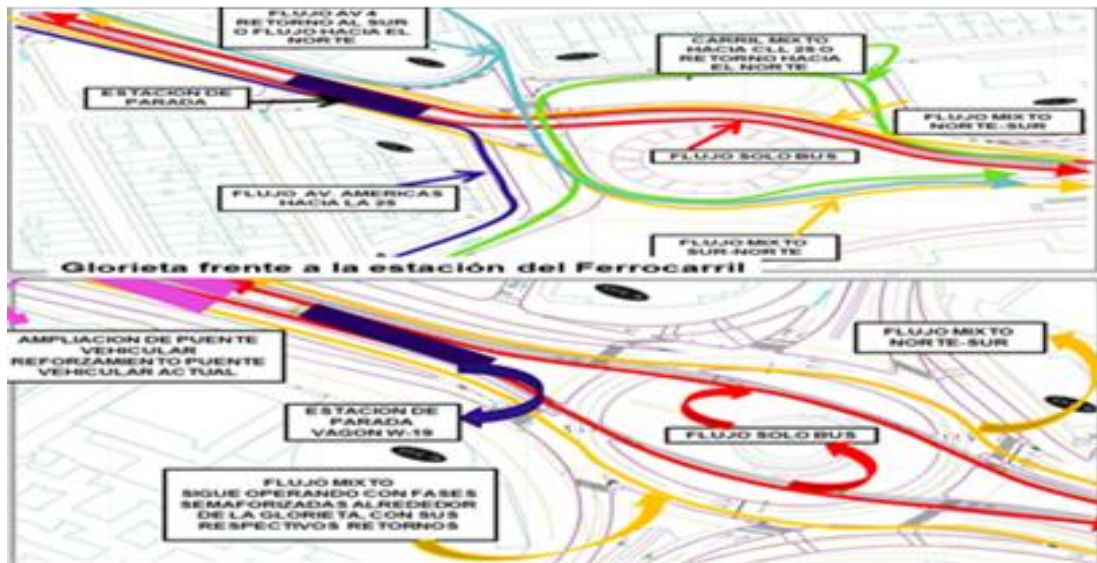
Terminal Menga y vías de conexión: 0.55 km

Conexión terminal Calima

Adicionalmente la Conexión Terminal Calima, entre la estación de parada Chiminangos y el lugar en el que se construirá la Terminal Calima, cuya longitud es de .55km cuenta con un avance del 55%. Esta meta correspondiente a la construcción de corredores troncales, se completará con las conexiones viales de la Terminal Intermedia Julio Rincón en la Troncal Aguablanca, conexión estación Universidades-Terminal Sur en este corredor del sistema, y la conexión entre el corredor troncal de las Avenidas 3 Norte y Las Américas (Glorieta Estación).

Conexión Av. Américas – Av. 3N (glorieta estación del ferrocarril)

En el desarrollo del proyecto de la Glorieta Estación del Ferrocarril y conexión, se construirá 0.95 km de corredor troncal. Esta obra iniciará con la alternativa que reemplace la estación subterránea propuesta durante los años 2009-2011, alternativa que fue descartada después de un detallado estudio del proyecto y concluir que los costos de la estación/terminal subterránea superaban los 120 mil millones de pesos, cifra que triplicaba el valor establecido en el Plan de Inversiones del SITM. Desde finales del año 2012 se empezó a trabajar en el planteamiento de nuevos esquemas funcionales que resultarán más ajustados económicamente que a los recursos disponibles. Una de las alternativas estudiadas por la Universidad Nacional de Colombia, en la cual se resuelven los flujos a nivel tanto del sistema como del tráfico vehicular mixto.



Esta alternativa es viable y sostenible económica y urbanísticamente, pues sus costos no son tan elevados como los de las alternativas subterráneas revisadas y adicionalmente buscará dar prioridad en las intersecciones con pasos a nivel al Transporte Masivo y a la gran cantidad de personas que caminan por esta zona, dando prioridad a los viajes intermedios y largos que se realizan en el SITM-MIO y a los cortos que se realizan caminando en la zona de influencia directa de este Proyecto.

3. Meta:

En el período 2012-2015 se han intervenido 92.5 km de corredores pretroncales y alimentadores del SITM-MIO.

Indicador:

Longitud de corredores pretroncales y alimentadores intervenidos del SITM-MIO.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
150.48km	150.48km	150.48km	N/A

Descripción del resultado y acciones realizadas:

En el año 2012 se realizó la revisión de los siguientes estudios y diseños existentes de proyectos de las rutas y corredores. Pretroncales: Pretroncal Autopista Sur, Ruta Pretroncal P30A, Ruta Pretroncal P47A y Ruta Pretroncal P47B. Adicionalmente, durante el primer trimestre del año 2012 se buscó el alcance y la metodología adecuada para intervenir la totalidad de la malla vial sobre la cual circulan los corredores Pretroncales y Alimentadores del SITM-MIO.

A continuación se describen las acciones desarrolladas durante el año 2012 para la estructuración del proceso licitatorio de los corredores Pretroncales y Alimentadores:

- Se elaboró la metodología para inspección visual de pavimentos e inventario de paradas para corredores pretroncales y alimentadores del SITM-MIO bajo los siguientes parámetros: disminución en los niveles de servicio de las vías, reducción en la velocidad de operación vehicular, mayores costos de operación vehicular, problemas marcados de seguridad vial.
- Ejecución del inventario de deterioros de los pavimentos, paradas y señalización en corredores pretroncales y alimentadores del sistema, según el Plan Operativo sept/2012.

PLAN OPERATIVO SEPT/2012	
Rutas Pretroncales	30
Rutas Alimentadoras	49
Número Total de Rutas	79
Longitud de rutas	1150 Km
Longitud de Malla Vial Inventariada	562 Km
Número de puntos de parada	1700
Cobertura espacial	89.43%

- Definición de los alcances de intervención de pavimentos teniendo en cuenta los recursos económicos y alcances técnicos establecidos en los documentos CONPES 3166 y 3504.
- Diagnóstico y alcances de intervención en puntos de parada:
- Todos los puntos de parada del SITM-MIO, contarán con elementos informativos, rúters y mapas para orientar e ilustrar al usuario acerca del funcionamiento del sistema. Además, de incluir sistema Braille para personas en situación de discapacidad.

En el mes de diciembre de 2012 se tenían todos los documentos técnicos para proceder con el proceso licitatorio. La ejecución de este proyecto está contemplada en las políticas del Plan de Desarrollo Municipal, a pesar de no presentar cambios en el alcance para el año 2012, en este mismo se realizó la gestión con el fin de licitar en el año 2013 la adecuación de 453 km de corredores pretroncales y alimentadores, de los cuales se espera adecuar aproximadamente un 30 % de lo planteado durante el año 2013.

4. Meta

En el período 2012-2015 se construyen 2 Patios taller para el SITM-MIO

Indicador:

Patios taller construidos.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
2	2	2	N/A

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Los Patios Taller Valle del Lili y Aguablanca, iniciaron la etapa de construcción el día 2 de noviembre de 2011. En el desarrollo de esta etapa, y en virtud de que se debían gestionar por parte del Consorcio Patios Sur la obtención de licencias y aprobaciones por parte del operador de servicios públicos (EMCALI) se suspendió la etapa de construcción de ambos contratos el día 14 de Mayo de 2012.

Hasta el momento de la suscripción de la suspensión de la etapa de construcción, las actividades que se habían adelantado corresponden a la localización, cerramiento, implementación Plan de Gestión Social, implementación PMT, implementación PMA, movimiento de tierras, adecuación de vías de acceso, zona de parqueo de maquinaria, patios de materiales, conformación de sub-rasantes, e imprimación de algunas zonas de parqueo.

Patio Taller Sur



5. Meta:

A diciembre de 2015 está construido el sistema aerosuspendido MIO Cable en la Comuna 20

Indicador:

Construcción e iniciación del sistema aerosuspendido MIO Cable en la Comuna 20.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
.38	.38	.38	N/A

Descripción del resultado y acciones realizadas:

El proyecto de obra MIO-Cable se encuentra en un avance de construcción del 38%. El contrato se suspendió para que Metro Cali S.A. revisara los diseños de la obra civil presentados por el contratista y la estimación de un mayor valor de obra. Igualmente, fue necesario revisar, analizar, y evaluar los efectos de las contingencias de carácter predial que se han presentado en la ejecución del contrato. A la fecha el contrato se encuentra

suspendido, y desde el 03 de diciembre de 2012 la Unión Temporal Mío Cable convocó a Tribunal de Arbitramento. El avance total de la obra se encuentra dentro de los porcentajes de avance estipulados en el Plan de Desarrollo Municipal.

6. Meta:

En el período 2012-2015 se construyen 7 Estaciones Terminales para el SITM-MIO.

Indicador:

Estaciones terminales construidas.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
2	3	3	100%

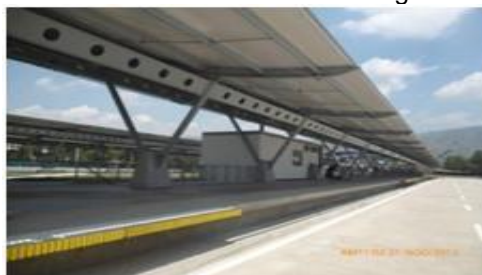
Descripción del resultado y acciones realizadas:

En el año 2012 se adelantó la construcción de la Terminal de Cabecera Menga, y se inició el contrato para la construcción de la Terminal Intermedia Julio Rincón

Terminal de cabecera Menga

Esta Terminal pretende dar solución a los problemas de integración y congestión en las estaciones de parada del SITM sobre la Av. 3 norte. El proyecto de obra inicio el 3 de marzo del 2011, y conto con un presupuesto de \$37.112.554.545, terminando el día 30 de noviembre de 2012. El estado de avance físico y económico de la terminal es del 100%, salvo la construcción de un puente peatonal de la calle 70, presupuesto que será ejecutado en la construcción del mismo.

Terminal de Cabecera Menga



Actualmente la terminal se encuentra en operación y da por cumplida la meta (3 terminales) planteada en el Plan de Desarrollo Municipal para las estaciones terminales del SITM en el año 2012.

Terminal intermedia Julio Rincón

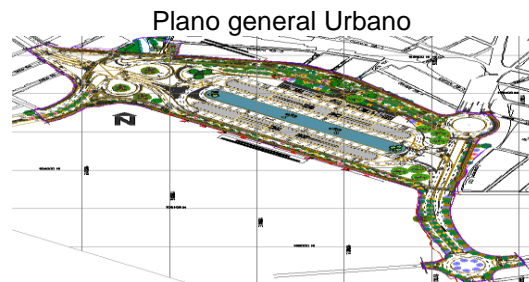
La construcción de la terminal intermedia Julio Rincón, ubicada entre los tramos de la Troncal Aguablanca (7T1 y 7T2), fue adjudicada. Las obras comprenden la construcción del edificio administrativo y la plataforma de abordaje, los accesos a los puentes peatonales, la intervención en las redes de servicios públicos que corresponda y las obras de urbanismo y paisajismo entre otros.

El contrato de obra inició en la fecha prevista (24 de septiembre de 2012) adelantando las actividades propias de la pre-construcción. Teniendo en cuenta las actividades predecesoras a las obras de la terminal Julio Rincón, a cargo del Consorcio CC, contratista de la Troncal Aguablanca, que no han sido ejecutadas (vías conexión), fue

necesario suspender los trabajos, a partir del 21 de diciembre de 2012, por un periodo de 105 días calendario.

Terminal de cabecera Aguablanca

El planteamiento de la Terminal Cabecera de Aguablanca consiste en la construcción de tres edificios interconectados peatonalmente por dos puentes elevados y vehicularmente por un circuito generado alrededor de dos plataformas de aproximadamente 280 metros longitudinales. En medio de ellas surge una gran laguna de regulación cuya capacidad es de 34.000 metros cúbicos de almacenamiento de aguas lluvias. Adjunto a este se encuentra el edificio administrativo, edificación donde se localizan las áreas necesarias para Gestión Administrativa, Centro de Información, Capacitación y Atención al Cliente, Taquillas, entre otras. La materialidad para la construcción de la estructura de la Terminal Aguablanca es guadua.



En el primer semestre del año 2012 se realizó el análisis de toda la información y documentación planimétrica suministrada por parte de la EMRU, con el fin de garantizar la óptima funcionalidad y operatividad de la mencionada Terminal. Se realizó por parte del equipo técnico de Metro Cali S.A. la revisión general de dicha información, encontrando algunos aspectos importantes para ajustar por parte de los consultores que la EMRU contrató en los componentes que comprendían aspectos arquitectónicos, redes húmedas, redes secas, y diseño geométrico. Se realizaron mesas de trabajo con los diseñadores para poder socializar los ajustes que se tendrían que hacer a los estudios y diseños, buscando la optimización económica del proyecto.

Partiendo de las observaciones al proyecto realizadas por los consultores contratados por la EMRU, se definieron las acciones para efectuar los ajustes para la estructuración del mismo. En el año 2012, se pudo lograr varios de los cambios planteados en los diseños, así como también gestiones ante EMCALI para dar una solución diferente al drenaje de las aguas servidas (lluvias y negras) buscando minimizar o incluso evitar la construcción de la laguna de regulación dentro de la terminal, la cual no solo eleva los costos del proyecto sino que tiene efectos ambientales negativos.

Las correcciones que se definieron para ajustar el diseño y mejorar la operatividad del sistema garantizando la reducción de costos del proyecto son las siguientes:

- El acceso hacia la terminal quedaría enmarcado por una gran glorieta que concentra los carriles preferenciales o exclusivos de solo bus, en la parte central, y el flujo vehicular mixto bordeando dicha glorieta, con fases semaforizadas que permiten la fluidez del tráfico.
- Las condiciones proyectadas para la vía 28D son de doble calzada en ambos sentidos. Esta vía permitirá la operación necesaria del flujo vehicular mixto que hará uso de esa infraestructura permitiendo una mejor movilidad en la zona y sin llegar a afectar de forma relevante el nivel de servicio, para los usuarios de dicha

vía, definiendo a la Carrera 28D1 como una vía proyectada para una futura expansión del sector.

- El espacio público se proyecta con lugares de permanencia, zonas verdes, ciclorutas, andenes, y amplias zonas verdes, mitigando el impacto ambiental, siguiendo el objetivo fundamental de proteger y conservar las áreas verdes urbanas, con el propósito de mejorar la calidad de vida de los habitantes de esta zona.
- Posterior a reuniones sostenidas entre funcionarios de Metro Cali y EMCALI para resolver las observaciones realizadas a la laguna de regulación, se ha planteado proyectar una tubería que saldría desde la terminal hasta el canal secundario Aguablanca, lugar donde el patio taller vierte sus aguas. Este canal cuenta con la capacidad de vertimiento de las aguas y está revestido.

Estación intermedia Centro

El proyecto consiste en el desarrollo de una Estación Intermedia (Parte del sistema de estaciones consignado en el CONPES 3504), en el sector centro de la ciudad que articule las rutas que se desplazan por los corredores troncales de las calles 13 y 15, y las busetas/camperos que atienden la demanda de la zona de ladera en el occidente de la ciudad. El proyecto hace parte del Plan Parcial El Calvario en el cual se plantea la Estación, un desarrollo urbano y aprovechamiento comercial importante.

Para efectos del desarrollo del proyecto, en Junio de 2011 se suscribió un convenio interadministrativo con la EMRU para realizar la Estación. En consecuencia con el clausulado y objeto del mismo, el 14 de septiembre de 2012 la EMRU, luego de un proceso público de selección, adjudicó a la PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA CENTRO COMERCIAL CIUDAD PARAISO la posibilidad de ser el socio estratégico como inversionista, promotor y ejecutor del Plan Parcial.

De este modo, en el cuarto trimestre del año 2012 se empezó a avanzar en el diseño de la Estación a partir de la realización de comités semanales de diseño en los cuales participan el promotor seleccionado (encargado del diseño), la EMRU E.I.C.E. y METRO CALI S.A., con el propósito de garantizar que la propuesta que se consolide cumpla con todos los requerimientos de la empresa y con los parámetros operativos del SITM-MIO.

Dado que el convenio inicial tenía como objeto principal la selección del socio estratégico, y que este proceso culminó satisfactoriamente el pasado mes de septiembre, actualmente se está avanzando en la formulación de un OTRO SI al convenio en el cual se están consignando todas las condiciones y procedimientos a seguir para el adecuado desarrollo del proyecto, desde su fase de diseño hasta su construcción y entrega a satisfacción a METRO CALI S.A.

Esquema básico de implantación de la estación.



Como se puede observar en la imagen se ha adelantado un esquema de diseño en el cual la estación funcionará de manera perimetral con respecto a la superficie comercial que hace parte de los aprovechamientos urbanísticos de la operación.



Renders preliminares del proyecto

Estación intermedia Guadalupe

Este proyecto hace parte del sistema de estaciones consignado en el CONPES 3504 de 2007. Sobre esta Estación en particular se cuenta con dos proyectos que por diversos factores, urbanos y operativos, no pudieron ser desarrollados, uno se encuentra a nivel de anteproyecto y otro a nivel constructivo, y fueron realizados por las Universidades del Valle y Nacional respectivamente.

En relación a lo anterior, se han desarrollado diversas alternativas en varios sitios, partiendo del lugar en el que inicialmente se había considerado la Estación (Frente a la Unidad Deportiva Mariano Ramos) y uno nuevo en el que a partir de los análisis desarrollados por el equipo de diseño y la Dirección de Transporte se encontró viable la construcción de la Estación.

Estación intermedia Guadalupe

Alternativa
localización Inicial



Alternativa
localización Final



Con base en los análisis desarrollados, se planteó la Estación en el separador del cruce de la Avenida Simón Bolívar con la Cra 66, y dados los niveles de viabilidad que se encuentran en esta nueva ubicación, se ha adelantado el documento de viabilidad técnica

para presentar al Comité Técnico de Planeación para proceder a la respectiva licitación. Con respecto a la pre-factibilidad adelantada, se han desarrollado los componentes de posibilidades de diseño (aproximadamente 4 opciones para el mismo sitio), presupuesto estimado para la construcción de la Estación, análisis ambiental y paisajístico, investigación predial, parámetros operativos suministrados por la Dirección de Transporte, y se ha solicitado la información de disponibilidad y datos básicos de servicios públicos.

d. Promoción Modos Alternativos de Transporte – Programa 4.5.3

Indicadores de Producto:

1. Meta:

En el período 2012-2015 se construyen 31.5 km de la red Plan Maestro de CicloRutas.

Indicador:

CicloRutas construidas de la red Plan Maestro de CicloRutas.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
19.6 km	20 km	24.57 km	123 %

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Durante el año 2012 se adelantaron dos proyectos que contribuyeron al cumplimiento en la construcción de la red de ciclorrutas. La construcción de la Terminal Menga y la construcción de los Carriles Mixtos de la Calle 5 fueron los proyectos que aportaron al incremento del valor este indicador, teniendo como línea base del 2011 una longitud de 19,6 km, tuvo el incremento relacionado a continuación:

- Terminal Menga Y Conexión: 0.5 km
- Carriles Mixtos de la Calle 5: 4.5 km

El desarrollo de esta meta en el año 2012 superó las expectativas planificadas (20 km), gracias a las obras terminadas de la CicloRuta implementada en la obra Carriles Mixtos de la calle 5; completando así 24.57 km de CicloRutas construidas.

CicloRuta Carriles Mixtos de la Calle 5



2. Meta:

En el período 2012-2015 se construyen 5 parqueaderos para bicicletas en las terminales SITM-MIO

Indicador:

Parqueaderos para bicicletas en las terminales SITM.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
2	3	3	100

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Para el año 2012, la meta establecía 3 parqueaderos para bicicletas construidos. El ciclo-parqueadero construido corresponde al de la Terminal de Cabecera Menga, terminada el día 30 de noviembre del año 2012. El SITM-MIO completó a diciembre de 2012, 3 parqueaderos para bicicletas los construidos al servicio de sus usuarios.

3. Meta:

A diciembre de 2015, hay Integración de transportadores con rutas legales de transporte público, organizados y/o asociados en sectores de ladera, al SITM-MIO (comunas 1, 18,19,20).

Indicador:

Integración de transportadores con rutas legales de transporte público, organizados y/o asociados en sectores de ladera, al SITM MIO (comunas 1,18,19,20).

Línea Base 211	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
0	0	N/A	N/A

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Es importante resaltar que para ofrecer un 100% de cobertura espacial del perímetro urbano a través del servicio del SITM-MIO, en el caso de Santiago de Cali, es necesario extender el servicio actual mediante la operación articulada con el servicio complementario que actualmente prestan los camperos en las zonas de ladera de la ciudad. Es por esto que Metro Cali durante el año 2012 inicio acciones que den prioridad en la ciudad a la integración del servicio de transporte público de las zonas de ladera al SITM-MIO. En ese sentido se adelantaron acercamientos con dichos operadores y se espera concretar convenios de integración en el año 2013 y 2014.

4. Meta:

En el período 2012-2015 se pasa del 11% al 12% los Viajes diarios en bicicleta.

Indicador:

Viajes diarios en bicicleta.

Línea Base 2011.	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
10.65*	11%	N/A	N/A

*Plan Maestro de CicloRutas 2005

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Promover los viajes diarios en bicicleta es una prioridad para la gestión de la movilidad sostenible en la ciudad. El desarrollo del Estudio/Encuesta de caracterización de la

movilidad urbana de Santiago de Cali y los municipios vecinos de su área de influencia que Metro Cali con el apoyo del DAPM, es muy importante para la planificación y evaluación de los avances de esta meta. Este estudio permitirá conocer el dato actual del porcentaje de viajes diarios que se realizan en este modo de transporte, ya que el dato presentado como línea base corresponde al obtenido en los estudios del Plan Maestro de CicloRutas del año 2005. Adicionalmente, es necesario realizar la actualización de las CicloRutas incluidas en este Plan Maestro de una red de CicloRutas que alimente al SITM-MIO en sus estaciones, terminales y proyectos estructurantes en materia de movilidad en la ciudad como el corredor verde, permitiendo construir la infraestructura necesaria para que realizar viajes en bicicleta sea conveniente y seguro.

e. Corredor Verde – Programa 4.5.4

Indicador de Producto:

1. Meta:

A Junio de 2014 están elaborados los estudios de factibilidad y diseños del Corredor Verde.

Indicador:

Eelaboración de los estudios de factibilidad y diseños del corredor verde.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
0	0	0	N/A

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Metro Cali S.A. con el apoyo de la Administración Municipal está comprometido con tomar acciones orientadas hacia la movilidad sostenible en la ciudad y la región que permitan consolidar el SITM-MIO como medio que facilita dinámicas y actividades para el desarrollo sostenible.

Se pretende ejecutar el proyecto del Corredor Verde en la ciudad, entendiendo por "verde" la integración de transporte masivo utilizando tecnología limpia, modos de transporte no-motorizados (avenida para bicicletas), zonas verdes y peatonales que conformarán un parque lineal mejorando el espacio público. Este corredor funcionará como eje transversal y estructurante en la ciudad, promoviendo el uso del transporte público, el crecimiento urbano ordenado y espacios urbanos ambientalmente amigables para los ciudadanos y su integración.

El proyecto inicialmente consiste de una longitud aproximada de 15Km que atraviesa la ciudad de norte a sur y pretende redensificar el área de influencia a lo largo del corredor. Así mismo, la reducción de emisiones contaminantes construyendo la infraestructura necesaria para que la ciudadanía realice viajes en modos de transporte de tecnología limpia, contribuyendo a la protección del medio ambiente a través de la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (CO2) en aprox. 15.000 tn/año con la implementación del proyecto

Avance: Se gestionaron recursos con La Corporación Andino de Fomento (CAF) para la contratación del estudio inicial, la cual lideró el proceso de selección del consultor que

realizará el estudio de pre-factibilidad del proyecto; con el apoyo y los requisitos exigidos por Metro Cali S.A.

f. Generación, Adecuación y Apropiación del Espacio Público – Programa 4.4.1

Indicadores de Producto

1. Meta:

La infraestructura del SITM-MIO genera y recupera 129,936 m2 de espacio público.

Indicador:

Espacio Público accesible generado y recuperado con la infraestructura del SITM-MIO.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
395,164	502,550	402,009	87.3%

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Durante el año 2012, se realizaron actividades de recuperación y generación de espacio público, instalación de mobiliario urbano, construcción de accesos para Personas en Situación de Discapacidad (rampas, pompeyanos, losetas guía - táctil), construcción de estaciones, terminales y patios talleres se adelantaron actividades en las siguientes obras:

- Terminal Menga
- Troncal de Aguablanca
- Carrera 1ª – conexión Calima
- Calle 5ª – Carriles mixtos



Construcción de espacio público Calle 5ª. Carriles mixtos

g. Administración y Gestión de la Movilidad – Programa 4.5.1

1. Meta:

A diciembre de 2015 se implementa en un 60% el Plan de Movilidad Urbana PIMU.

Indicador:

Implementación del Plan de Movilidad Urbana PIMU

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
0	0	Estructuración Desarrollo Técnico*	N/A

*Meta liderada por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM)

Descripción cualitativa del resultado y acciones realizadas:

Durante el año 2012 el DAPM lideró la ejecución de esta Meta, coordinando con su equipo de trabajo la integración de criterios, reuniones para compartir experiencias y enriquecer el proceso de estructuración y desarrollo técnico del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU). Este trabajo permitió definir los componentes para este desarrollo técnico proyectado incluir las fases de análisis de la movilidad, diagnóstico participativo, establecimiento de objetivos y análisis de escenarios, formulación del plan de actuación y evaluación ambiental estratégica.

h. Seguridad Vial – Programa 4.5.6**1. Meta:**

En el período 2012-2015 se elaboran 4 Estudios de accidentalidad vial y alternativas de solución en el Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO.

Indicador:

Estudios de accidentalidad vial y alternativas de solución en el Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
0	0	N/A	N/A

Descripción cualitativa del resultado y acciones realizadas:

Con el apoyo del Fondo de Prevención Vial, Metro Cali define las prioridades de estudio y análisis de accidentalidad de seguridad vial correspondientes a la operación, inspecciones y auditorías en obras del SITM-MIO. Los resultados de los estudios y alternativas de soluciones de seguridad se consolidarán en el Plan de Soluciones de Seguridad del sistema, definiendo las acciones preventivas y correctivas en relación a esta gestión.

2. OBJETIVO ESTRATÉGICO LÍNEA 2 – CALIDA: BIENESTAR PARA TODOS

a. Equiparación de Oportunidades para la Población con Discapacidad – Programa 2.3.7

Indicadores de Producto

1. Meta:

En el período 2012-2015 el 55% de Vehículos del SITM-MIO está adecuado para el uso de personas con discapacidad

Indicador:

Vehículos del SITM-MIO adecuados para el uso de personas con discapacidad.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
36%	55%	56.4%	102.5 %

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Dentro de las políticas de servicio del SITM-MIO se encuentra proveer las condiciones de seguridad y accesibilidad necesarias para las Personas en Situación de Discapacidad (PSD). En el desarrollo de esta gestión, Metro Cali ha exigido a los operadores del sistema adecuar la flota previa a su vinculación al sistema con las características técnicas para proveer un servicio accesible y apropiado a las PSD. Ejecutando las políticas de calidad del servicio, en el año 2012 se vinculó la siguiente cantidad flota adecuada para personas con discapacidad: 66 buses articulados, 214 buses padrones, y 28 buses complementarios. A diciembre 31 de 2012 el SITM-MIO cuenta con 514 vehículos adecuados para personas con discapacidad.

2. Meta:

En el período 2012-2015 el 100% de la Infraestructura que se construye para el SITM-MIO está adecuada para el uso de personas con discapacidad

Indicador:

Infraestructura construida para el Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO adecuada para el uso de personas con discapacidad.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
100%	100%	100%	100%

Descripción del resultado y acciones realizadas:

La infraestructura desarrollada por Metro Cali cuenta con las características físicas necesarias para proveer accesibilidad y seguridad a la personas con discapacidad, según los diseños establecidos en el año 2012. En el año 2012 se continuó con esta gestión, tal es el caso de las rampas de acceso, loseta táctil implementada en las áreas de espacio público, adecuación de baños para la población PSD. Un claro ejemplo de esta infraestructura es la Terminal Menga.

Túnel de acceso Plataformas de la Terminal Menga



3. Meta:

En el período 2012-2015 el 100% de vehículos adquiridos del SITM-MIO están adecuados para el uso de personas con discapacidad.

Indicador:

Adquisición de nuevos vehículos del SITM-MIO adecuados para el uso de personas con discapacidad.

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
0	100%	100%	100%

Descripción del resultado y acciones realizadas:

En concordancia con la meta de 2 de esa sección, la totalidad de la flota vinculada en el año 2012 se encuentra adecuada para personas con discapacidad: 66 buses articulados, 214 buses padrones, y 28 buses complementarios. A diciembre 31 de 2012 el SITM-MIO cuenta con 514 vehículos adecuados para personas con discapacidad.

4. Meta:

En el período 2012-2015 el 100% del Personal operativo de Metro Cali está capacitado en atención al cliente, sensibilización y toma de conciencia, enfocados en atención a población vulnerable (personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres gestantes, etc.)

Indicador:

Personal operativo de Metro Cali capacitado en atención al cliente, sensibilización y toma de conciencia, enfocados en atención a población vulnerable

Línea Base 2011	Meta 2012	Resultado Dic. 2012	% de Cumplimiento
0	100%	88.3%	88.3%

Descripción del resultado y acciones realizadas:

En el mes de julio del año 2012, inicio el programa de facilitadores proyectando capacitar a 60 facilitadores. Terminado 2012, 53 facilitadores fueron capacitados con el fin de brindar apoyo en información a todos los usuarios del SITM-MIO. Esta capacitación incluyó la sensibilización requerida para atender a la población vulnerable. Es importante mencionar este grupo de facilitadores contó con Personas en Situación de Discapacidad con el fin de enriquecer a sus compañeros en torno a la atención que debe ofrecerse una adecuada atención a este grupo de la población.

3. OBJETIVO ESTRATÉGICO LÍNEA 5–CALIDA: PROYECCIÓN GLOBAL PARA TODOS

a. Ciudad- Región Integrada y Competitiva – Programa 5.1.1

Indicadores de Producto

1. Meta:

En el período 2012 - 2015 se implementan 3 convenios con municipios vecinos para integración al SITM-MIO.

Indicador:

Convenios implementados con municipios vecinos para integración SITM-MIO.

Línea Base 2011	Meta 2012	% Avance
0	0*	N/A

* Metro Cali, Departamento Administrativo de Planeación.

Descripción del resultado y acciones realizadas:

Durante el año 2012, Metro Cali realizó reuniones con alcaldes de los municipios vecinos con el objetivo de iniciar un proceso interinstitucional que permita la integración intermunicipal del SITM-MIO en su área de influencia. Se firmaron convenios interinstitucionales con los municipios de Palmira y Yumbo para trabajar en la integración de los operadores intermunicipales al SITM-MIO, bajo las condiciones de convenios de integración intermunicipal que definirá el Ministerio de Transporte.