Pólizas de Responsabilidad Civil

Número de póliza	Fecha expedición	Fecha inicio de vigencia	Fecha fin de vigencia	Entidad que expide	Tipo de póliza	Estado	Detalle
AB000513	27/10/2023	27/10/2023	27/10/2024	LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO	Responsabilidad Civil Contractual	VIGENTE	Detalle
AB000512	27/10/2023	27/10/2023	27/10/2024	LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES ORGANISMO COOPERATIVO	Responsabilidad Civil Extracontractual	VIGENTE	Detalle

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE
MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Libertad y Orden

RUNT

TARJETA DE OPERACIÓN
No 334232

DATOS VEHÍCULO

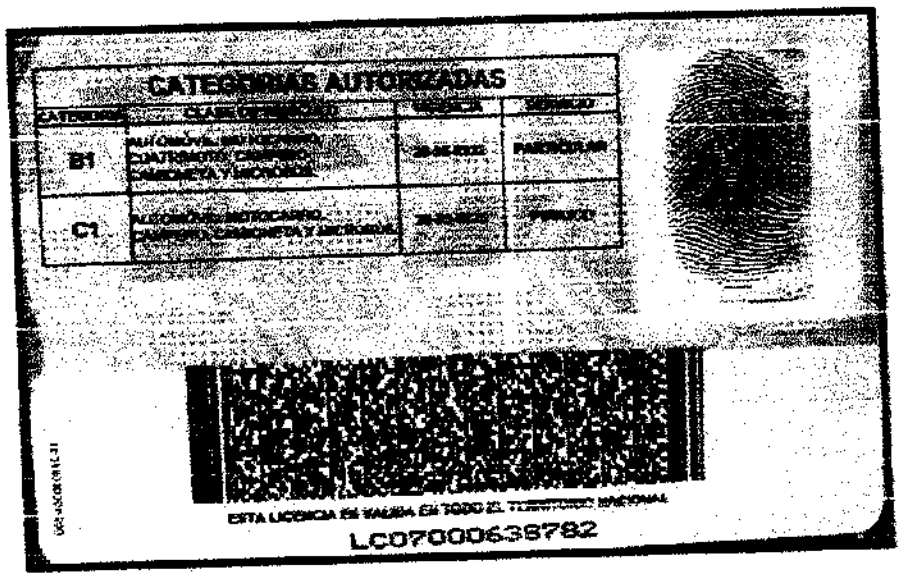
No. DE PLACA:	LOX832	**AÑO MODELO:**	2023
CLASE DE VEHÍCULO:	CAMIONETA	**MARCA:**	FORD
TIPO DE CARROCERIA:	DOBLE CABINA CON	**COMBUSTIBLE:**	DIESEL
CAPACIDAD DE PASAJEROS:	**SENTADOS:** 5	**DE PIE:**	
CARGA:		**MODALIDAD DE SERVICIO:**	ESPECIAL
LÍNEA:	RANGER XL		
NIVEL DE SERVICIO:			
RADIO DE ACCIÓN:	NACIONAL		

DATOS EMPRESA

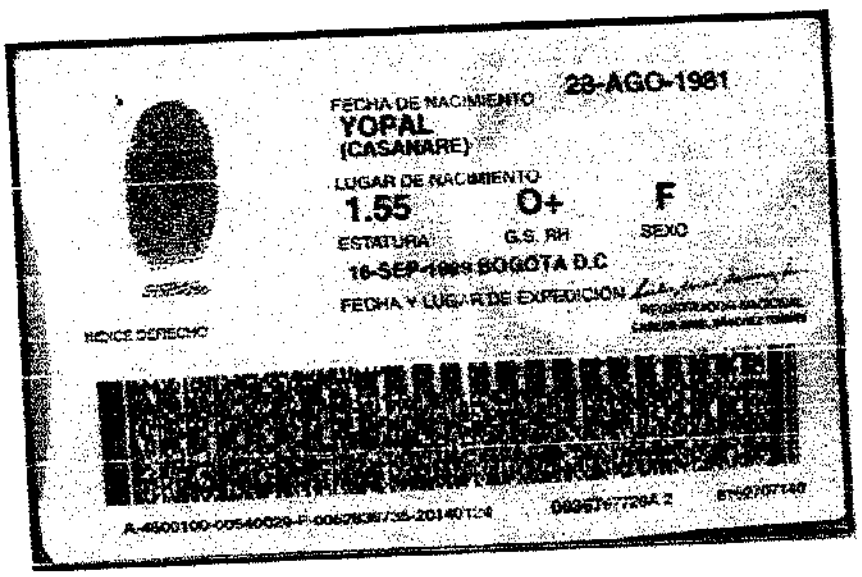
RAZÓN SOCIAL EMPRESA:	ALTRANS PREMIUM S.A.S		
NIT:	901419815		
DIRECCIÓN DE LA EMPRESA:	Barrio Dival Jamaitre		
CIUDAD/MUNICIPIO:	CARTAGENA		
FECHA DE EXPEDICIÓN:	14-12-2022		
VIGENCIA:	**DESDE:** 14-12-2022	**HASTA:**	14-12-2024
AUTORIDAD QUE EXPIDE:	DIRECCION TERRITORIAL BOLIVAR		

FIRMA DEL FUNCIONARIO


REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE
LICENCIA DE CONDUCCIÓN
No. 52836735
O+


CATEGORÍAS AUTORIZADAS
B1
C1
LC07000638782


REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA
NUMERO 52.836.735
BAYONA RAMIREZ
APELLIDOS
MARIA ANITA
NOMBRES
FIRMA


FECHA DE NACIMIENTO 28-AGO-1981
YOPAL
(CASANARE)
LUGAR DE NACIMIENTO
1.55
O+
F
ESTATURA
G.S. RH
SEXO
16-SEP-1999 BOGOTA D.C
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION
INDICE DERECHO

405

CERTIFICADO DE PAGO PARA EL COTIZANTE

SOI

Bancoomeva

Certificamos que MARIA ANITA con documento CEDULA DE CIUDADANIA 52836735, realizó el pago de aportes a la seguridad social del Señor (a) MARIA ANITA BAYONA RAMIREZ con documento CC 52836735, como se detalla a continuación:

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA			
Número de Planilla	4558797669	Tipo de Planilla	I-INDEPENDIENTES
Periodo Cotizado Otros	JULIO/2024	Periodo Cotización Salud	JULIO/2024
Fecha Pago	2024/07/31	Número de Autorización	9999499647

APORTES REALIZADOS A SEGURIDAD SOCIAL			
PENSIÓN		Administradora	25-14 COLPENSIONES
Días	30	Tarifa	16,000 %
Indicador tarifa especial	Normal		

SALUD		Administradora	EPS005 - SANITAS S.A.
Días	30	Tarifa	12,500 %

RIESGOS PROFESIONALES		Administradora	14-11 - ARL SURA
Días	30	Tarifa	6,960 %
Clase de Riesgo	5		

Cotizante exonerado pago aportes salud, SENA e ICBF (Reforma Tributaria): NO

406

TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S
NIT: 901.337.799 - 1

Yopal, agosto 2 de 2024

CUENTA DE COBRO

MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS
C.C: 7.164.159

DEBE A:
TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S
NIT: 901.337.799-1

LA SUMA DE..... $ 6.247.500,00

POR CONCEPTO DE: Un mes de alquiler de vehículo tipo camioneta doble cabina, para el desarrollo de las actividades contempladas en el marco del contrato No 457/2024. mes de julio.

SON: SEIS MILLONES doscientso cuarenta y siete mil quinientos PESOS M/CTE.

Sin otro particular,

Faber Cucunubá

FAIBER VICENTE CUCUNUBA FLOREZ
R/L TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S
C.C. 9.433.310 de Yopal

	MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS NIT 7.164.159-1		COMPROBANTE DE EGRESO No. 2
LUGAR Y FECHA	YOPAL	9 de agosto de 2024	$ 6.247.500,00
PAGUESE A:	TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA C/E RUBEN VICENTE CUCUNUBA FLOREZ		
POR CONCEPTO DE:	Pago de alquiler de vehículo automotor tipo camioneta doble cabina de placas LQK832 durante quince (15) días del mes de julio de 2024, para el desarrollo de las actividades contempladas en el contrato No 457/2024.		
LA SUMA DE:	SEIS MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE		

CUENTA	DEBITOS	CREDITOS	CHEQUE N°		BANCO	
Valor		6.247.500,00	SUCURSAL		EFECTIVO	☑
RETENCION			FIRMA Y SELLO DEL BENEFICIARIO			
IVA						
ANTICIPOS						
TOTALES		6.247.500,00				
ELABORADO	APROBADO	CONTABILIZADO				
Eliana Cristancho	Manuel Corredor	Blanca Suarez	C.C. / NIT	C.C. 1.118.539.953		

147 408

TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S
NIT: 901.337.799 - 1

Yopal, septiembre 4 de 2024

CUENTA DE COBRO

MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS
C.C: 7.164.159

DEBE A:
TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S
NIT: 901.337.799-1

LA SUMA DE..... $ 12.495.000

POR CONCEPTO DE: Un mes de alquiler de vehículo tipo camioneta doble cabina, para el desarrollo de las actividades contempladas en el marco del contrato No 457/2024, mes de agosto.

SON: DOCE MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS M/CTE.

Sin otro particular,

Faiber Cucunubá

FAIBER VICENTE CUCUNUBA FLOREZ
R/L TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S
C.C. 9.433.310 de Yopal

148
404

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

2. Concepto [0 2] Actualización

4. Número de formulario: 14757180900

(415)7707212489584(8020) 000001475718090 0

5. Número de Identificación Tributaria (NIT)	6. DV	12. Dirección seccional	14. Buzón electrónico
9 0 1 3 3 7 7 9 9	1	Impuestos y Aduanas de Yopal 4 4	

IDENTIFICACIÓN

24. Tipo de contribuyente	25. Tipo de documento	26. Número de identificación	27. Fecha expedición
Persona jurídica 1			

Lugar de expedición	28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres

35. Razón social
TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA S.A.S

36. Nombre comercial	37. Sigla

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Casanare 8 5	Hato Corozal 1 2 5

41. Dirección principal
CL 12 11 56

42. Correo electrónico faiberstransabana@gmail.com

43. Código postal	44. Teléfono 1	45. Teléfono 2
	3 1 2 3 6 0 8 4 2 3	

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades		Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código 1	2	51. Código	52. Número establecimientos
4 9 2 1	2 0 1 9 1 0 3 0	4 9 2 3	2 0 1 9 1 0 3 1	4 9 2 2	7 7 1 0		2

Responsabilidades, Calidades y Atributos

53. Código: 5 7 | 1 4 | 4 2 | 4 8 | 5 2

05- Impto. renta y compl. régimen ordinar
07- Retención en la fuente a título de rent
14- Informante de exogena
42- Obligado a llevar contabilidad
48 - Impuesto sobre las ventas - IVA
52 - Facturador electrónico

Obligados aduaneros

54. Código: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 | 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

Exportadores

55. Forma | 56. Tipo | Servicio 1 2 3 | 57. Modo | 58. CPC

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario (RUT), tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación.

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos SI [ ] NO [X] | 60. No. de Folios: 0 | 61. Fecha: 2021 - 05 - 11 / 22 : 23: 40

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz; en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso.
Parágrafo del artículo 1.6.1.2.20 del Decreto 1625 de 2016
Firma del solicitante:

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice.
Firma autorizada

98. Nombre: CUCUNUBA FLOREZ FAIBER VICENTE
985. Cargo: Representante legal Certificado

Fecha generación documento PDF: 10-03-2022 02:09:30PM

~~149~~
410

REPÚBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACIÓN PERSONAL
CÉDULA DE CIUDADANÍA

NUMERO **9.433.310**

CUCUNUBA FLOREZ
APELLIDOS

FAIBER VICENTE
NOMBRES





INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **01-JUN-1984**
DUITAMA
(BOYACA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.73 ESTATURA | **A+** G.S. RH | **M** SEXO

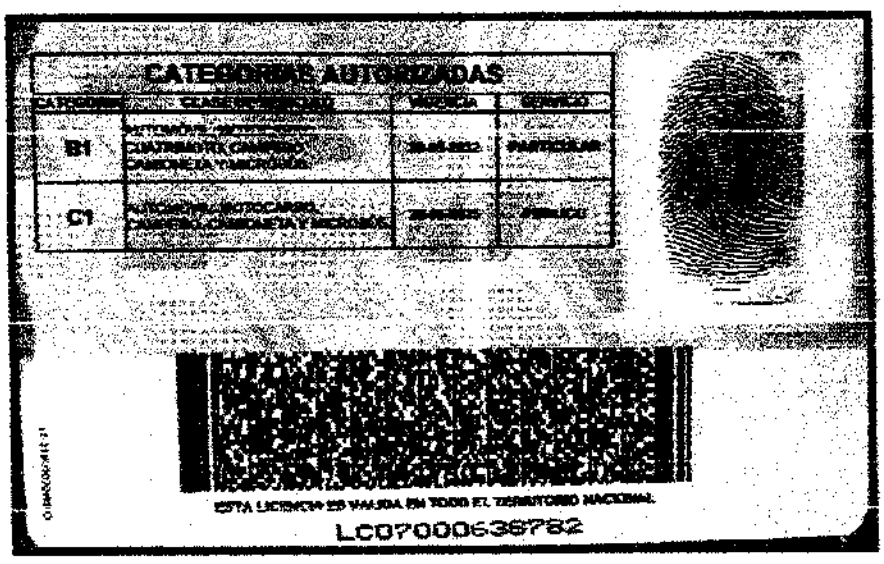
24-OCT-2002 YOPAL
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICIÓN

REGISTRADOR NACIONAL
JUAN CARLOS GALINDO VACHA

A-4604000-01030452-M-0009433310-20111010 0062237633A 1 9905054206

150
411


REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE
LICENCIA DE CONDUCCIÓN
No. 52836735
O+


CATEGORIAS AUTORIZADAS
B1
C1
ESTA LICENCIA ES VALIDA EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL
LC07000636782

154
412

SOI

CERTIFICADO DE PAGO PARA EL COTIZANTE

Bancoomeva

Certificamos que MARIA ANITA con documento CEDULA DE CIUDADANIA 52836735, realizó el pago de aportes a la seguridad social del Señor (a) MARIA ANITA BAYONA RAMIREZ con documento CC 52836735, como se detalla a continuación:

DATOS GENERALES DE LA PLANILLA			
Número de Planilla	45874256 25	Tipo de Planilla	I-INDEPENDIENTES
Periodo Cotizado Otros	AGOSTO/2024	Periodo Cotización Salud	AGOSTO/2024
Fecha Pago	2024/09/02	Número de Autorización	9999842004

APORTES REALIZADOS A SEGURIDAD SOCIAL			
PENSIÓN		Administradora	25-14 COLPENSIONES
Días		30 Tarifa	16.000 %
Indicador tarifa especial		Normal	

SALUD			
		Administradora	EPS005 - SANITAS S.A
Días		30 Tarifa	12.500 %

RIESGOS PROFESIONALES			
		Administradora	14-11 - ARL SURA
Días		30 Tarifa	6.960 %
Clase de Riesgo		5	

Cotizante exonerado pago aportes salud, SENA e ICBF (Reforma Tributaria): NO

SOI

	MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS NIT 7.164.159-1		COMPROBANTE DE EGRESO No 7
CIUDAD Y FECHA	YOPAL	12 de septiembre de 2024	$ 12.495.000,00
PAGUESE A	TRANSPORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA R/L FAIBER VICENTE CUCUNUBA FLOREZ		
POR CONCEPTO DE	Pago de alquiler de vehiculo automotor tipo camioneta doble cabina de placas LQK832 durante treinta (30) dias del mes de agosto de 2024; para el desarrollo de las actividades contempladas en el contrato No 457/2024.		
LA SUMA DE	DOCE MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL PESOS M/CTE		

CUENTA	DEBITOS	CREDITOS	CHEQUE N°		BANCO	
Valor		12.495.000,00	SUCURSAL		EFECTIVO	☑
RETENCION			FIRMA Y SELLO DEL BENEFICIARIO			
IVA						
ANTICIPOS						
TOTALES		12.495.000,00				
ELABORADO	APROBADO	CONTABILIZADO	Faiber Cucunubá			
Eliana Cristancho	Manuel Corredor	Blanca Suarez	C.C / NIT	C.C 1.118.539.953		

1572
413

ALQUILER DE OFICINAL

CONTRATO DE ARRENDAMIENTO

CONTRATISTA:	**JOYCE SMITH RIVERA GRANADOS**
C.C.	**47.442.513**
OBJETO:	**CONTRATO DE ARRENDAMINETO DEL BIEN INMUEBLE UBICADO EN LA DIRECCIÓN CALLE 11 N° 22-39 BARRIO VILLA DEL RÍO EN EL MUNICIPIO DE AGUAZUL CASANARE, EL CUAL SERÁ DESTINADO PARA OFICINAS EN EL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES CONTEMPLADAS EN EL MARCO DEL CONTRATO DE CONSULTORIA N° 457/2024.**
VALOR:	**TRES MILLONES SEISCIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL PESOS M/CTE ($ 3.696.000)**
PLAZO:	**TRES (3) MESES**

JOYCE SMITH RIVERA GRANADOS, de nacionalidad Colombiana, con domicilio en el municipio de Aguazul, identificada con la Cédula de Ciudadanía número 47.442.513 de Yopal (Casanare), quien obra en nombre propio y para efectos de este contrato se denominará el "Arrendador", por una parte, y por la otra, MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS, identificado con la Cédula de Ciudadanía número 7.164.159 de Tunja (Boyacá), quien para efectos de este contrato obra en nombre propio y que se denominará el "Arrendatario, manifiestan que han decidido celebrar un contrato de arrendamiento de oficina, en adelante el "Contrato", el cual se rige por las siguientes cláusulas:

Primera. – Objeto: Por medio del presente Contrato el arrendador entrega a título de arrendamiento al arrendatario el siguiente bien inmueble ubicado en la dirección calle 11 N° 22-39 barrio Villa del Río en el municipio de Aguazul Casanare, el cual será destinado para el desarrollo de las actividades contempladas en el marco del contrato de consultoría N° 457/2024 cuyo objeto es "REALIZAR EL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA LA CONSTRUCCION DE UN NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE AGUAZUL CASANARE." celebrado con el municipio de Aguazul.

Segunda. – Canon de Arrendamiento: El canon de arrendamiento mensual es la suma de: UN MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS M/CTE ($1.232.000) que incluye pago de servicios públicos, y que el Arrendatario pagará al arrendador a más tardar dentro de los siguientes cinco días después de cumplido el mes.

Tercera. – Vigencia: El arrendamiento tendrá una duración de TRES (3) meses contados a partir de la firma del presente contrato de arrendamiento.

Cuarta. – Entrega: El Arrendatario en la fecha de suscripción de este documento declara (I) recibir el Inmueble de manos del Arrendador en perfecto estado, de conformidad con el inventario elaborado por las partes y que forma parte integrante de este contrato en calidad de Anexo 1, y (II) que conoce en su

integridad el texto del Reglamento de Propiedad Horizontal aplicable al Inmueble y que lo respetará y lo hará respetar en su integridad, documento que se entiende incorporado a este Contrato.

Quinta. - Reparaciones: Los daños que se ocasionen al Inmueble por el Arrendatario, por responsabilidad suya o de sus dependientes, serán reparados y cubiertos sus costos de reparación en su totalidad por el Arrendatario. En todo caso, el Arrendatario se obliga a restituir el Inmueble en el mismo estado en que lo ha recibido, salvo el deterioro natural por el uso legítimo. Las reparaciones locativas al Inmueble estarán a cargo del Arrendatario.

Parágrafo 1: El Arrendatario se abstendrá de hacer mejoras de cualquier clase al Inmueble sin permiso previo y escrito del Arrendador. Las mejoras al Inmueble serán del propietario del Inmueble y no habrá lugar al reconocimiento de costo, precio o indemnización alguna al Arrendatario por las mejoras realizadas. Las mejoras no podrán retirarse salvo que el Arrendador lo exija por escrito, a lo que el Arrendatario accederá inmediatamente y a su costa, dejando el Inmueble en el mismo buen estado en que lo recibió del Arrendador.

Sexta. – Servicios Públicos: El Arrendador pagará oportuna y totalmente los servicios públicos del Inmueble desde la fecha en que comience el arrendamiento hasta la terminación del presente contrato.

Séptima. – Destinación: El Arrendatario, durante la vigencia del Contrato, destinará el Inmueble única y exclusivamente para uso de oficinas. En ningún caso el Arrendatario podrá ceder en todo o en parte este arrendamiento o para otro uso. En el evento que esto suceda, el Arrendador podrá dar por terminado válidamente el contrato en forma inmediata, sin lugar a indemnización alguna en favor del Arrendatario y podrá exigir la devolución del Inmueble sin necesidad de ningún tipo de requerimiento previo por parte del Arrendador.

Parágrafo: El Arrendador declara expresa y terminantemente prohibida la destinación del inmueble a los fines contemplados en el literal b) del parágrafo del Artículo 34 de la Ley 30 de 1986 y en consecuencia el Arrendatario se obliga a no usar el Inmueble para el ocultamiento de personas, depósito de armas o explosivos y dinero de grupos terroristas. No destinará el Inmueble para la elaboración, almacenamiento o venta de sustancias aludnógenas tales como marihuana, hachís, cocaína, metacualona y similares. El Arrendatario faculta al Arrendador para que, directamente o a través de sus funcionarios debidamente autorizados por escrito, visiten el Inmueble para verificar el cumplimiento de las obligaciones del Arrendatario.

Octava. - Restitución: Vencido el periodo inicial o la última prórroga del Contrato, el Arrendatario restituirá el Inmueble al Arrendador en las mismas buenas condiciones en que lo recibió del Arrendador, salvo el deterioro natural causado por el uso legítimo.

Novena. – Renuncia: El Arrendatario declara que renuncia en beneficio del Arrendador o de su cesionario, a todo requerimiento para constituirlo en mora en el cumplimiento de las obligaciones a su cargo derivadas de este Contrato.
Décima. – Cesión: El Arrendatario faculta al Arrendador a ceder total o parcialmente este Contrato y declara al cedente del Contrato, es decir al Arrendador, libre de cualquier responsabilidad como consecuencia de la cesión que haga de este Contrato.

Décima Primera. – Incumplimiento: El incumplimiento del Arrendatario a cualquiera de sus obligaciones legales o contractuales, faculta al Arrendador para ejercer las siguientes acciones, simultáneamente o en el orden que él elija: (I) Declarar terminado este Contrato y reclamar la devolución del Inmueble judicial y/o extrajudicialmente. (II) Exigir y perseguir a través de cualquier medio, judicial o extrajudicialmente, al Arrendatario por el monto de los perjuicios resultantes del incumplimiento, así como de la multa por incumplimiento pactada en este Contrato.

Décima Segunda. – Validez: El presente Contrato anula todo convenio anterior relativo al arrendamiento del mismo Inmueble y solamente podrá ser modificado por escrito suscrito por la Partes.

Décima Tercera. – Merito Ejecutivo: El Arrendatario declara de manera expresa que reconoce y acepta que este Contrato presta mérito ejecutivo para exigir del Arrendatario y a favor del Arrendador el pago de (I) los cánones de arrendamiento causados y no pagados por el Arrendatario, (II) las multas y sanciones que se causen por el incumplimiento del Arrendatario de cualquiera de las obligaciones a su cargo en virtud de la ley o de este Contrato, (III) las sumas causadas y no pagadas por el Arrendatario por concepto de servicios públicos del Inmueble, cuotas de administración y cualquier otra suma de dinero que por cualquier concepto deba ser pagada por el Arrendatario; para lo cual bastará la sola afirmación de incumplimiento del Arrendatario hecha por el Arrendador, afirmación que solo podrá ser desvirtuada por el Arrendatario con la presentación de los respectivos recibos de pago.

Parágrafo: Las Partes acuerdan que cualquier copia autenticada ante Notario de este Contrato tendrá mismo valor que el original para efectos judiciales y extrajudiciales.

Décima Cuarta. – Costos: Cualquier costo que se cause con ocasión de la celebración o prorroga de este Contrato, incluyendo el impuesto de timbre, será sumido en su integridad por el Arrendatario.

Décima Quinta. – Cláusula Penal: En el evento de un incumplimiento cualquiera de las Partes a las obligaciones a su cargo contenidas en la ley o en este Contrato, la Parte incumplida deberá pagar a la otra Parte una suma equivalente a (1) cánones de arrendamiento vigentes en la fecha del incumplimiento, a título de pena. En el evento que los perjuicios ocasionados por la Parte incumplida, excedan el valor de la suma aquí prevista como pena, la Parte incumplida deberá pagar a la otra Parte la diferencia entre el valor total de los perjuicios y el valor de la pena prevista en esta Cláusula.

Décima Sexta. – Autorización: El Arrendatario autoriza expresamente e irrevocablemente al Arrendador y/o al cesionario de este Contrato a consultar información del Arrendatario que obre en las bases de datos de información del comportamiento financiero y crediticio o centrales de riesgo que existan en el país, así como a reportar a dichas bases de datos cualquier incumplimiento del Arrendatario a este Contrato.

Décima Séptima. – Abandono: El Arrendatario autoriza de manera expresa e irrevocable al Arrendador para ingresar al Inmueble y recuperar su tenencia, con el solo requisito de la presencia de dos (2) testigos, en procura de evitar el deterioro o desmantelamiento del Inmueble, en el evento que por cualquier causa o circunstancia el Inmueble permanezca abandonado o deshabitado por el término de dos (2) meses o más y que la exposición al riesgo sea tal que amenace la integridad física del bien o la seguridad del vecindario.

Para constancia el presente Contrato se firma en el municipio de Aguazul Casanare a los 03 días del mes de julio del año 2024, en dos (2) ejemplares del mismo valor, cada uno de ellos con destino a cada una de las partes.

El Arrendador

JOYSE SMITH RIVERA GRANADOS
47.442.513 de Yopal (Casanare)

El Arrendatario

MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS
C.C No 7.164.159 de Tunja (Boyacá)

419

Aguazul, 2 de agosto de 2024

DOCUMENTO EQUIVALENTE
CUENTA DE COBRO
Según Art. 37 Ley 788/02
Art.3 Dr. 522/03 - DIAN

MANUEL CORREDOR CASTELLANOS

NIT 7.156.159-1

DEBE A:

JOYCE SMITH RIVERA GRANADOS

C.C N° 47.442.513 de Yopal

LA SUMA DE..... $ 1.232.000,00

POR CONCEPTO DE:

Canon de arrendamiento del bien inmueble ubicado en la dirección calle 11 N° 22-39 barrio villa del río en el municipio de Aguazul - Casanare, destinado para uso de oficinas, correspondiente al mes de julio de 2024.

Son: **UN MILLON DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS M/CTE**

Atentamente,

JOYCE SMITH RIVERA GRANDOS
C.C N° 47.442.513 de Yopal

452

DIAN

Formulario del Registro Único Tributario

001

4. Número de formulario: 14112516[illegible]011

5. Número de Identificación Tributaria (NIT): 4744251 3 | 6. DV: 4 | 13. Dirección seccional: [illegible] | 14. Fecha expedición: 4 4

IDENTIFICACIÓN

15. Tipo de contribuyente	17. Tipo de documento	18. Número de identificación	19. Fecha expedición
Persona natural o sucesión ilíquida 2	Cédula de Ciudadanía 1 3	4744251 3	

Lugar de expedición: 28. País	29. Departamento	30. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Casanare 8 5	Aguazul 0 1 0

31. Primer apellido	32. Segundo apellido	33. Primer nombre	34. Otros nombres
RIVERA	GRANADOS	JOYCE	SMITH

35. Razón social

36. Nombre comercial	37. Sigla

UBICACIÓN

38. País	39. Departamento	40. Ciudad/Municipio
COLOMBIA 1 6 9	Casanare 8 5	Aguazul 0 1 0

41. Dirección principal: CL 22 A 19 57

42. Correo electrónico: smithrivera29@gmail.com

43. Código postal	44. Teléfono 1	45. Teléfono 2
	3 1 1 4 4 4 2 7 2 8	

CLASIFICACIÓN

Actividad económica

Actividad principal		Actividad secundaria		Otras actividades			Ocupación	
46. Código	47. Fecha inicio actividad	48. Código	49. Fecha inicio actividad	50. Código	1	2	51. Código	52. Número establecimientos
8 2 1 1	2 0 0 5 0 9 2 6	8 2 9 9	2 0 0 5 0 9 2 6				3 2 2 2	

Responsabilidades, Calidades y Atributos

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
53. Código	4	9																								

49 - No responsable de IVA

Usuarios aduaneros

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
54. Código										
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Exportadores

55. Forma	56. Tipo	Sector	1	2	3
		57. Modo			
		58. CPC			

IMPORTANTE: Sin perjuicio de las actualizaciones a que haya lugar, la inscripción en el Registro Único Tributario -RUT- tendrá vigencia indefinida y en consecuencia no se exigirá su renovación

Para uso exclusivo de la DIAN

59. Anexos	51		NO	X	60. No. de Folios	0	61. Fecha	2024-09-13 10:25:46

La información suministrada a través del formulario oficial de inscripción, actualización, suspensión y cancelación del Registro Único Tributario (RUT), deberá ser exacta y veraz, en caso de constatar inexactitud en alguno de los datos suministrados se adelantarán los procedimientos administrativos sancionatorios o de suspensión, según el caso. Parágrafo del artículo 1.6.1.2.6 del Decreto 1625 del 2016. De igual manera al firmarlo se tramita al usuario la información y acepta la política de tratamiento de datos ley 1581 de 2012

Firma del solicitante

Sin perjuicio de las verificaciones que la DIAN realice

Firma autorizada

984. Nombre: RIVERA GRANADOS JOYCE SMITH

985. Cargo: CONTRIBUYENTE

Forma generada por sistema PSE 13/09/2024 10:25:46 (COL)

154
122

MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS NIT 7.164.159-1		COMPROBANTE DE EGRESO No. 1
CIUDAD Y FECHA: AGUAZUL	7 de agosto de 2024	$ 1.232.000,00
PAGADO A:	JOYCE SMITH RIVERA GRANDOS	
POR CONCEPTO DE:	Pago de canon de arrendamiento del bien inmueble ubicado en la dirección calle 11 N° 22-39 barrio villa del río en el municipio de Aguazul - Casanare, destinado para uso de oficinas, correspondiente al mes de julio, en el perido comprendido desde el 3 de julio al 2 de agosot de 2024.	
LA SUMA DE:	UN MILLON DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS M/CTE	

CUENTA	DEBITOS	CREDITOS
Valor		1.232.000,00
RETENCION		
IVA		
ANTICIPOS		
TOTALES		1.232.000,00
ELABORADO	APROBADO	CONTABILIZADO
Eliana Cristancho	Manuel Corredor	Bianca Suarez

CHEQUE N°
BANCO
SUCURSAL
EFECTIVO ☑
FIRMA Y SELLO DEL BENEFICIARIO
C.C / NIT C.C 91.442.513

INFORME DE INVERSION Y BUEN MANEJO DEL ANTICIPO

Fecha	DD	MM	AA	CONTRATO DE CONSULTORÍA No 457 DEL 28 DE JUNIO DEL 2024
	26	12	2024	

ALCALDIA MUNICIPAL DE AGUAZUL

DATOS GENERALES

CONTRATO DE CONSULTORÍA No 457 DEL 28 DE JUNIO DEL 2024 BANCO: BANCOLOMBIA CUENTA DE AHORROS No 385-000018-16

OBJETO: REALIZAR EL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE AGUAZUL CASANARE

SUPERVISOR MARTHA CECILIA ESPINOSA OTALORA
JEFE OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN

CONTRATISTA MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS

DATOS ESPECIFICOS

CHEQUE/COMPROBANTE No.	FECHA CHEQUE/COMPROB.	BENEFICIARIO	VALOR	ITEM	OBSERVACION	DESCRIPCIÓN EGRESO
9470656416 / 9473479445 9472917208 / 9470657309	29/07/2024 01/10/2024 18/09/2024 9/08/2024	PERSONAL CONTRATADO	$ 5.756.605,48	1		PAGOS DE SEGURIDAD SOCIAL MES DE JULIO DE 2024
	8/08/2024	PERSONAL CONTRATADO	$ 21.846.350,00	1		NOMINA MES DE JULIO DE 2024
9472060671 / 9472918131 9472917518	30/08/2024 18/09/2024	PERSONAL CONTRATADO	$ 6.167.791,59	1		PAGOS DE SEGURIDAD SOCIAL MES DE AGOSTO DE 2024
	6/09/2024	PERSONAL CONTRATADO	$ 23.406.800,00	1		NOMINA MES DE AGOSTO DE 2024
9474269786 / 9477735334 9477735171 / 9478807758	01/10/2024 12/12/2024	PERSONAL CONTRATADO	$ 6.167.791,59	1		PAGOS DE SEGURIDAD SOCIAL MES DE SEPTIEMBRE DE 2024
	7/10/2024	PERSONAL CONTRATADO	$ 23.406.800,00	1		NOMINA MES DE SEPTIEMBRE DE 2024
9477735355 / 9477735186 9478808005	12/12/2024	PERSONAL CONTRATADO	$ 2.178.461,70	1		PAGOS DE SEGURIDAD SOCIAL MES DE OCTUBRE DE 2024
	8/11/2024	PERSONAL CONTRATADO	$ 8.337.790,00	1		NOMINA MES DE OCTUBRE DE 2024
	6/11/2024	LUVIN HERNANDEZ BLANCO	$ 2.805.915,00	2		ACTIVIDADES DE TOPOGRAFIA
	8/11/2024	ARNULFO ARNEDO VARELA	$ 10.016.620,00	3		ESTUDIO DE TITULOS Y AVALUOS CATASTRALES
	9/08/2024	TRANSFORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA SAS	$ 6.247.500,00	4		ALQUILER DE VEHICULO TIPO CAMPERO
	12/09/2024	TRANSFORTES Y SERVICIOS DE LA SABANA SAS	$ 12.495.000,00	4		ALQUILER DE VEHICULO TIPO CAMPERO
	7/08/2024	JOYSE RIVERA GRANADOS	$ 1.232.000,00	5		ALQUILER DE OFICINA

INFORME DE INVERSION Y BUEN MANEJO DEL ANTICIPO

RESUMEN

ITEM	DESCRIPCIÓN	PROGRAMA APROBADO	ACUMULADO ANTERIOR	PRESENTE RELACIÓN	ACUMULADO TOTAL	SALDO ANTICIPO
	VALOR ANTICIPO					**74.988.351,60**
1	PAGOS DE NOMINA Y PAGOS DE SEGURIDAD SOCIAL DE LOS PROFESIONALES	$ 61.804.197,00		$ 97.268.390,37	$ 97.268.390,37	-$ 35.464.193,37
2	COMISIÓN TOPOGRÁFICA QUE INCLUYE: -PERSONAL: TOPÓGRAFO CERTIFICADO, DOS CADENEROS, -EQUIPOS CON CERTIFICADOS DE VERIFICACIÓN Y AJUSTE VIGENTES PARA ESTACIÓN TOTAL, NIVEL DE PRECISIÓN. -RADIOS, GPS Y OTROS MEDIOS DE COMUNICACIÓN -PROCESAMIENTO DE INFORMACIÓN: PLANOS EN MEDIO FÍSICO Y MAGNÉTICO E INFORME IMPRESO. -ELEMENTOS DE APOYO, ESTACA, PINTURAS.	$ 1.001.711,70		$ 2.805.915,00	$ 2.805.915,00	-$ 1.804.203,30
3	ESTUDIO DE TITULOS Y AVALULO CATASTRAL DE TRES PREDIOS, PARA LA PREFACTIBILIDAD PARA LA CONSTRUCCION DE UN NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE	$ 3.576.647,30		$ 10.018.620,00	$ 10.018.620,00	-$ 6.441.972,70
4	VEHÍCULO TIPO CAMPERO PC KUP, CAMIONETA O SIMILAR, CON CILINDRAJE DESDE 1300 CC HASTA 1999 CC, INCLUYE LOS COSTOS DE MANTENIMIENTO, CONDUCTOR Y COMBUSTIBLE, MODELO 2021 IGUAL O SUPERIOR	$ 7.497.000,00		$ 18.742.500,00	$ 18.742.500,00	-$ 11.245.500,00
5	ALQUILER DE OFICINA	$ 1.108.795,60		$ 1.232.000,00	$ 1.232.000,00	-$ 123.204,40
	TOTAL APROBADO	$ 74.988.351,60		$ 130.067.425,37	$ 130.067.425,37	-$ 55.079.073,77
TOTALES				**$ 260.134.850,74**	**$ 260.134.850,74**	**-$ 110.158.147,54**

(Firma)
(Nombre) MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS
CONTRATISTA

(Firma)
(Nombre) MARTHA CECILIA ESPINOSA OTALORA
JEFE OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN
SUPERVISOR

ANEXO 8.5
CERTIFICADO CANCELACIÓN CUENTA

Yopal, 31 de octubre de 2024

Señores
A QUIEN INTERESE

Cordial saludo,

BANCOLOMBIA S.A se permite certificar que la cuenta ahorros No. **365-000016-16** la cual se creó el día **2024/07/08** a nombre de **MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANO,** identificado con **cc. 7.164.159** genero los siguientes rendimientos financieros:

Intereses pagados a la fecha: **$ 846-**

Estado de la cuenta: **CANCELADA**

Atentamente,

Cédula N° 1032456776

Karen J. Perilla Cuadra
Asesora Comercial Multisegmento
Yopal

- **Importante:** Esta constancia solo hace referencia al producto mencionado anteriormente.

*Si desea verificar la veracidad de esta información, puede comunicarse con la Sucursal Telefónica Bancolombia los siguientes números: Medellín - Local: (57-4) 510 90 00 - Bogotá - Local: (57-1) 343 00 00 - Barranquilla - Local: (575) 361 88 88 - Cali - Local: (57-2) 554 05 05 – Resto del país: 01800 09 12345. Sucursales Telefónicas en el exterior: España (34) 900 995 717 - Estados Unidos (1) 1 866 379 97 14.

ANEXO 8.6
CERTIFICADO DE RENDIMIENTOS FINANCIEROS

ANEXO 9
SOPORTE DE ACTIVIDADES (CD)

CONTRATISTA	CONTRATO	CONTRATANTE
MANUEL CORREDOR NIT 7 164 159-1	**REALIZAR EL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE AGUAZUL CASANARE**	ALCALDÍA DE AGUAZUL
CD INFORME DE ACTIVIDADES		

ANEXO 10
PRODUCTO 1 - DIAGNÓSTICO TERMINAL DE TRANSPORTE

MUNICIPIO DE AGUAZUL
OFICINA ASESORA DE PLANEACION

CONTRATO DE CONSULTORÍA NO 457-2024

OBJETO: REALIZAR EL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE AGUAZUL CASANARE.



PRODUCTO 1. DIAGNÓSTICO TERMINAL DE TRANSPORTE

INGENIERO

MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS
Contratista Consultor

SUPERVISOR

DRA MARTHA CECILIA ESPINOSA OTALORA
Jefe Oficina Asesora de Planeación

AGUAZUL, AGOSTO DE 2024

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 11

1 ANTECEDENTES 12

1.1 CONTEXTO HISTÓRICO 12
1.1.1 Obras de construcción y mejoramiento de La terminal 12
1.1.2 Creación de la Empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Aguazul Casanare "El Garcero del Llano" 14
1.1.3 Obras de mantenimiento y mejoramiento 15

2 OBJETIVO Y ALCANCE 18

2.1 OBJETIVOS 18
2.1.1 Evaluar la Infraestructura Actual 18
2.1.2 Identificar Problemas y Deficiencias 18
2.1.3 Analizar la Capacidad Operativa 18
2.1.4 Determinar el Impacto Ambiental y Social 18

2.2 ALCANCE 18
2.2.1 Ámbito Geográfico 18
2.2.2 Componentes Evaluados 19
2.2.3 Metodología 19
2.2.4 Temporalidad 19
2.2.5 Limitaciones 20

3 MARCO LEGAL 20

3.1 CUMPLIMIENTO NORMATIVO: 20
3.1.1 Descripción y Contexto del Terminal de Transporte de Aguazul 20
3.1.2 Ubicación del Terminal: 20
3.1.3 Objeto Social de la Empresa: 21

3.2 HABILITACIÓN DEL TERMINAL DE TRANSPORTES DE AGUAZUL 22

3.3 CONCEPTOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE 22
3.3.1 Concepto No 55613 del 24 de noviembre de 2005: 22
3.3.2 Concepto No 4696 del 16 de febrero de 2005. 22
3.3.3 Concepto No 29903 del 27 de junio de 2006: 22
3.3.4 Concepto No 38840 del 15 de agosto de 2006: 23
3.3.5 Concepto No 46021 del 4 de febrero de 2009: 23
3.3.6 Concepto No 19737 del 2 de mayo de 2006 23
3.3.7 Concepto No 11552 del 3 de marzo de 2008. 23
3.3.8 Concepto No 6507 del 8 de febrero de 2008. 23

3.4 CONSEJO DE ESTADO 24
3.4.1 Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de Consulta y Servicio Civil 24
3.4.2 Sala de lo contencioso administrativo (2011), sección primera MP Camilo Arciniegas 24

3.5 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 5454 DE NOVIEMBRE 30 DE 2016. 24

3.6 RESOLCUIONES Y ACUERDOS MUNICIPALES 24
3.6.1 Acuerdo 006 del 18 de diciembre de 1966 24
3.6.2 Acuerdo N° 029 de 21 diciembre de 2012 25
3.6.3 Decreto No. 001 del 26 de febrero de del 2013. 25
3.6.4 Resolución N° 0000037 del 14 de enero del 2015 25
3.6.5 Resolución 0347 del 29 de noviembre de2018 25
3.6.6 Acuerdo N° 011 del 11 de diciembre de 2018 25
3.6.7 Acuerdo N° 004del 11 de diciembre de 2023 25

3.7 PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (ACUERDO 028 DE 2022) 25
3.7.1 Documento diagnóstico 26
3.7.1.1 Numeral 2.4 Estructura administrativa 26
3.7.1.2 Numeral 3.6.2. Transporte 26
3.7.2 Documento Formulación: 27
3.7.2.1 Numeral 2.2.2.1. Componentes del sistema vial urbano y de transporte 27

4 MARCO DE REFERENCIA 29

4.1 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 5454 29
4.1.1 Diseño de la Infraestructura 29
4.1.2 Seguridad y Accesibilidad 29
4.1.3 Servicios y Equipamientos 29
4.1.4 Aspectos Ambientales 30
4.1.5 Normas y Regulaciones Relacionadas 30
4.1.6 Procedimientos de Inspección y Control 30

4.2 DECRETO 2762 DE 2001 30

4.3 DECRETO 1079 DE 2015, ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE 30
4.3.1 Definición y Clasificación 31
4.3.2 Requisitos para la Construcción y Operación 31
4.3.3 Normas Técnicas y Operativas 31
4.3.4 Inspección y Control 31
4.3.5 Revisión y Actualización 32

5 LOCALIZACION GENERAL DEL TERMINAL DE TRANSPORTE 33

6 METODOLOGIA PARA LA RECOLECCION DE INFORMACION 35

6.1 DISEÑO DEL PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN 35
6.1.1 Identificación de Fuentes de Información: 35
6.1.2 Definición de Técnicas y Herramientas de Recolección: 35

6.2 RECOLECCIÓN DE DATOS 35
6.2.1 Preparación de Instrumentos de Recolección: 35
6.2.2 Ejecutar la Recolección de Datos: 35
6.2.3 Registro y Organización de Datos: 35

6.3 ANÁLISIS DE DATOS 35
6.3.1 Análisis Cuantitativo: 35
6.3.2 Análisis Cualitativo: 35
6.3.3 Evaluación Técnica: 36

6.4 ELABORACIÓN DEL INFORME DE PREFACTIBILIDAD 36
6.4.1 Redacción del Informe: 36
6.4.2 Revisión y Validación: 36

6.5 PRESENTACIÓN DE RESULTADOS 36

6.6 REVISIÓN Y AJUSTES 36
6.6.1 Retroalimentación 36
6.6.2 Ajustes Finales: 36

7 DESCRIPCION GENERAL DEL TERMINAL DE TRANSPORTE DE AGUAZUL 37

8 CONDICIONES LOCATIVAS 40

8.1 AREA DE INFLUENCIA 40

8.2 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y AMBIENTAL DEL AREA DE INFLUENCIA 43

8.3 CARACTERIZACIÓN OPERATIVA DEL TERMINAL 44
8.3.1 Cantidad de Pasajeros 45
8.3.2 Locales Comerciales 50
8.3.3 Taquillas para venta de pasajes 52
8.3.3.1 Cootransaguazul Ltda. 52
8.3.3.2 Libertadores – Sugamuxi - Autoboy 54
8.3.3.3 Concorde 55
8.3.3.4 Empresa de Transportes Morichal 56
8.3.4 Bahías para descenso de pasajeros 57
8.3.5 Bahías para ascenso de pasajeros 57
8.3.6 Determinación del número de espacios para buses en el terminal en patio de operaciones 60
8.3.6.1 Tiempo promedio de un bus en el terminal 61
8.3.6.2 Espacios para despachos promedios 61
8.3.6.3 Espacios para despachos en día critico o festivo 64
8.3.7 Sala de Conductores 69
8.3.8 Entrada Vehicular 70
8.3.9 Baños para personas con movilidad reducida 71
8.3.10 Baños Públicos 72
8.3.11 Restaurante 74
8.3.12 Cerramiento Perimetral 76
8.3.13 Caseta para guardar elementos de aseo 77

8.4 AREAS SOCIALES Y DE SERVICIOS 78
8.4.1 Entradas al terminal 78
8.4.2 Zona de Salidas de pasajeros para tomar el bus intermunicipal 81
8.4.3 Zona de Salidas de pasajeros del terminal de transporte 82

8.4.4 Áreas de Espera para Pasajeros 85
8.4.4.1 Primera Zona: 85
8.4.4.2 Segunda Zona: 86

8.5 ANÁLISIS DE ESTACIONAMIENTO EN ZONAS ADYACENTES AL TERMINAL 88
8.5.1 Descripción de las Áreas de Estacionamiento: 89
8.5.1.1 Carrera 15 entre Calles 8 y 9: 89
8.5.1.2 Calle 9 entre Carreras 14 y 15 89
8.5.1.3 Carrera 14 entre calles 8 y 9 89
8.5.1.4 Calle 8 entre Carreras 14 y 15 90
8.5.2 Evaluación del Impacto y Recomendaciones: 91

8.6 AREAS COMPLEMENTARIAS 93
8.6.1 Gerencia del Terminal 93
8.6.2 Oficina para control de alcoholimetría. 95
8.6.3 Oficina de Operaciones y Contabilidad 96

9 SERVICIOS PÚBLICOS DEL TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE 98

9.1 AGUA Y ALCANTARILLADO 98

9.2 MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS 99

9.3 ENERGÍA ELÉCTRICA 99

9.4 SANEAMIENTO Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES 100

10 DIAGNÓSTICO DEL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DEL TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE 102

11 IDENTIFICACION DE PROBLEMAS 106

11.1 FORTALEZAS 106

11.2 OPORTUNIDADES 106

11.3 DEBILIDADES 106

11.4 AMENAZAS: 107

11.5 RESULTADOS ANALISIS DOFA 107
11.5.1 Análisis de Fortalezas 107
11.5.2 Análisis de Oportunidades 108
11.5.3 Debilidades 108
11.5.4 Amenazas 108
11.5.5 Visión general de los factores internos y externos 109
11.5.6 Índice de favorabilidad 109

11.6 IDENTIFICACION Y DEFINICION DEL PROBLEMA 110

12 CARACTERIZACION DEL NIVEL DE SERVICIO 111

13 SUGERENCIAS DE SOLUCION Y RECOMENDACIONES 112

13.1 ACCIONES PARA EL CORTO PLAZO 112

13.2 ACCIONES PARA EL MEDIANO PLAZO 112

14 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 113

15 ANEXOS 116

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Conteo de unidades de uso de vivienda y unidades no residenciales por número de manzana en la zona urbana del municipio de Aguazul 40
Tabla 2. Establecimientos comerciales alrededor del terminal de transportes de Aguazul 43
Tabla 3. Cantidad de pasajeros en el Terminal de Transporte de Aguazul 45
Tabla 4. Pasajeros que pasan por el terminal de Aguazul años 2021, 2022 y 2023 45
Tabla 5. Proyección anual de pasajeros que utilizan Terminal de Aguazul en un periodo de 20 años 46
Tabla 6. Volumen de pasajeros origen Aguazul por hora en día de máxima demanda 48
Tabla 7. Flujo pasajeros días de máxima demanda 48
Tabla 8. Porcentaje horario de pasajeros en día de máxima demanda año 2023 49
Tabla 9. Estimación de pasajeros origen en el Terminal de Aguazul para el periodo 2024-2044 50
Tabla 10. Rutas y Tarifas Cootransaguazul Ltda. 53
Tabla 11. Rutas y tarifas Empresas de Transporte de Pasajeros Libertadores – Sugamuxi y Autoboy 54
Tabla 12. Rutas y tarifas Empresa de Transporte de Pasajeros Concorde 56
Tabla 13. Despachos por año y trimestre con datos del Terminal de Transporte de Aguazul y Ministerio de Transporte 60
Tabla 14. Proyección número de buses (despachos) en el Terminal de Aguazul periodo 2024-2044 61
Tabla 15. Despachos en día promedio 63
Tabla 16. Cálculo del nivel de confianza que se alcanza por bahía en el año 2024 en un día promedio. 63
Tabla 17. Despachos en día critico (29 de abril de 2023) y determinación de hora pico en el Terminal de Aguazul. 64
Tabla 18. Volúmenes de despachos (buses) promedio diario y horario pico en el periodo 2021-2044 66
Tabla 19. Cálculo del nivel de confianza que se alcanza por cada bahía en el año 2024 67
Tabla 20. Tabla de cálculo para estimar la cantidad de baños en espacios físicos de acceso al ciudadano ("NTC6047 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA.pdf - SlideShare") 74
Tabla 21. relación consumo promedio de agua año 2024 98
Tabla 22. Consumo de energía eléctrica por locales del Terminal de Transportes de Aguazul 99

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Área Proyectada para reubicación del Terminal del PBOT Acuerdo 028 de 2024 28
Figura 2. Localización del Terminal de Transporte en carreras 14 y 15 y las calles 8 y 9 . 33
Figura 3. Localización del Terminal de Transporte en el casco urbano de Aguazul..... 34
Figura 4. Plano general del terminal de transportes 37
Figura 5. Distribución de áreas del terminal de Aguazul..... 39
Figura 6. Manzanas del casco urbano de Aguazul dentro del radio caminable de 400 metros del Terminal 42
Figura 7. Uso de vivienda y unidades no residenciales por número de manzana en la zona urbana del municipio de Aguazul..... 43
Figura 8. Proyección anual de No Pasajeros al año 2044 (20 años) 46
Figura 9. Histograma de pasajero enero de 2021 – marzo de 2024. Dia de máxima demanda 9 de abril de 2023 47
Figura 10. Estimación de volúmenes de pasajeros periodo 2024-2044..... 49
Figura 11. Localización de las áreas de espera de pasajeros, taquillas y locales comerciales 51
Figura 12. Localización oficina operativa, sala de conductores y locales comerciales..... 52
Figura 13. Plataformas de ascenso y espera..... 59
Figura 14. Proyección número de buses (despachos) en el Terminal de Aguazul periodo 2024-2044 62
Figura 15. Dia Critico (Periodo 2021- 2024). Domingo de Resurrección 29 de abril de 2023 65
Figura 16. Localización del Restaurante, cocina, Cuarto eléctrico, oficina alcoholimetría, consultorio médico y baños 76
Figura 17. Localización de entradas en el terminal de Aguazul 80
Figura 18. Salidas de Pasajeros para tomar el bus 82
Figura 19. Salida de pasajeros del terminal 84
Figura 20. Panorama del parqueo en vía alrededor del Terminal de Transportes 92
Figura 21. Localización y distribución las oficinas de gerencia y administración del Terminal 94
Figura 22. Gráfico de radar del análisis DOFA.....110

LISTA DE FOTOS

Foto 1: Placa de remodelación de la obra por el municipio 2001 – 2003 colocada en la actual oficina de gerencia del terminal Garcero del Llanos 13
Foto 2. Panorámica del terminal año 2013 14
Foto 3. Panorámica del Terminal de Transportes desde la calle 9 con carrera 15 - Año 2024 38
Foto 4. Vista aérea del Terminal de Transporte Terrestre de Aguazul 38
Foto 5. Panorámica de 2 locales comerciales y 2 taquillas para venta de tiquetes 51
Foto 6. Taquilla Empresa Cootransaguazul 53
Foto 7. Taquilla Empresa Libertadores y Cootransaguazul 54
Foto 8: Taquilla de la empresa Concorde 55
Foto 9. Taquilla Empresa Morichal 56
Foto 10. Panorámica de la bahía de descenso de pasajeros 57
Foto 11. Bahías de parqueo en zona de ascenso de pasajeros 58
Foto 12. Panorámica de las bahías de parqueo en zona de ascenso de pasajeros 58
Foto 13. Bahías para descenso de pasajeros con diferentes tipos de bus 59
Foto 14. Congestión vehicular en el patio de operaciones del terminal de Transporte 68
Foto 15. Choque simple entre un bus y microbús por falta de espacio en el Patio de Operaciones 68
Foto 16. Ocupación vehicular de 5 buses y un microbús en las bahías del Terminal de Transporte 69
Foto 17. Panorámica de la sala de espera para conductores 69
Foto 18. Acceso vehicular al patio de operaciones 71
Foto 19. Caseta de control en el acceso vehicular 71
Foto 20. Acceso a Baños Para personas con movilidad reducida 72
Foto 21: Aspecto general de un baño para personas con movilidad reducida 72
Foto 22. Panorámica lavamanos baño de mujeres 73
Foto 23. Panorámica general del restaurante del terminal de Transporte ubicado en la esquina de la calle 8 con carrera 14 74
Foto 24. Cocina del restaurante del Terminal de Transporte 75
Foto 25: Conexión del área de acceso principal con el restaurante) 75
Foto 26. Panorámica del cerramiento del terminal 76
Foto 27. Cerramiento en la zona de llegada de pasajeros 77
Foto 28. Caseta para guardar elementos de aseo del Terminal 77
Foto 29. Panorámica general de la entrada principal del terminal de Transportes de Aguazul 78
Foto 30. Entrada de pasajeros con movilidad reducida por el acceso principal 79
Foto 31. Entrada de pasajeros con movilidad reducida por el acceso principal 79
Foto 32. Anden para acceso al Terminal desde la calle 8 con carrera 14 80
Foto 33. Entrada lateral al terminal por la carrera 14 con calle 9 81
Foto 34. Zona de entrada de pasajeros a las bahías de buses 81
Foto 35. Inicio del andén de salida de pasajeros 83
Foto 36. Pasajero bajando de microbús para tomar el andén que lo conduce al a salida terminal 83
Foto 37. Panorámica del andén que conduce a la salida del terminal 84
Foto 38. Vista general de la zona de salida de pasajeros del terminal y vía canalizada para uso exclusivo de los taxis sobre la calle 9 85

Foto 39. Primera zona de espera de pasajeros – Panorámica desde la calle 9 86
Foto 40. Primera zona – Zona venta de tiquetes – Panorámica desde la calle 8 86
Foto 41. Segunda zona - Sala de espera de pasajeros – Panorámica desde la calle 9.... 87
Foto 42. Segunda zona - Sala de espera de pasajeros – Panorámica desde la calle 8.... 87
Foto 43.Rampa para Salida de pasajeros con movilidad reducida 88
Foto 44. Fotografía aérea del Terminal y disposición del parqueo de taxis 88
Foto 45. Panorámica Carrera 15 entre Calles 8 y 9 estacionamiento en vía 89
Foto 46. Panorámica Calle 9 entre Carreras 14 y 15 estacionamiento en vía 90
Foto 47. Panorámica carrera 14 entre calle 8 y 9 estacionamiento en vía 90
Foto 48. Panorámica calle 8 entre 14 entre carreras 14 y 15 estacionamiento en vía 91
Foto 49. Estacionamiento de Taxis y vehículos de carga en la carrera 14 entre calles 8 y 9 92
Foto 50. Parqueo de motos en ambos costados de la carrera 15 en el acceso principal de pasajeros al terminal. 93
Foto 51. Conflictos vehicular entre buses y vehículos mal parqueados 93
Foto 52. Oficina de la Gerencia del terminal 94
Foto 53. Oficina auxiliar de la gerencia del terminal 95
Foto 54. Oficina para control de alcoholimetría 95
Foto 55. Local donde funciona el área de operaciones del terminal 96
Foto 56. Panorámica de la oficina contable del terminal 97
Foto 57. Cuarto Eléctrico Terminal de Transportes 100
Foto 58. Aspecto general del interior del cuarto contadores eléctricos del Terminal de Transportes 100
Foto 59. Ventanilla de atención al usuario y punto de pago de tasa de uso 105
Foto 60. Consultorio Medico 105

INTRODUCCIÓN

El presente documento se enfoca en el diagnóstico del terminal de transporte terrestre de pasajeros del municipio de Aguazul "El Garcero del Llano", con el objetivo de evaluar su funcionamiento, operatividad y servicio, como línea base para el estudio de prefactibilidad para el mejoramiento, ampliación o construcción de un nuevo terminal de transporte en el municipio de Aguazul Casanare

Este estudio aborda aspectos fundamentales como el marco legal que compila y organiza la normativa vigente en el sector de transporte para mejorar la gestión, regulación y operación del sistema de transporte y a los terminales de Transporte terrestre de Pasajeros. También se realiza una descripción del PBOT de Aguazul en cuanto al uso del suelo en el casco urbano para Terminal de transporte.

Se presenta una metodología para la toma de información con fuentes de información primaria tomada por la Consultoria mediante encuestas y observación directa en una semana típica y secundaria como las bases de datos del Ministerio de Transporte, la información de la Gerencia y área operativa del Terminal de Transportes de Aguazul, DANE y la información del estudio de terminales referentes de Melgar y Yarumal realizado por esta consultoria

Posteriormente se realiza una descripción de las condiciones locativas y área de influencia directa en el casco urbano del terminal de Transporte. También se realizó un análisis del estacionamiento en zonas aledañas al terminal y su impacto en el servicio que se presta a los usuarios del termina. Además, se presenta una descripción de los servicios públicos que requiere el terminal.

Al final del documento se presenta el diagnóstico del funcionamiento, operación y servicio en zonas importantes como el patio de operaciones y oficinas que muestra los aspectos más importantes a mejorar en especial la capacidad para atender la demanda de buses y de pasajeros actual en días de funcionamiento promedio y en dias festivos.

1 ANTECEDENTES

1.1 CONTEXTO HISTÓRICO

Basado en la ley 137 del 04 de diciembre de 1959 reglamentada mediante Decreto 3313 de 17 de diciembre de 1965 el Concejo Municipal de Aguazul, mediante Acuerdo 006 del 18 de diciembre de 1966 estableció que el perímetro urbano es de propiedad del Municipio de Aguazul, lo cual lo hace propietario del lote donde se encuentra construido las instalaciones donde funciona el terminal de transportes el Municipio de Aguazul. [1]

Mediante escritura pública N° 0655 del 24 de julio del 2000 el Municipio de Aguazul realizo desenglobe del predio identificado con folio de matrícula N° 470-54005 y cedula catastral N° 85010010000250001000 con área de 3.360 m^2

Así mismo la escritura pública N° 0655 del 24 de julio de 2000 público el Municipio de Aguazul realizo protocolización de las construcciones y mejoras levantadas a expensas del Municipio de Aguazul, y que constan de: Una edificación con un área construida de seiscientos cuarenta y un metros cuadrados (641 M^2), dicha construcción estaba conformada por construcción en bloque de cemento, pañetada, pintada, cubierta en teja de asbesto cemento, cercha metálica, ornamentación en hierro, pisos externos en cemento igual que los andenes y parqueaderos, servicios de acueducto, alcantarillado y energía eléctrica, información de conformidad al plano de levantamiento topográfico que reposa en la planeación Municipal.

Desde la década de 1990, el terminal de transporte de Aguazul ha estado situado en su ubicación actual, delimitado por las carreras 14 y 15 y las calles 8 y 9. Este punto de referencia se ha convertido en un eje central para el transporte en la región, facilitando la conexión entre diversos destinos y contribuyendo al desarrollo económico local.

El terminal de Transporte Terrestre de Aguazul se ha consolidado como un punto estratégico clave, funcionando como un importante nodo de conexión para el transporte regional. Su ubicación facilita el tránsito de pasajeros y juega un papel crucial en la movilidad de los habitantes de Bogotá y de los departamentos cercanos, incluyendo Boyacá, Casanare, Meta, Santander y Arauca. Su papel como centro de transporte es esencial para mantener una fluida conexión entre estas regiones.

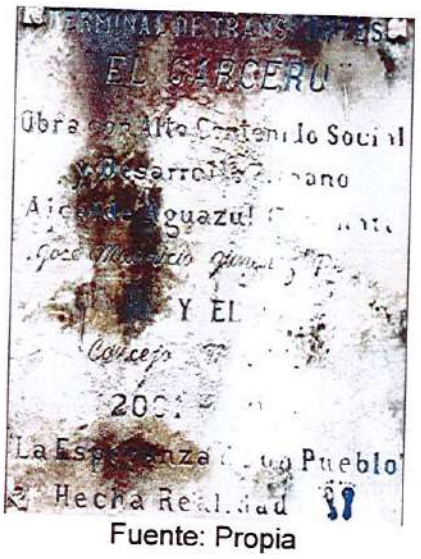
1.1.1 Obras de construcción y mejoramiento de La terminal

A lo largo de las décadas, el terminal ha sido testigo de numerosos cambios y actualizaciones para mejorar sus servicios y adaptarse a las necesidades crecientes de los usuarios. En el año 2001 la administración municipal celebro el convenio 069 de 2001 con la Cooperativa de proyectos gerenciales Proteger A.C.

---

1 https://www.aguazul-casanare.gov.co/normatividad/resolucion-0347-del-29-de-noviembre--de-2018

Foto 1: Placa de remodelación de la obra por el municipio 2001 – 2003 colocada en la actual oficina de gerencia del terminal Garcero del Llanos



Fuente: Propia

Las actividades ejecutadas incluyeron:

Obras de urbanismo: (2737 m2 de construcción que incluyo la caseta de portería. Los domos curvos cubierta exterior, puerta acceso vehicular patio de maniobras y cerramiento perimetral como ítems principales)
Edificio principal de operaciones: (704 m2 de construcción que incluyó construcción de estructura en concreto reforzado, baños, mampostería, cielos rasos y carpintería metálica entre otros ítems de obra)
Caseta de Turismo: (789 m2 de construcción)
Adecuación del nuevo sistema eléctrico: (Red de media tensión, subestación eléctrica y transferencia, red de baja tensión, alumbrado y canalización, sistema de puesta a tierra, salida internas, tomas, alumbrado y tableros)[2]

Hasta el año 2013, la administración del terminal de transporte de Aguazul estaba a cargo de la administración municipal. Durante este período, el municipio se encargaba de la gestión integral del terminal, lo que incluía la supervisión de las operaciones diarias y el cobro de arriendos a los diversos locales comerciales que operaban dentro de las instalaciones. Este modelo de gestión permitió una administración centralizada y coordinada del terminal, garantizando el correcto funcionamiento de los servicios y la implementación de políticas de uso para los comerciantes. Además, los ingresos provenientes de los arrendamientos contribuían a financiar las operaciones y mejoras necesarias en el terminal para ofrecer un mejor servicio a los pasajeros y usuarios.

En la siguiente foto se observa el edificio que actualmente es usado para oficinas de administración y gerencia era usado a finales del año 2013 como locales comerciales.

[2] Mejoramiento y adecuación del Terminal de transporte "El Garcero" – Convenio 069 de 2001 Proteger A.C. – Archivo municipio de Aguazul

Además, existía conflicto vehicular por doble sentido vehicular sobre la carrera 14 y parqueo de camionetas para acarreos y desde esa época cola de taxis

Foto 2. Panorámica del terminal año 2013



Fuente: Google maps

1.1.2 Creación de la Empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Aguazul Casanare "El Garcero del Llano"

Aunque el municipio tenía un inmueble con destinado para terminal de Transporte, la entidad territorial no contaba con la habilitación y homologación por parte del Ministerio de Transporte.

Para dar inicio al proceso de habilitación y homologación del Terminal Terrestre automotor de pasajeros por carretera del Municipio de Aguazul, se requería crea una empresa para que realizará los trámites necesarios ante el Ministerio de Transporte conforme al artículo 8 del decreto 2762 de 2001.

Es así como la Empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Aguazul Casanare "El Garcero del Llano", fue creada mediante el acuerdo No. 029 de 21 de diciembre de 2012, el cual fue modificado parcialmente por el decreto No. 001 del 26 de febrero de del 2013. En el cual se establece que dicha empresa es un ente Descentralizado con autonomía administrativa y patrimonio independiente. [3]

Mediante de la resolución N° 0000037 del 14 de enero del 2015 el Ministerio de Transporte[4] concedió habilitación a la entidad, para prestar el servicio público conexo al Transporte, a

[3] Acuerdo N° 029 del 21 de diciembre de 2012 – Municipio de Aguazul – Consejo Municipal.
[4]https://terminal-de-transportes-de-aguazul.micolombiadigital.gov.co/normatividad/resolucion-037-de-2015--homologacion-terminal

los usuarios y las empresas de transportes públicos terrestre y automotor de pasajeros por carretera en los términos que señala el Decreto 2762 del 2001[5].

De igual forma el Decreto 01 de 2012 "Estatutos Internos de la Empresa Industrial y Comercial del Estado "El Garcero del Llano", establece en el numeral 1 de Su Artículo 6 que será función del Terminal de Transportes Administrar y Operar el inmueble del Terminal de Transportes de Aguazul "El Garcero del llano", así como el numeral 17 el cual establece que realizara todas las actividades relacionadas con la administración y operación del terminal así como las complementarias y conexas en el marco de la ley, por otra parte, el artículo 16 del citado Decreto establece las funciones del Gerente de la entidad, por ende el numeral 17 del artículo en mención establece que será función del Gerente Suscribir Actos Administrativos y celebrar los contratos necesarios para el cumplimiento de las funciones y la ejecución de los programas de la empresa, conforme a las disposiciones legales, reglamentarias y estatutarias.

De otra parte, mediante Resolución NO 0000037 del 14 de enero de 2015, expedida por el Ministerio de Transporte se habilitó el funcionamiento del Terminal de Transportes de Aguazul Casanare "EL GARCERO DEL LLANO" E.I.C.E. para prestar el servicio público conexo al transporte, a los usuarios y empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera.

1.1.3 Obras de mantenimiento y mejoramiento

A finales del año 2014, la administración municipal de Aguazul, realizo la intervención del espacio público ubicado sobre la carrera 15 entre calles 8 y 9 para la adecuación de las zonas de parqueo de taxis aledañas al terminal de transporte del municipio de Aguazul.

El Terminal desde sus primeras modificaciones en el año 2001 no ha presentado modificaciones importantes en su infraestructura.

El día 24 de enero de 2018 la Superintendencia de Puertos y Transportes realizó visita para evaluar los avances de ejecución del Plan de Acción, presentado por la entidad en el año 2017 de acuerdo con los requerimientos exigidos por el funcionario del ente de Control y realizar visita técnica de vigilancia, inspección y control de la infraestructura física actual del Terminal de Transportes de Aguazul "EL. GARCERO DEL LLANO" E.I.C, E., donde se evidencio que el cumplimiento de los hallazgos presentados en el Plan de Acción 2017, se encuentran en un avance del 54,67 por ciento, que el porcentaje restante que corresponde a un 45.33 por ciento se encuentra incluido en Acta de visita de Inspección Terminal de Transporte de Aguazul, de fecha 24 de enero de 2018 e incluidas en el Plan de Acción de fecha 1 de marzo de 2018, presentado por el Terminal a la Superintendencia de Puertos y Transportes

En dicha visita técnica el delegado de la Superintendencia de Puertos y Transportes, Arquitecto Esteban Martínez Torres, mediante Acta de visita de inspección de fecha 24 de enero de 2018, reporta las acciones a realizar por parte de la entidad, cumpliendo con los estándares de la Norma Técnica Colombiana (NTC) 5610 "Accesibilidad al medio físico.

[5] https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=42998

Señalización podotáctil. Esta norma establece los requisitos técnicos para las señales podotáctiles; de igual forma, brinda las recomendaciones para su correcta instalación, con el fin de ayudar a las personas con discapacidad visual a tener una movilidad autónoma y segura. "Esta norma establece los requisitos técnicos para dos tipos de señales podotáctiles: señal podotáctil alerta y señal podotáctil guía." ("NTC5610 - PDFCOFFEE.COM") Ambos tipos de señales pueden ser usados en interiores y exteriores, en el entorno construido. Esta norma es un apoyo a la normativa existente y aporta lineamientos mínimos para ser aplicados en los centros urbanos que no cuentan con normativa específica"[6]. ("NTC5610 - PDFCOFFEE.COM")

El Terminal de Transporte de Aguazul "El Garcero del Llano", debe dar cumplimiento al Decreto 1538 de mayo 17 de 2005. Artículo 5. Adaptación del espacio público. Los espacios de uso público de que trata el Capitulo Segundo del decreto serán adaptados en la forma que establezcan los municipios y distritos, de conformidad con lo previsto en sus Planes de Adaptación para Espacios Públicos, Edificios, Servicios e Instalaciones Dependientes, de conformidad con lo previsto en el artículo 57 de la Ley 361 de 1997. Para cumplir con lo estipulado y tener una adecuada Comprensión y aplicación del Decreto anteriormente mencionado se requiere de realizar adecuaciones en las instalaciones del Terminal sabiendo que opera las 24 horas del día, los 365 días de año, y teniendo en cuenta las siguientes definiciones:

- Accesibilidad: Condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados en esos ambientes.
- Señal táctil para superficie peatonal STSP (indicador táctil de superficie de caminado). Superficie normalizada de caminado que sirve de guía para facilitar el desplazamiento de personas con limitación visual.
- Personas Con limitación visual: Personas ciegas o con baja visión. [7]

Además de lo dispuesto en el decreto mencionado, serán de obligatoria aplicación para el cumplimiento de lo pactado en el Plan de acción, las siguientes Normas Técnicas Colombianas para el diseño, construcción o adecuación de los edificios de uso público:

a) NTC 5610: "Accesibilidad al medio físico. Señalización táctil"
b) NTC 4143: 'Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios, rampas fijas"
c) NTC 6047: "Accesibilidad al medio físico. Espacios de servicio al ciudadano en la administración pública. Requisitos".

A partir del año 2018 la administración del TERMINAL DE TRANSPORTES EL GARCERO DEL LLANO E.I.C. – AGUAZUL llevo a cabo el contrato de obra N° 038 de 2018 cuyo objeto fue REALIZAR ADECUACIONES A LA INFRAESTRUCTURA FISICA DEL TERMINAL DE TRANSPORTES DE AGUAZUL EL GARCERO DEL LLANO E.I.C.E, para dar respuesta a

---

[6] https://terminal-de-transportes-de-aguazul.micolombiadigital.gov.co/normatividad/resolucion-037-de-2015--homologacion-terminal

[7] https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=16540#:~:text=Reglamenta%20parcialmente%20la%20Ley%20361,abiertos%20al%20p%C3%BAblico%20y%20estacionamientos.

las acciones de mejora de la Superintendencia de Puertos y Transportes con las siguientes actividades:

Señalización de andenes perimetrales y sendero guía
Andenes en bahía de ascenso de pasajeros
Demolición anden de salida de vehículos
Andenes en bahía de descenso de pasajeros
Pintura señalización terminal
Estructura metálica y cubierta en policarbonato en área de descenso de pasajeros
Adecuación de baños

De igual manera, en atención a la visita de la superintendencia de transportes presentada en el mes de mayo de 2022, se evidencio que es necesario la adecuaciones y mejoras en la señalización para personas en condición especiales y en discapacidad en las diferentes zonas del área operativa lo que hace necesario realizar una seria de remodelaciones, suministro e instalación de publicidad y señalización en procura de alargar la vida útil de las mismas, dado que la entidad cuenta con los recursos suficientes para realizar el cambio y modernización en su totalidad, por lo que la administración del terminal realizo el contrato de suministro 058 de 2022 cuyo objeto fue el suministro publicitario, adecuación y mantenimiento a la infraestructura del terminal de transportes "el garcero del llano" del municipio de Aguazul .

En el año 2023 se contrató la adecuación y mantenimiento del patio de maniobras, cubierta y andenes en las instalaciones, para el Terminal de Transportes de Aguazul.

2 OBJETIVO Y ALCANCE

En el diagnóstico del terminal de transporte terrestre de Aguazul, los objetivos y el alcance son cruciales para enfocar el análisis y asegurar que se cubran todos los aspectos relevantes.

2.1 OBJETIVOS

2.1.1 Evaluar la Infraestructura Actual

Analizar el estado físico de la terminal, incluyendo las instalaciones, equipos y sistemas en uso, evaluando la condición estructural, los sistemas de seguridad, las áreas de espera, los servicios sanitarios, y otras infraestructuras clave.

2.1.2 Identificar Problemas y Deficiencias

Detectar problemas y deficiencias en la operación y gestión de la terminal, identificando áreas con fallos operativos, congestionamientos, deficiencias en la accesibilidad y problemas en la calidad del servicio.

2.1.3 Analizar la Capacidad Operativa

Evaluar la capacidad de la terminal para manejar el volumen de pasajeros y vehículos, revisando el flujo de pasajeros, la capacidad de las áreas de embarque y desembarque, y la eficiencia en la gestión de horarios y recursos.

2.1.4 Determinar el Impacto Ambiental y Social

Evaluar el impacto ambiental y social de la operación de la terminal, identificando los efectos sobre el medio ambiente local, la comunidad circundante y cualquier problema asociado con la sostenibilidad.

2.2 ALCANCE

2.2.1 Ámbito Geográfico

El estudio abarcará la terminal de transporte terrestre ubicada en el casco urbano del municipio de Aguazul, incluyendo todas las instalaciones y áreas operativas relacionadas.

2.2.2 Componentes Evaluados

- Infraestructura Física: Edificios, plataformas, señalización, sistemas de seguridad y mantenimiento.
- Operaciones: Procesos de embarque y desembarque, horarios, y gestión de recursos.
- Servicios al Usuario: Áreas de espera, servicios sanitarios, accesibilidad, y asistencia.

- Impacto Ambiental y Social: Evaluación de los efectos en el medio ambiente y la comunidad.

2.2.3 Metodología

El diagnóstico se llevará a cabo mediante una combinación de inspección directa, análisis de datos operativos, encuestas a usuarios y revisión de documentos relacionados con la operación de la terminal.

2.2.4 Temporalidad

El diagnóstico se realizará durante un período de un mes abarcando las fases de recopilación de datos, análisis y elaboración de informes.

2.2.5 Limitaciones

El Diagnóstico está condicionados a la situación actual del cierre de las vías nacionales Vía del Cusiana (Sogamoso – Aguazul) y la Transversal del Sisga (Sisga – Guateque – Sabanalarga) que afecta el flujo normal de buses y pasajeros.

3 MARCO LEGAL

3.1 CUMPLIMIENTO NORMATIVO:

3.1.1 Descripción y Contexto del Terminal de Transporte de Aguazul

El Terminal de Transporte de Aguazul, operado por la Empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Aguazul "El Garcero del Llano" E.I.C.E., recibió su habilitación oficial mediante la Resolución 037 de 2015, emitida por el Ministerio de Transporte con fecha del 14 de enero de 2015. Esta habilitación formaliza el reconocimiento y autorización para que la empresa opere y administre el terminal de transporte.

Información de la Resolución:

Fecha de Resolución: 14 de enero de 2015
Número de Resolución: 037 de 2015
Ministerio de Transporte: Autoridad emisora de la resolución
Nombre de la Empresa: Terminal de Transportes de Aguazul "El Garcero del Llano" E.I.C.E.
NIT: 900.580.845-9

3.1.2 Ubicación del Terminal:

El terminal está situado en el Municipio de Aguazul, Departamento de Casanare, específicamente en la dirección Calle 9 No. 13-45. Esta ubicación es estratégica para la prestación de servicios de transporte en la región, facilitando el acceso tanto a pasajeros locales como a aquellos provenientes de otras localidades.

3.1.3 Objeto Social de la Empresa:

El objeto social de la Empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Aguazul "El Garcero del Llano" E.I.C.E. abarca una amplia gama de funciones y responsabilidades:

Administración y Operación del Terminal: La empresa se encarga de la gestión integral del terminal, asegurando su correcto funcionamiento y mantenimiento.

Servicios Públicos Conexos al Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros: Proporciona los servicios necesarios para facilitar el transporte público, beneficiando tanto a los usuarios como a las empresas de transporte que operan en la región.

Actividades Relacionadas y Complementarias con el Tránsito, Transporte y Movilidad: La empresa realiza todas las actividades complementarias que permiten un tránsito y transporte más eficiente, incluyendo aspectos relacionados con la movilidad y la seguridad vial.

3.2 HABILITACIÓN DEL TERMINAL DE TRANSPORTES DE AGUAZUL

El Terminal de Transportes de Aguazul "El Garcero del Llano" E.I.C.E.con NIT 900.580.945-9 fue habilitado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución número 0000037 del 14 de enero de 2015, para prestar el servicio público conexo al transporte, a los usuarios y empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera en los términos del decreto 2762 de 2001 "Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera", ya que cumple en particular con los siguiente artículos del citado decreto.

CAPITULO III

"Requisitos mínimos para la creación y habilitación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera" ("Decreto 2762 de 2001 - Gestor Normativo - Función Pública")

ARTÍCULO 8º. ESTUDIO.

"Para la creación y operación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, se deberá efectuar por la sociedad interesada, sea esta privada, pública o mixta, un estudio de factibilidad que contenga la justificación económica, operativa y técnica del proyecto." ("DECRETO 2762 DE 2001 - Mintransporte")

ARTÍCULO 9º. JUSTIFICACIÓN TÉCNICA.

El estudio de factibilidad deberá contener como mínimo: número de empresas de transporte, número y clase de vehículos, número de despachos, rutas que confluyen tanto en origen, tránsito o destino, número de habitantes en cuyo caso el municipio que aspire a tener un terminal debe tener una población certificada superior a cien mil habitantes, demanda total existente de transporte y la oferta de transporte. ("Decreto 2762 de 2001 - Mintransporte") "El texto subrayado fue declarado Nulo por el Consejo de Estado mediante Fallo 282 de 2011." ("Decreto 2762 de 2001 - Función Pública") Expediente 11001-03-24-000-2006-00282-00

"La proyección de la infraestructura deberá garantizar el cubrimiento del crecimiento de la demanda del servicio, mínimo por los próximos 20 años, así como prever que la misma permita el adecuado acceso y salida del terminal de transporte en forma permanente." ("Decreto 2762 de 2001 Nivel Nacional - alcaldiabogota.gov.co")

"En todo caso las condiciones técnicas y operativas ofrecidas deberán permitir una explotación rentable, eficiente, segura, cómoda y accesible a todos los usuarios, contando con mecanismos para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos." ("Subsección 2 requisitos mínimos para la creación y")

3.1.4 ARTÍCULO 10. APROBACIÓN DEL PROYECTO.

El peticionario deberá presentar solicitud formal, dirigida al ministro de transporte, y adjuntar al estudio de que trata el artículo 8º, los siguientes documentos: manual operativo de la

terminal, licencia ambiental, licencia de urbanismo, acreditación o certificado de existencia y representación legal de la sociedad, si son entes territoriales las correspondientes autorizaciones de las asambleas o concejos municipales y las demás que ordene la ley. ("DECRETO 2762 DE 2001 - Mintransporte")

Cuando la solicitud reúna los requisitos exigidos en el presente decreto, el Ministerio de Transporte, dentro del término de tres (3) meses contados a partir de la fecha de radicación, se pronunciará sobre la solicitud a través del correspondiente acto administrativo, otorgando o negando la habilitación.

Por otra parte, el Terminal de Transportes de Aguazul cumple con el artículo 2° de la ley 336 de 1996 las Empresas Terminales de Transporte, deberán disponer dentro de las instalaciones físicas, los equipos, el personal idóneo y un área suficiente para efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a los conductores que estén próximos a ser despachados del respectivo Terminal.

En la actualidad el Terminal de Transporte Terrestre de Pasajeros de Aguazul se ajusta a lo descrito en el CAPÍTULO 4 Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera del decreto 1079 de 2015 y a los conceptos del Ministerio de Transporte y doctrinas de la corte constitucional que se resumen a continuación:

3.3 CONCEPTOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

3.3.1 Concepto No 55613 del 24 de noviembre de 2005:

Las terminales de transporte únicamente están facultadas para cobrar las tarifas de usos que fija el Ministerio de Transporte, de tal suerte, que no podrían discrecionalmente establecer valores diferentes a las tarifas para el ingreso de una nueva sociedad transportadora porque sería un precedente negativo que las terminales unilateralmente decida permitir o no el ingreso a sus instalaciones, cuando hay de por medio actos administrativos que autorizan la prestación a un servicio público esencial

3.3.2 Concepto No 4696 del 16 de febrero de 2005.

"De acuerdo con los planes y programas contenidos en el Plan de Ordenamiento Territorial POT la autoridad municipal o distrital determinará las terminales que requiere el municipio y ordenará el traslado de las empresas de transporte a las instalaciones de las terminales de transporte"

3.3.3 Concepto No 29903 del 27 de junio de 2006:

Las únicas terminales de transporte de uso obligatorio por parte de las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera son las habilitadas o autorizadas por el Ministerio de Transporte, quienes podrían fijar las tasas de uso fijadas, por esta Entidad.

3.3.4 Concepto No 38840 del 15 de agosto de 2006:

Están obligados a utilizar las terminales de tránsito las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que de conformidad con lo establecido en el Decreto 171 de 2001, prestan servicio básico y si se trata de servicios diferentes al básico, solo cuando se haya expresamente estipulado en el acto que lo autoriza. (""Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y ...") "Los vehículos del nivel de servicio directo no están obligados a entrar a ninguna terminal de transporte a menos que así lo establezca la resolución que adjudicó la ruta y por lo tanto este servicio solo tendrá terminal en origen y destino" ("MT-1350-2 – 21341 del 18 de abril de 2008 - Mintransporte")

3.3.5 Concepto No 46021 del 4 de febrero de 2009:

"Un vehículo puede ser despachado desde el terminal de transporte principal o del satélite y posteriormente pasar por el otro terminal para recoger más pasajeros; cuando los despachos se inicien en el terminal satélite, el valor de la tasa de uso será pleno y en el segundo se pagarán las tarifas establecidas en la Res. 4383 de 2008. La habilitación de la terminal satélite depende del cumplimiento de las condiciones establecidas en el Decreto 2028 de 2006, entre las que se encuentran contar con los requisitos técnicos y administrativos para la operación integral de los dos terminales, conseguida la habilitación no se requerirán autorizaciones especiales para su organización interna".

3.3.6 Concepto No 19737 del 2 de mayo de 2006

"...la sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado citada, expuso que los servicios que prestan los terminales están definidos como conexos al servicio público de transporte de pasajeros por vía terrestre, que son presentados por Empresas Industriales y Comerciales del Estado o por Sociedades de Economía Mixta, que a falta de norma en contrario, la relación que se genera entre el transportador usuario de la terminal y la entidad que lo administra, es de carácter contractual y por lo tanto la retribución que cobra corresponde al precio del servicio y no a una tasa de carácter tributario." ("Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de ...")

3.3.7 Concepto No 11552 del 3 de marzo de 2008.

"Las terminales de transporte en Colombia se consideran servicios unidos, ligados o conectados con el transporte público, pero la actividad que realizan no es monopolística, ya que para que se considere como tal debe estar plasmado en la Ley" ("TERMINAL DE TRANSPORTE DE MEDELLÍN S - web.mintransporte.gov.co")

3.3.8 Concepto No 6507 del 8 de febrero de 2008.

"Las estaciones, terminales o portales, de transporte público de pasajeros, de una nueva construcción, en todo el territorio nacional, en lo que se refiere a los espacios de acceso a las instalaciones, la vinculación de los espacios de servicios y espacios de acceso a los equipos deben ser accesibles" ("DECRETO 1660 DE 2003 - SUIN – JURISCOL")

3.4 CONSEJO DE ESTADO

3.4.1 Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de Consulta y Servicio Civil

Referencia: TERMINALES DE TRANSPORTE. Naturaleza de la tasa de uso. Valor de las pruebas de alcoholimetría como parte de la tasa de uso. ("Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de ...") Órgano competente para su determinación. Facultades del gobierno nacional.

3.4.2 Sala de lo contencioso administrativo (2011), sección primera MP Camilo Arciniegas

La facultad reglamentaria residual que mediante actos administrativos compete al ministro del Transporte para desempeñar la función de jefe de la administración de su respectiva dependencia y de director del Sector y Sistema Nacional de Transporte.

La actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada su función económica esencial y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías, como del transporte de pasajeros. ("22396 del 27 de mayo de 2005 - web.mintransporte.gov.co") ("22396 del 27 de mayo de 2005 - web.mintransporte.gov.co") En un estado unitario como el Colombiano, y en virtud de lo dispuesto en los numerales 2º y 23 del artículo 150 CP compete al Congreso regular la prestación del servicio público de transporte, los modos y los medios, las condiciones generales para el otorgamiento de las rutas y horarios, los requisitos mínimos de seguridad para los usuarios, la determinación de quiénes han de ejercer la autoridad de transporte, la necesaria coordinación de las autoridades nacionales con las locales para el efecto, sin perjuicio de que el Gobierno Nacional, para la cumplida ejecución de la ley, en el ámbito de su competencia

3.5 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 5454 DE NOVIEMBRE 30 DE 2016.

El Terminal Terrestre de Pasajeros se ajuste a los lineamientos de une Terminal categoría 4 de la NTC 5454 "Infraestructura de las Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera". Cabe aclarar que la NTC 5454 es un documento solo de referencia que no ha sido aprobado y adoptado por el Ministerio de Transporte,

3.6 RESOLCUIONES Y ACUERDOS MUNICIPALES

Dentro del ámbito legal municipal para el terminal de Transportes de Aguazul se ha expedido las resoluciones y acuerdos municipales de Aguazul que se describen a continuación:

3.6.1 Acuerdo 006 del 18 de diciembre de 1966

Estableció que el perímetro urbano es de propiedad del Municipio de Aguazul, lo cual lo hace propietario del lote donde se encuentra construido las instalaciones donde funciona el terminal de transportes el Municipio de Aguazul.

3.6.2 Acuerdo N° 029 de 21 diciembre de 2012

Por medio del cual se crea la empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Aguazul "Garcero del Llano"

3.6.3 Decreto No. 001 del 26 de febrero de del 2013.

Modifica parcialmente el acuerdo N° 029 de 2012 en el cual se establece que dicha empresa es un ente Descentralizado con autonomía administrativa y patrimonio independiente

3.6.4 Resolución N° 0000037 del 14 de enero del 2015

El Ministerio de Transporte concedió habilitación a la entidad, para prestar el servicio público conexo al Transporte, a los usuarios y las empresas de transportes públicos terrestre y automotor de pasajeros por carretera en los términos que señala el Decreto 2762 del 2001.

3.6.5 Resolución 0347 del 29 de noviembre de2018

Por medio del cual el municipio de aguazul Casanare aclara el área de los linderos del predio identificado con folio de matrícula N° 47054005, escritura pública No 0655 del 24 de julio de 2000 y cedula catastral N° 85010010000250001000 bien inmueble en el cual funciona el Terminal De Transporte Del Municipio De Aguazul El Garcero Del Llano", quedando definida así:

Predio ubicado entre calles 8 y 9 y entre carreras 14 y 15, predio con un área total de tres mil trescientos sesenta metros cuadrados (3.360 M2) y se encuentra delimitado por los siguientes linderos. NORTE: en una distancia de 60.21 metros lineales colinda con Calle 8, SUR: en una distancia de 61 .16 metros lineales colinda con Calle 8, ORIENTE: en una distancia de 47.95 metros lineales colinda con Carrera 14, OCCIDENTE: en una distancia de 48.69 metros lineales colinda con carrera 1 5 y encierra.

3.6.6 Acuerdo N° 011 del 11 de diciembre de 2018

Por medio del cual se deroga el acuerdo N° 001 del 23 de febrero de 2017 y se adopta un nuevo manual operativo del terminal Transporte de Aguazul "Garcero del Llano E.I.C.E."

3.6.7 Acuerdo N° 004del 11 de diciembre de 2023

Por medio del cual se adopta el incremento salarial ordenado por el gobierno nacional y en consecuente pago del retroactivo salarial correspondiente a la vigencia fiscal 2023, de los servidores públicos y trabajadores oficiales de la empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Aguazul "Garcero del Llano E.I.C.E

3.7 PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (ACUERDO 028 DE 2022)

El Terminal de Transportes de Aguazul se ajusta a los lineamientos del PBOT – 2022 del Municipio que se enuncian a continuación:

3.7.1 Documento diagnóstico

3.7.1.1 Numeral 2.4 Estructura administrativa

La Estructura Orgánica para el municipio de Aguazul estaba definida según Decreto No. 048 del 28 de Julio del 2008, pero tuvo modificaciones a partir del Acuerdo No. 042 del 22 de diciembre de 2014, "Por el cual se modifica la estructura orgánica de la alcaldía del municipio de Aguazul y se señalan las funciones generales de sus dependencias".

Adicionalmente modificado por el Acuerdo No. 014 de 26 de noviembre de 2016 "Por el cual se modifica la estructura orgánica y administrativa de la Alcaldía del Municipio de Aguazul y se señalan las funciones generales de sus dependencias".

En el artículo primero del mencionado Acuerdo quedó establecida la estructura organizacional del Sector Central de la Alcaldía Municipal de Aguazul, conformada de la siguiente manera:

4.	Entidades descentralizadas del Orden Municipal /Vinculadas
4.1.	Empresa de Servicios Públicos de Aguazul "ESPA" Vinculada a la Secretaría de Obras Públicas
4.2.	Empresa Social del Estado Hospital de Aguazul "Juan Hernando Urrego" vinculada a la Secretaría de Salud y Gestión Social
4.3.	Empresa Industrial y Comercial "CASALAC" vinculada a la Secretaría de Desarrollo Económico y Ambiental
4.3.	Fondo de Fomento Agropecuario y Micro empresarial de Aguazul vinculado a la Secretaría de Desarrollo Económico y Ambiental
4.4.	Terminal de transportes de Aguazul "Garcero del Llano" vinculada a la Secretaría de Gobierno.
Fuente: Acuerdo No. 014 de 26 de noviembre de 2016	

3.7.1.2 Numeral 3.6.2. Transporte

En el municipio de Aguazul el transporte terrestre, es prestado principalmente por seis empresas de transporte de pasajeros, (Coflonorte, Cootransbol, Autoboy, Sugamuxi, Morichal y Cootransaguazul), dos de ellas (Coflonorte y Concorde), a través de los buses Libertadores; y otras dos (Autoboy y Flota Sugamuxi), prestan el servicio principalmente por la vía marginal de la selva o "troncal del llano" a las ciudades de Arauca, Yopal, Villavicencio y Bogotá, y por la vía del Cusiana a las ciudades de Sogamoso, Tunja, Bogotá y Bucaramanga; los tiempos de viaje a estas ciudades oscilan entre 8 horas (Bogotá – Sogamoso – Yopal), 8 - 14 horas (Villavicencio - Aguazul– Arauca) y 15 horas (Aguazul – B/manga). Y dos empresas de transportes especiales (Cotrasic, Cotrascu, Catranses).

Las empresas Sugamuxi, Cootransaguazul, Autoboy, Coflonorte cubren las rutas intermunicipales hacia Yopal, Maní, Villanueva y Tauramena; los tiempos de recorrido a dichos municipios, que se encuentran cercanos a Aguazul, oscilan entre 30 minutos y 2 horas. El servicio en el área rural es prestado por la empresa Cootransaguazul hacia los

sectores rurales, mediante autorización municipal otorgada con la Resolución 047 de octubre de 2006, hacia: ruta 1: Aguazul – Llano Lindo y viceversa; Ruta 2: Aguazul – La Graciela y viceversa; Ruta 3: Aguazul – La Vegana – Manoguía y viceversa; El terminal fue autorizado mediante resolución 037 del 14-01-2015, siendo el único en Casanare y Arauca.

En el área urbana, el servicio de transporte es prestado por la empresa Comultaxi a través de su flota de taxis 39. El terminal de transportes se encuentra ubicado entre las calles 8 y 9 y entre las carreras 14 y 15, en él se localizan los buses, busetas y taxis de las empresas mencionadas anteriormente. Está ubicado sobre una de las vías más importantes de acceso a la zona urbana, que es la calle 9 a tan solo dos cuadras al sur del Parque Principal Los Canaguaros.

Alrededor del Terminal se desarrolla un sector comercial que favorece el parqueo (de manera ilegal) sobre la calle 9, sobre la que también se estaciona el parque automotor que presta el servicio de transporte urbano, rural e intermunicipal. Según el decreto municipal 009 de diciembre de 2014, se establece que los vehículos de servicio veredal y los de acarreos deberán salir de la plaza de mercado. Las vías urbanas por las que se movilizan las rutas de transporte público. El servicio básico es el de taxis, mixtos y urbanos, los taxis únicamente pueden prestar servicio individual urbano y dentro del municipio con planilla de viaje; los mixtos prestan servicio rural para pasajeros y carga; los urbanos, son colectivos dentro del área urbana. En conclusión, los vehículos veredales no existen y, no obstante, la alcaldía está expidiendo tarjetas de operación.

Teniendo en cuenta el resultado de este documento diagnostico que contemple ampliaciones o la necesidad de un nuevo terminal se debe tener en cuenta la siguiente información contenida en el PBOT de Aguazul vigente:

3.7.2 Documento Formulación:

3.7.2.1 Numeral 2.2.2.1. Componentes del sistema vial urbano y de transporte

El sistema vial urbano y de transporte está compuesto por la infraestructura, los vehículos y la organización para la prestación del servicio. En el municipio de Aguazul existe únicamente el modo de transporte terrestre, por carretera. En el caso del sistema de transporte, aun cuando algunos de los elementos que lo componen se localizan fuera del suelo urbano, es pertinente su relación, por cuanto el sistema urbano no podría funcionar sin la participación de los elementos localizados en el suelo rural. Los componentes del sistema de trasporte en el Municipio son los siguientes:

a. Infraestructura: Compuesta por la red vial carretera y el terminal de transporte.

- Red vial carretera: Compuesta por las vías de primero, segundo y tercer orden, localizadas en el suelo rural, pero que llegan o parten del área urbana; y por la red vial urbana.

b. Terminal de Transporte: Este componente, está conformado, a su vez, por los siguientes elementos:

- Terminal actual de pasajeros, localizado en el centro del suelo urbano cabecera.

Futuro Terminal de transporte de pasajeros de transporte terrestre, siempre y cuando el terminal actual sea reubicado, dentro del suelo urbano o de expansión urbana, siempre que la norma vigente en su momento, así lo permita.

c. Organización para la prestación del servicio de transporte: Este componente del sistema está integrado, a su vez, por tres niveles de jurisdicción administrativa de carácter oficial y por las empresas privadas prestadoras del servicio, a saber:

- Autoridad nacional de transporte: Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías, Agencia Nacional de Infraestructura.
- Empresas concesionarias dueñas y operadoras de las vías de primer orden que llegan, delimitan y/o pasan por el suelo urbano: Estructura Plural Arauca (Covioriente), concesionaria de la vía Marginal de la Selva o Ruta Nacional 65; en el futuro, la concesionaria de la Vía del Cusiana o Ruta Nacional 62, en el evento en que la misma sea, efectivamente, concesionada.
- Autoridad Departamental de Tránsito.
- Administración del Terminal de Transporte.
- Empresas prestadoras del servicio de transporte urbano e intermunicipal.

El PBOT vigente del municipio de Aguazul señala un polígono para la reubicación del terminal de transporte (Plano CU-06 Equipamientos urbanos) en un predio de 6.02 hectáreas. En la siguiente figura se observa este predio.

Figura 1. Área Proyectada para reubicación del Terminal del PBOT Acuerdo 028 de 2024



Fuente: Fotografía propia y datos del PBOT de Aguazul

4 MARCO DE REFERENCIA

Para el desarrollo del presente estudio de prefactibilidad se tendrá como referencia la siguiente información

4.1 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 5454

Es una norma que establece los requisitos técnicos y de diseño para la construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera en Colombia.

Esta norma es fundamental para asegurar que las terminales de transporte cumplan con los estándares de calidad, seguridad y funcionalidad necesarios para ofrecer un servicio eficiente y seguro a los usuarios.

La NTC 5454 busca definir los requisitos técnicos para el diseño, construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera. Su propósito es garantizar que estas instalaciones proporcionen condiciones adecuadas para el transporte de pasajeros, así como para la operación eficiente y segura de los vehículos.

Alcance: Aplica a todas las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera en Colombia, abarcando aspectos de infraestructura, seguridad, accesibilidad y servicios.

4.1.1 Diseño de la Infraestructura

Distribución Espacial: Define cómo deben organizarse las diferentes áreas dentro de la terminal, como andenes de llegada y salida, áreas de espera, y zonas comerciales, para optimizar el flujo de pasajeros y vehículos.

Capacidad y Dimensiones: Establece los requisitos de capacidad mínima y dimensiones para las áreas de embarque, desembarque, y estacionamiento, basándose en el volumen de pasajeros y vehículos esperados.

4.1.2 Seguridad y Accesibilidad

Seguridad: Exige la implementación de medidas de seguridad adecuadas, incluyendo sistemas de vigilancia, señalización clara y accesible, y equipos para la gestión de emergencias.

Accesibilidad: Define los requisitos para garantizar que la terminal sea accesible para personas con discapacidades, incluyendo rampas, ascensores, y baños adaptados.

4.1.3 Servicios y Equipamientos

Servicios para Pasajeros: Incluye requisitos para instalaciones sanitarias, salas de espera, y áreas de venta de boletos y servicios adicionales, para asegurar la comodidad y conveniencia de los usuarios.

Equipamiento: Especifica el tipo de equipamiento necesario para el funcionamiento eficiente de la terminal, como sistemas de iluminación, climatización, y manejo de residuos.

4.1.4 Aspectos Ambientales

Eficiencia Energética: Promueve el uso de tecnologías y prácticas que reduzcan el consumo energético y el impacto ambiental de la terminal.

Gestión de Residuos: Requiere la implementación de sistemas adecuados para la recolección y manejo de residuos sólidos y reciclables.

4.1.5 Normas y Regulaciones Relacionadas

Cumplimiento Normativo: La NTC 5454 debe ser aplicada en consonancia con otras normativas y regulaciones nacionales y locales relacionadas con el transporte, la construcción y el urbanismo.

Integración con Planes Urbanos: Asegura que el diseño y operación de la terminal estén alineados con los planes de desarrollo urbano y transporte regional.

4.1.6 Procedimientos de Inspección y Control

Inspección: Establece los procedimientos para la inspección y verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos durante y después de la construcción de la terminal.

Control de Calidad: Define los estándares para el control de calidad en la construcción y operación de la terminal, asegurando que se mantengan los niveles de seguridad y eficiencia previstos.

La NTC 5454 proporciona un marco integral para el diseño, construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera en Colombia. Su aplicación garantiza que estas instalaciones cumplan con los estándares necesarios para ofrecer un servicio seguro, eficiente y accesible, contribuyendo al desarrollo y mejora del sistema de transporte terrestre en el país.

4.2 DECRETO 2762 DE 2001

El Decreto 2762 de 2001 es una normativa emitida por el Gobierno de Colombia que reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. ("Concepto 42201 de 2015 Departamento Administrativo de la Función ...")

4.3 DECRETO 1079 DE 2015, ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE

El Decreto 1079 de 2015 es el decreto que compila y unifica la normativa reglamentaria del sector transporte en Colombia. Este decreto establece un único cuerpo normativo para el sector, facilitando el acceso a las normas y regulaciones que rigen el transporte en el país.

En relación con las terminales de transporte terrestre de pasajeros, este decreto aborda varios aspectos clave que incluyen la regulación, construcción, operación y gestión de estos terminales. Aunque el decreto cubre muchos temas relacionados con el transporte, a continuación, se presentan los aspectos específicos relacionados con las terminales de transporte terrestre de pasajeros.

4.3.1 Definición y Clasificación

Artículo 2.2.2.1.4.2. Define qué se entiende por terminal de transporte terrestre de pasajeros, especificando que son las instalaciones que sirven como puntos de embarque y desembarque de pasajeros, así como de conexión entre diferentes rutas y servicios de transporte.

4.3.2 Requisitos para la Construcción y Operación

Artículo 2.2.2.1.4.5. Establece los requisitos técnicos y de diseño para la construcción de terminales de transporte terrestre de pasajeros. Estos requisitos están orientados a asegurar que las terminales cumplan con estándares de seguridad, accesibilidad y funcionalidad.

Infraestructura: La construcción debe considerar aspectos como la capacidad de los andenes, la disposición de áreas de espera, la accesibilidad para personas con discapacidades, y la integración con otras modalidades de transporte si es aplicable.

Seguridad y Accesibilidad: Se deben implementar medidas para garantizar la seguridad de los pasajeros y la accesibilidad universal. Esto incluye señalización adecuada, medidas de emergencia y sistemas de vigilancia.

Servicios e Instalaciones: La terminal debe contar con servicios esenciales para los pasajeros, como taquillas de venta de boletos, servicios sanitarios, áreas de descanso, y servicios complementarios como tiendas y restaurantes.

4.3.3 Normas Técnicas y Operativas

Artículo 2.2.2.1.4.6. Indica que la operación de las terminales debe cumplir con las normas técnicas y operativas establecidas por la autoridad competente. Estas normas incluyen la regulación del flujo de pasajeros, la gestión de horarios de salida y llegada de los vehículos, y la coordinación con los operadores de transporte.

4.3.4 Inspección y Control

Artículo 2.2.2.1.4.7. Detalla los procedimientos para la inspección y control de las terminales de transporte. Esto incluye las responsabilidades de las autoridades locales y nacionales

para garantizar que las terminales cumplan con los estándares establecidos y operen de manera segura y eficiente.

4.3.5 Revisión y Actualización

Artículo 2.2.2.1.4.8. Establece que las normas y requisitos para las terminales de transporte pueden ser revisados y actualizados periódicamente para adaptarse a nuevas necesidades y avances en el sector del transporte.

El Decreto 1079 de 2015 proporciona un marco regulatorio integral para las terminales de transporte terrestre de pasajeros en Colombia, estableciendo requisitos claros para su construcción, operación, y gestión. Estas regulaciones están diseñadas para asegurar que las terminales sean seguras, accesibles, y funcionales, contribuyendo al buen funcionamiento del sistema de transporte en el país.

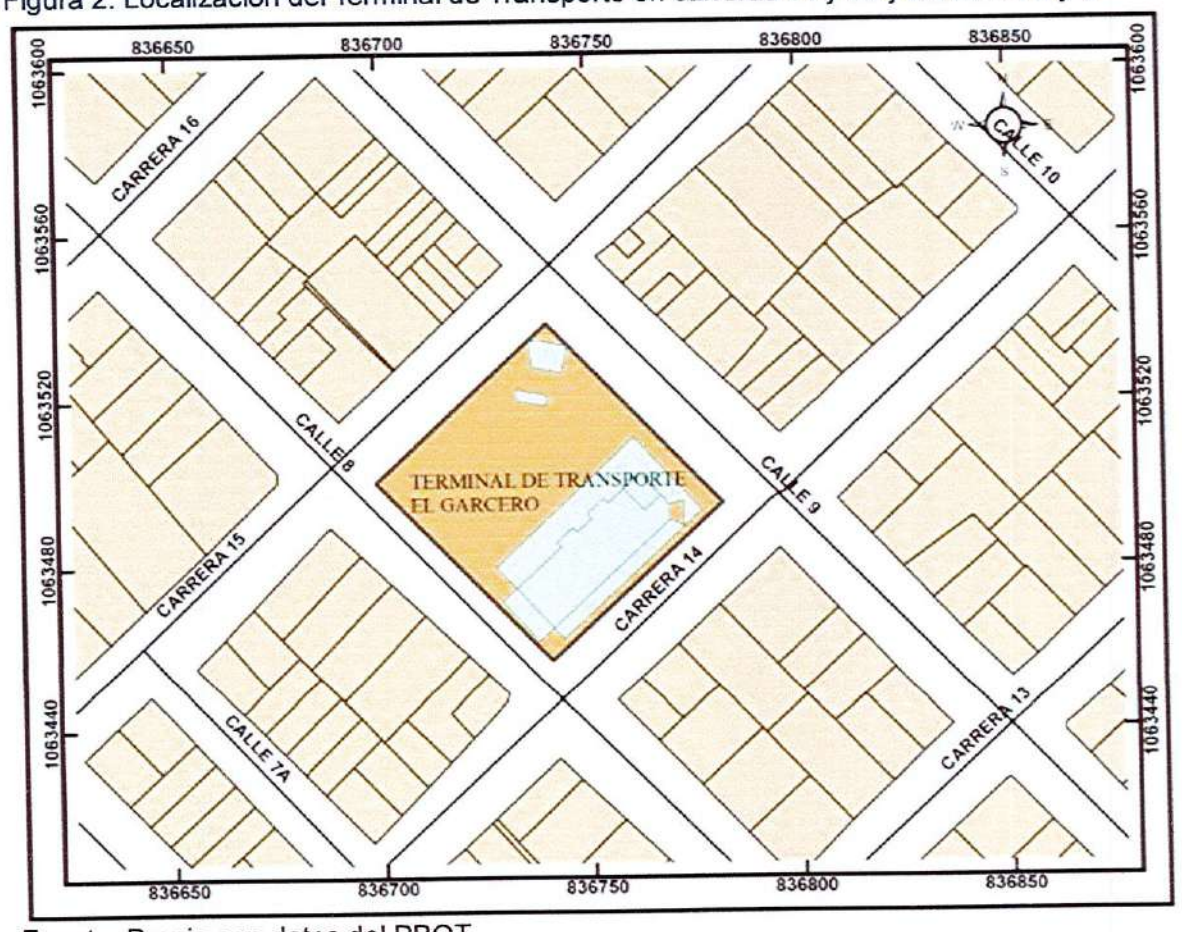
5 LOCALIZACION GENERAL DEL TERMINAL DE TRANSPORTE

El Municipio de Aguazul está estratégicamente ubicado en un punto clave dentro del departamento de Casanare, facilitando la conexión entre diferentes regiones de los Llanos Orientales y el centro del país. Su ubicación aprovecha las principales vías de transporte como la vía del Cusiana y la vía marginal de la selva, lo que contribuye a su importancia en la red de transporte terrestre de la región.

El terminal de transporte de Aguazul "Garcero del Llano", se encuentra ubicado actualmente en el casco urbano de la ciudad de Aguazul delimitado por las carreras 14 y 15 y las calles 8 y 9, en una superficie de 3.360 m2.

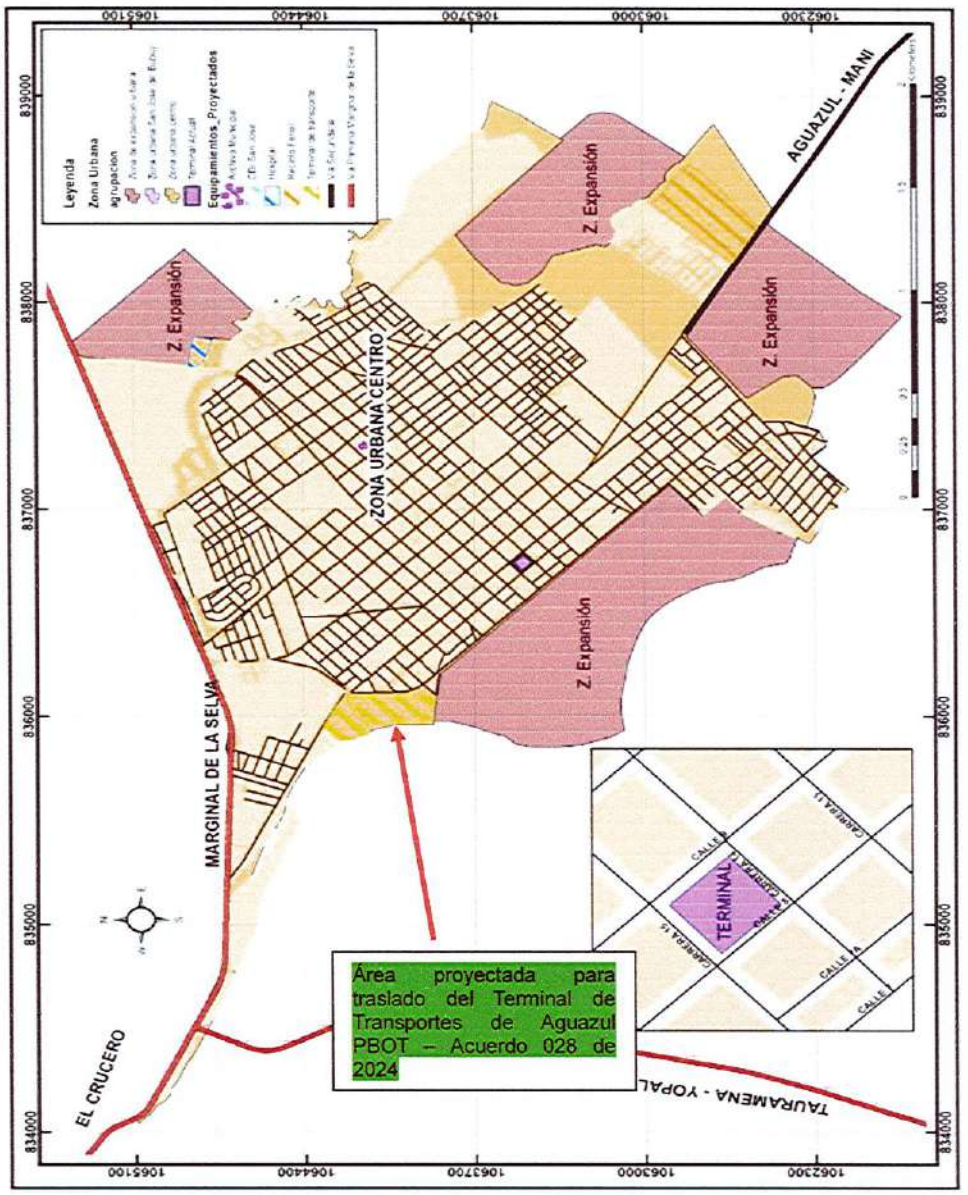
Sus Coordenadas Geográficas son las siguientes: Latitud y Longitud: Aproximadamente N5°10'07.3778" W72°32'59.5751". Estas coordenadas pueden variar ligeramente según la fuente y el punto exacto dentro del municipio.

Figura 2. Localización del Terminal de Transporte en carreras 14 y 15 y las calles 8 y 9



Fuente: Propia con datos del PBOT

Figura 3. Localización del Terminal de Transporte en el casco urbano de Aguazul



Fuente: Propia con datos del PBOT

Para acceder al terminal, los buses intermunicipales que transportan pasajeros desde y hacia Bogotá o al norte del departamento de Casanare utilizan la Calle 7, que proporciona una conexión directa con la Vía Marginal de la Selva. Las busetas y microbuses que prestan servicio al municipio de Yopal emplean las vías principales, Carreras 17 y 18. Los vehículos que llevan pasajeros al municipio de Maní utilizan las Calles 9 y 10, mientras que aquellos que ofrecen transporte a destinos en el sur del departamento, como Tauramena, Monterrey y Villanueva, también hacen uso de la Calle 7.

6 METODOLOGIA PARA LA RECOLECCION DE INFORMACION

Esta metodología servirá para el diagnóstico actual del Terminal de transportes de Yopal

6.1 DISEÑO DEL PLAN DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

6.1.1 Identificación de Fuentes de Información:

- Fuentes Primarias: Encuestas, entrevistas, visitas al sitio.
- Fuentes Secundarias: Estudios previos, informes técnicos, datos estadísticos.

6.1.2 Definición de Técnicas y Herramientas de Recolección:

- Entrevistas: Conversaciones detalladas con expertos y autoridades locales
- Observación Directa: Inspección del sitio y análisis de las condiciones actuales.
- Revisión Documental: Análisis de planos existentes, estudios previos y normativa aplicable.

6.2 RECOLECCIÓN DE DATOS

6.2.1 Preparación de Instrumentos de Recolección:

- Preparar formularios de observación y listas de verificación.

6.2.2 Ejecutar la Recolección de Datos:

- Entrevistas: Conducir entrevistas con expertos, operadores y autoridades.
- Visitas al Sitio: Realizar visitas para inspeccionar las condiciones del terreno y la infraestructura existente.
- Revisión de Documentos: Analizar documentos y estudios relevantes.

6.2.3 Registro y Organización de Datos:

- Utilizar el software Excel para registrar y organizar la información recopilada.

6.3 ANÁLISIS DE DATOS

6.3.1 Análisis Cuantitativo:

Realizar estadísticas descriptivas y análisis de tendencias a partir de encuestas y datos cuantitativos.

6.3.2 Análisis Cualitativo:

- Interpretar la información obtenida de entrevistas y observaciones.
- Identificar patrones y temas recurrentes en la información cualitativa.

6.3.3 Evaluación Técnica:

- Comparar las necesidades del proyecto con las condiciones del sitio.
- Evaluar la viabilidad técnica basada en los requisitos de infraestructura, tecnología y operación.

6.4 ELABORACIÓN DEL INFORME DE PREFACTIBILIDAD

6.4.1 Redacción del Informe:

- Resumir los hallazgos clave de la recolección y análisis de datos.
- Presentar recomendaciones basadas en la viabilidad técnica del proyecto.
- Incluir mapas, gráficos y tablas que ilustran los resultados.

6.4.2 Revisión y Validación:

Revisar el informe para asegurar precisión y claridad.
Validar los resultados con la oficina asesora de planeación municipal de Aguazul

6.5 PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

- Crear presentaciones para comunicar los resultados a los tomadores de decisiones y otros interesados.
- Organizar reuniones para discutir los hallazgos y recomendaciones con las partes interesadas ("Principio 15 de las Nuevas Normas Globales de Auditoría Interna ...")

6.6 REVISIÓN Y AJUSTES

6.6.1 Retroalimentación

Recoger retroalimentación de las partes interesadas sobre el informe y los resultados presentados.

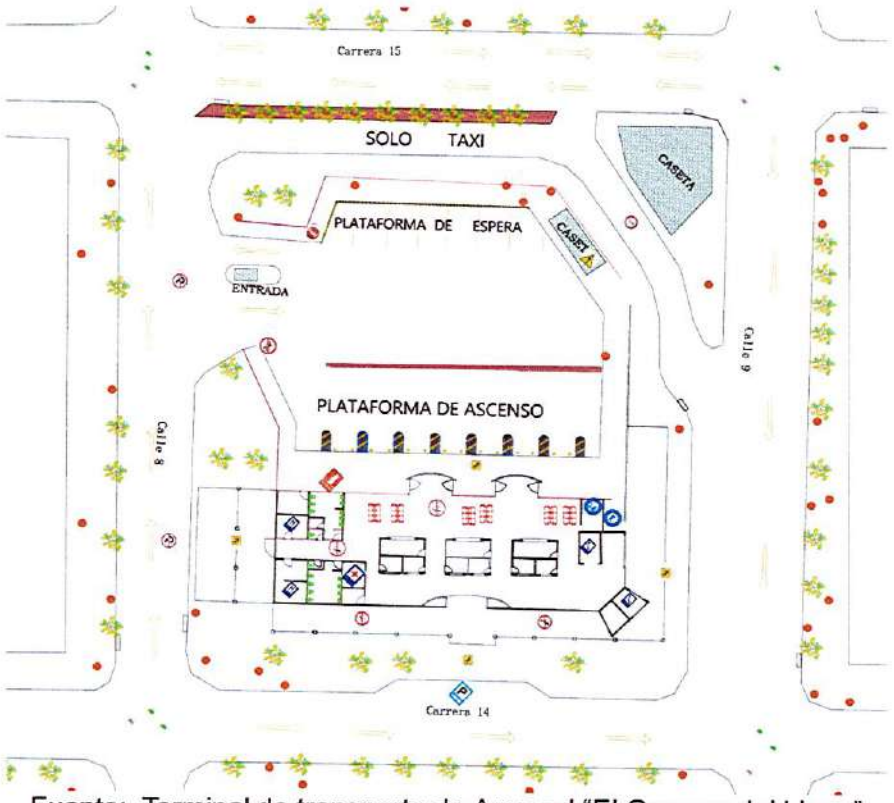
6.6.2 Ajustes Finales:

Realizar ajustes y correcciones al informe en función de la retroalimentación recibida.

7 DESCRIPCION GENERAL DEL TERMINAL DE TRANSPORTE DE AGUAZUL

El terminal de transporte de Aguazul denominado "El Garcero del Llano" es un lugar centralizado para facilitar el movimiento de personas, donde se gestionan y coordinar las rutas de Transporte Publico Terrestre de Pasajeros en buses, busetas y microbuses y que sirve como punto de origen y destino a los siguientes municipios: Bogotá, Tunja, Sogamoso, Chameza, Pajarito, Villavicencio, Guateque, Villanueva, Monterrey, Tauramena, Maní, Yopal, Paz de Ariporo, Tame, Saravena, Arauca.

Figura 4. Plano general del terminal de transportes



Fuente: Terminal de transporte de Aguazul "El Garcero del Llano"

Funciona en el sitio actual desde la década de los noventa y en la actualidad cobra importancia por ser el único terminal de transporte habilitado y homologado por el Ministerio de Transporte. En el año 2023, se despacharon 124.082 vehículos y se registró el movimiento de 875.554 pasajeros. En la siguiente foto se observa el terminal desde la calle 9 con carrera 15, se observa en un primer plano el edificio de las oficinas administrativas y gerencia del terminal, también se observa la cola de taxis y el patio donde se encuentra la plataforma de ascenso de pasajeros ocupada por buses y microbuses. La zona destinada al descenso de pasajeros (contigua a la zona de parqueo de taxis) es muy pequeña y no se usa para esta actividad que se realiza en la zona de descenso de pasajeros. El edificio principal tiene un área de 586.12 m2

Foto 3. Panorámica del Terminal de Transportes desde la calle 9 con carrera 15 - Año 2024



Fuente: propia

Foto 4. Vista aérea del Terminal de Transporte Terrestre de Aguazul



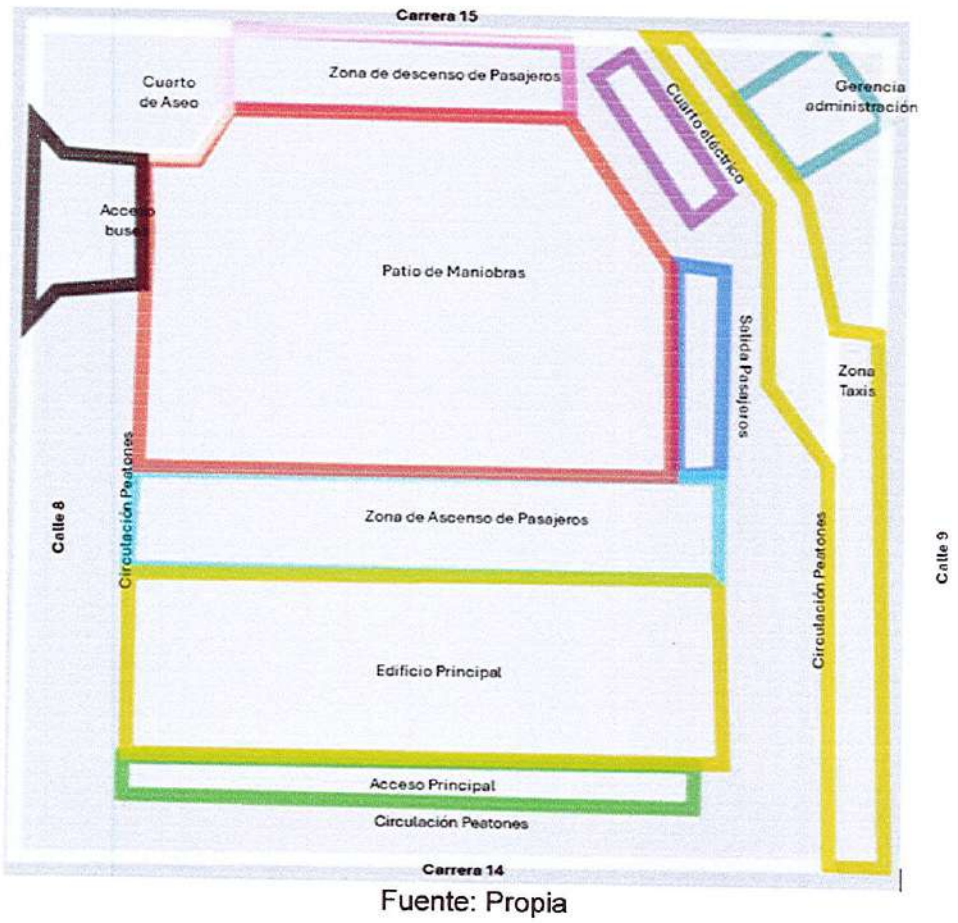
Fuente: Propia

En el edificio principal se prestan los servicios de taquillas para venta de pasajes, comercio de comestibles, baños, oficinas administrativas, hall de acceso, sala de espera, oficina de alcoholimetría y restaurante.

Para el acceso se cuenta con un andén con rampas para el acceso de personas con movilidad reducida con un área de 120.99 m2. La zona para ascenso de pasajeros tiene un área de 308.64 m2 y la zona de espera de buses (que se utiliza solo para parqueo temporal de buses y microbuses) tiene un área de 60.33 m2.

El patio de maniobras tiene un área aproximada de 935.9 m2, el andén o rampa de salida de pasajeros es de 49.11 m2 de área, construcción de 39.23 m2 de zona para cuartos eléctricos ,55.62 m2 para el área de oficina administrativa y gerencia del terminal, 249.13 m2 carril de taxis, caseta y zonas de acceso 81.77 m2 y área de aseo general 125 m2. Alrededor del terminal por la calle 8, 9 y carrera 15 hay 762.99 m2 de andenes y áreas de circulación para peatones. Las áreas anteriores fueron levantadas por los profesionales de la consultoria.

Figura 5. Distribución de áreas del terminal de Aguazul



Fuente: Propia

8 CONDICIONES LOCATIVAS

8.1 AREA DE INFLUENCIA

El Terminal de Transportes desde la década de los años noventa ha influenciado el desarrollo económico y social de los habitantes de Aguazul. El terminal al estar ubicado en el casco urbano facilita el acceso a los servicios de transporte para los residentes y visitantes, reduciendo la necesidad de largos desplazamientos. Esto es especialmente beneficioso para personas con movilidad reducida. Por otra parte, la presencia de la terminal de transporte en su ubicación actual ha estimulado el desarrollo económico en sus alrededores. Ha atraído negocios como restaurantes, tiendas, ferreterías y servicios de alojamiento, creando empleo y generando ingresos para la economía local.

Para definir el área de influencia se utilizó el concepto de radio caminable que se define como un círculo centrado alrededor del espacio público. ""Dentro de él, idealmente los peatones deberían poder llegar desde sus casas a todos los espacios públicos o instalaciones en cinco minutos de distancia a pie (equivalente a 400 metros de distancia).”" (“La importancia del RADIO CAMINABLE en el ESPACIO PUBLICO”) (“La importancia del RADIO CAMINABLE en el ESPACIO PUBLICO”)

En la siguiente tabla se muestra la cantidad de unidades y su uso por manzana.

Tabla 1. Conteo de unidades de uso de vivienda y unidades no residenciales por número de manzana en la zona urbana del municipio de Aguazul

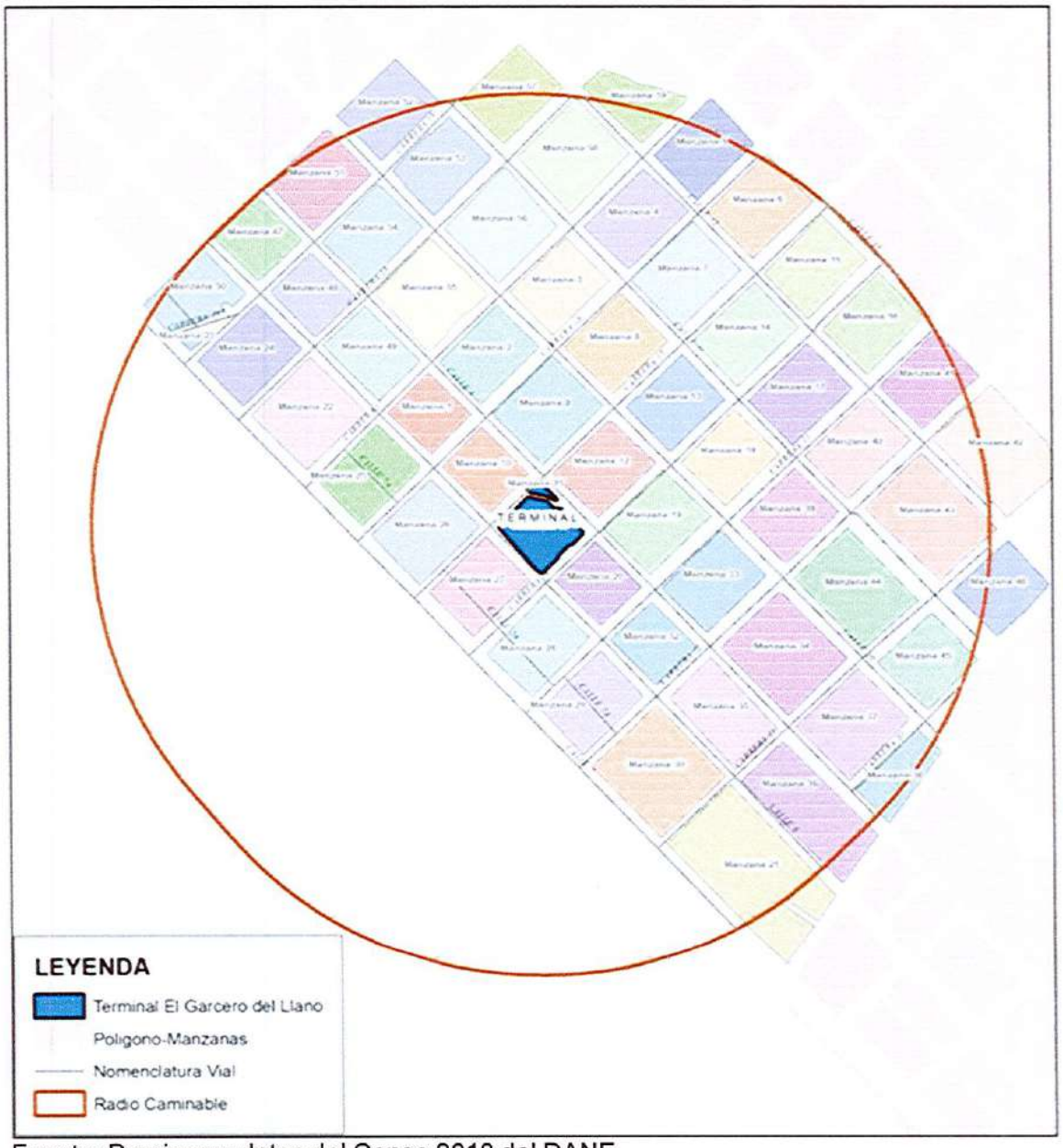
MANZANA NO	VIVIENDA	INDUSTRIA	COMERCIO	SERVICIOS	INSTITUCIONAL	LOTE (UNIDAD SIN CONSTRUCCIÓN)	PARQUE/ZONA VERDE	MINERO-ENERGÉTICO	PROTECCIÓN/CONSERVACIÓN AMBIENTAL	EN CONSTRUCCIÓN	SIN INFORMACIÓN	"MIXTO (ESPACIO INDEPENDIENTE Y SEPARADO QUE COMBINA VIVIENDA CON OTRO USO NO
1	1	0	20	0	0	0	0	0	0	1	1	5
2	3	0	40	4	0	1	0	0	0	0	0	4
3	6	0	18	2	0	1	0	0	0	0	0	9
4	7	0	9	2	0	0	0	0	0	1	0	12
5	17	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	9
6	21	0	9	4	0	2	0	0	0	1	0	2
7	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
9	2	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	7
10	4	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	13
11	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0
12	11	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	9
13	10	0	4	1	0	2	0	0	0	0	0	5
14	9	0	6	0	0	2	0	0	0	0	0	0
15	12	1	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3
16	16	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	6
17	36	0	6	2	0	1	0	0	0	1	0	2
18	11	1	2	3	0	2	0	0	0	0	0	1

MANZANA NO	VIVIENDA	INDUSTRIA	COMERCIO	SERVICIOS	INSTITUCIONAL	LOTE (UNIDAD SIN CONSTRUCCIÓN)	PARQUE/ZONA VERDE	MINERO-ENERGÉTICO	PROTECCIÓN/CONSERVACIÓN AMBIENTAL	EN CONSTRUCCIÓN	SIN INFORMACIÓN	"MIXTO (ESPACIO INDEPENDIENTE Y SEPARADO QUE COMBINA VIVIENDA CON OTRO USO NO
19	21	0	21	1	0	2	0	0	0	0	0	0
20	14	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	1
21	12	0	0	3	1	4	0	0	0	0	0	0
22	9	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	4
23	0	0	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0
24	16	0	3	0	0	2	0	0	0	0	0	6
25	6	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	2
26	9	0	2	1	0	2	0	0	0	0	0	4
27	20	0	2	0	0	2	0	0	0	1	0	8
28	10	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	1
29	16	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0
30	10	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	4
31	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
32	24	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0
33	30	0	8	1	0	0	0	0	0	2	0	0
34	26	0	10	2	0	3	0	0	0	0	0	10
35	6	0	3	0	0	43	0	0	0	1	0	5
36	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
37	30	0	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0
38	19	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1
39	11	0	9	5	0	0	0	0	0	1	0	6
40	34	0	10	6	0	0	0	0	0	1	2	0
41	22	1	4	1	0	1	0	0	0	3	0	0
42	39	0	0	5	0	4	0	0	0	0	0	0
43	40	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
44	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
45	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
46	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
47	7	0	18	0	0	29	0	0	0	1	1	5
48	11	0	21	0	0	0	0	0	0	2	0	4
49	10	0	21	1	0	0	0	0	0	1	0	6
50	14	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	4
51	16	0	17	1	0	1	0	0	0	0	1	15
52	24	0	2	6	0	0	0	0	0	0	0	11
53	5	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	6
54	5	0	12	1	0	0	0	0	0	0	0	3
55	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
56	3	0	16	6	1	0	0	0	0	0	0	4
57	14	0	12	1	0	2	0	0	0	6	0	9
58	9	1	19	4	0	0	0	0	0	0	0	13
59	11	0	16	0	0	0	0	0	0	1	0	7
TOTAL	758	5	479	74	22	137	1	0	0	26	5	249

Fuente: Censo Dane 2018

Dentro del radio caminable del terminal de Transportes de Aguazul hay 59 manzanas con diferentes tipos de uso; en la siguiente figura se puede observar la distribución de manzanas en el radio caminable de 400 metros teniendo como centro el Terminal de Transportes de Aguazul.

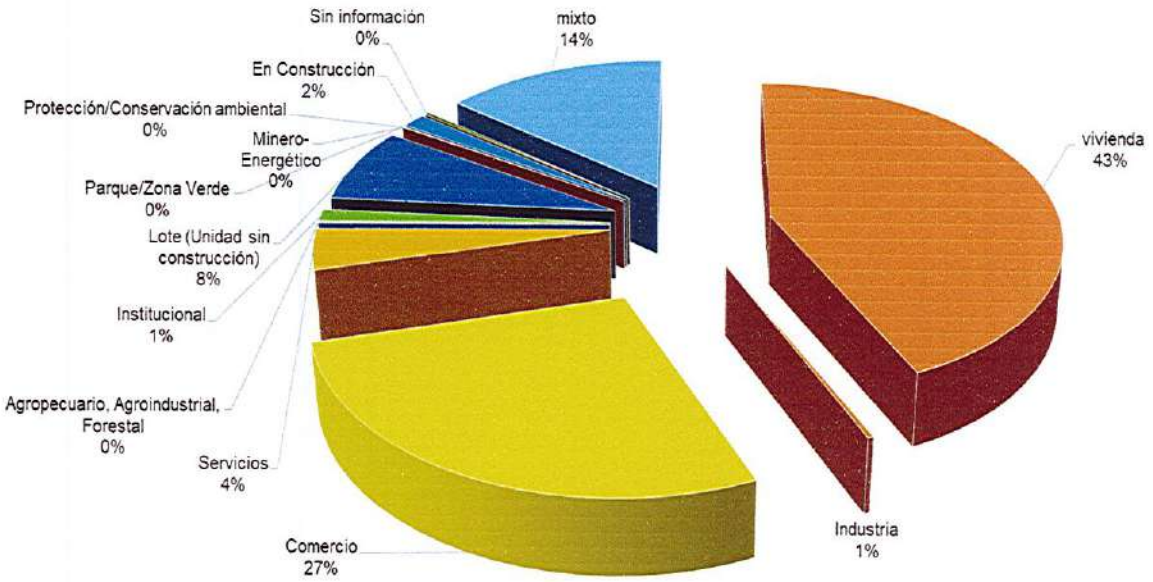
Figura 6. Manzanas del casco urbano de Aguazul dentro del radio caminable de 400 metros del Terminal



Fuente: Propia con datos del Censo 2018 del DANE.

En la siguiente figura se puede observar que el uso predominante es vivienda con un 43%, seguido de comercio con un 27% y el uso mixto (vivienda comercio) con un 14%

Figura 7. Uso de vivienda y unidades no residenciales por número de manzana en la zona urbana del municipio de Aguazul



Fuente: Censo Dane 2018 en radio caminable 400 metros alrededor del terminal

8.2 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y AMBIENTAL DEL AREA DE INFLUENCIA

Alrededor del terminal actual se encuentras 36 establecimientos comerciales todos en funcionamiento A continuación, se relacionan los nombres de los establecimientos comerciales o negocios que actualmente funcionan alrededores del terminal de transportes de aguazul, la descripción de la actividad económica y el nivel de ingresos diarios. Esta encuesta incluyo a los comerciantes de víveres y servicios en general, no incluyo a las empresas de transporte de pasajeros.

Tabla 2. Establecimientos comerciales alrededor del terminal de transportes de Aguazul

ZONA URBANA	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA	NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO
Barrio San Agustín	Venta de alimentos para diferentes animales, uso veterinario para animales de campo	Agro full
	Celulares, accesorios, pago de recibos, recargas y demás servicios	La esquina del móvil
	Envíos de encomiendas	Interrapidisimo
	Venta de víveres	Cafetería Cecilia Espinel
	Comida ejecutiva	Restaurante brasas del llano

ZONA URBANA	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA	NOMBRE DEL ESTABLECIMIENTO
	Venta de alimentos para diferentes animales, uso veterinario para animales de campo	Veterinaria agromax Aguazul
	Manicure y pedicura	Spa de uñas Shirley Gutiérrez
	Corte de cabello	Peluquería la esquina
	Venta de comida corriente	Restaurante rica sopa
	Venta de Bebidas	Tienda la 8 (octava)
	Venta de bebidas	Tienda kadro
	Venta de pollo	Asabros pollo
	Venta de sombreros, bolsos, bafles	Variedades Lucy
	Venta de accesorios, perfumes y demás	Jotica accesorios
	Vena de comida	Asadero de pollo el caminante
	Venta de accesorios de celulares y arreglos	W comunic
	Venta de bebidas	Tienda los Pomarrosos
Barrio Centro	Venta de carne	Distri carnes Dany A
	Venta de víveres	Autoservicio mi placita
	Venta de carne	Carnes finas el terminal
	Venta de pan y bebidas	Panadería olímpica
	Venta de zapatos	Calzado centauros
	Venta de accesorios de celular y arreglo	Kadosh claro
	Venta y compra de joyas, motos y demás	Compraventa americana
	hotel	Residencias Aguazul
	Joyas	Joyería Galeano
	Medicamentos y varios	Droguería oriental
	Muebles	La fábrica de muebles
	Juegos de azar y apuestas	Casino Diacones
	útiles de metal o de otros materiales destinados a su uso en bricolaje, construcción y necesidades del hogar	Ferretería J Y M
Interior Terminal de Transportes	Guarda Equipaje	Guarda Equipaje
	Venta de víveres	Cafetería el cóndor
	Transporte de pasajeros	Transportes Morichal
	Transporte de pasajeros	Libertadores
	Venta de víveres	Cafetería local 5
	Transporte de pasajeros	Cootransaguazul
	Transporte de pasajeros	Libertadores
	Venta de víveres	Cafetería local 8 - El Sitio Llanero
	Transporte de pasajeros	Concorde
	Bodega	Bodega de Administración
	Se realizan retiros, consignaciones, pago de cuotas de créditos y liberación de cupo	Súper giros
	Venta de víveres	Cafetería Mandarina
	Venta de desayunos y almuerzos	Restaurante Bon Appetit

Fuente: Propia

8.3 CARACTERIZACIÓN OPERATIVA DEL TERMINAL

8.3.1 Cantidad de Pasajeros

Con información de la base de datos del Ministerio de Transporte de Operación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros habilitadas y/o homologadas del país, se obtuvo la siguiente información del número de pasajeros Terminal de Aguazul.

Tabla 3. Cantidad de pasajeros en el Terminal de Transporte de Aguazul

Año	PASAJEROS
2021	302.525
2022	608.598
2023	875.554
2024 - marzo	352.747
Total	**2.139.424**

Fuente: Ministerio de Transporte de Operación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros habilitadas y/o homologadas del país ("Operación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros ...")

Tabla 4. Pasajeros que pasan por el terminal de Aguazul años 2021, 2022 y 2023



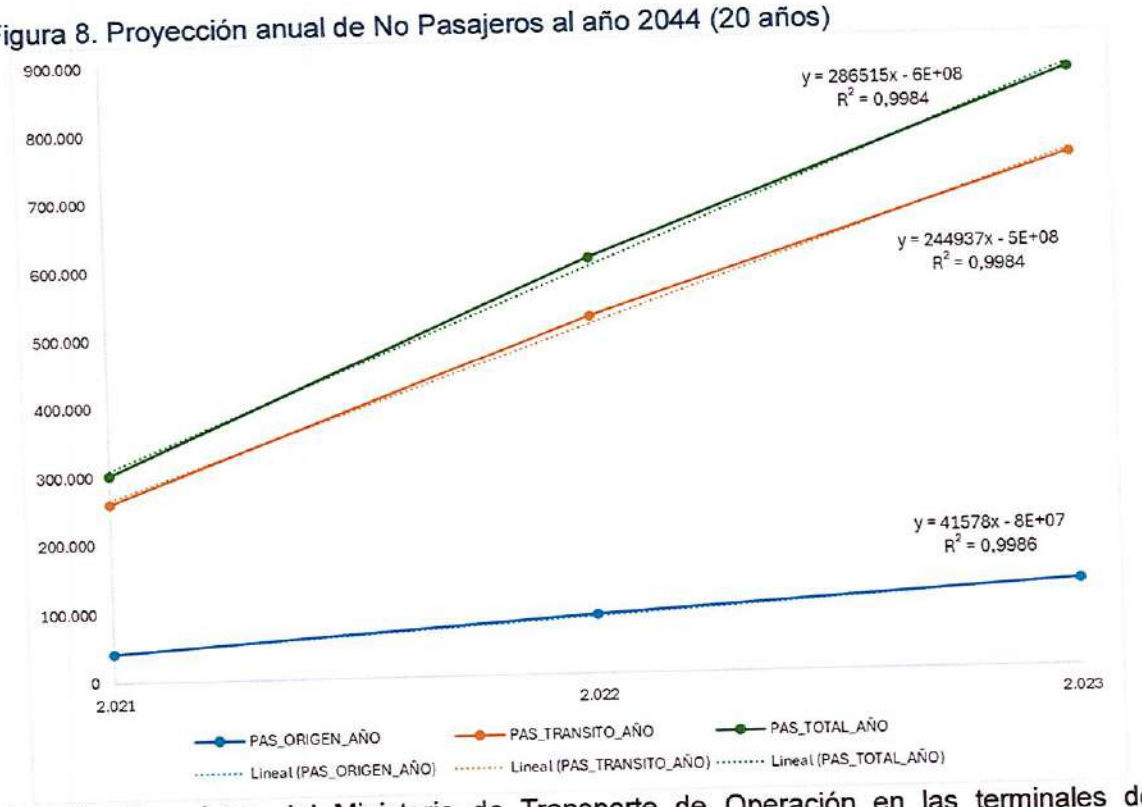
Fuente: Ministerio de Transporte de Operación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros habilitadas y/o homologadas del país ("Operación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros ...")

Es importante considerar que solo el 14.6% de los pasajeros permanecen en Aguazul, mientras que el 85.4% restante continúa su viaje hacia otros destinos[8]. Este alto porcentaje de tránsito implica que una gran parte de la demanda está relacionada con pasajeros que no utilizarán directamente los servicios del terminal para estancias en Aguazul, sino que lo emplean como un punto de transferencia.

[8] Ministerio de Transporte de Operación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros habilitadas y/o homologadas del país

Para la estimación de pasajeros se utilizó una regresión lineal de buena correlación en sus datos y se estimó que el número total de pasajeros en 20 años es de 5.539.277 de los cuales de 998.908 serán de origen en el municipio de Aguazul

Figura 8. Proyección anual de No Pasajeros al año 2044 (20 años)



Fuente: Con datos del Ministerio de Transporte de Operación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros habilitadas y/o homologadas del país ("Operación en las terminales de transporte")

Tabla 5. Proyección anual de pasajeros que utilizan Terminal de Aguazul en un periodo de 20 años

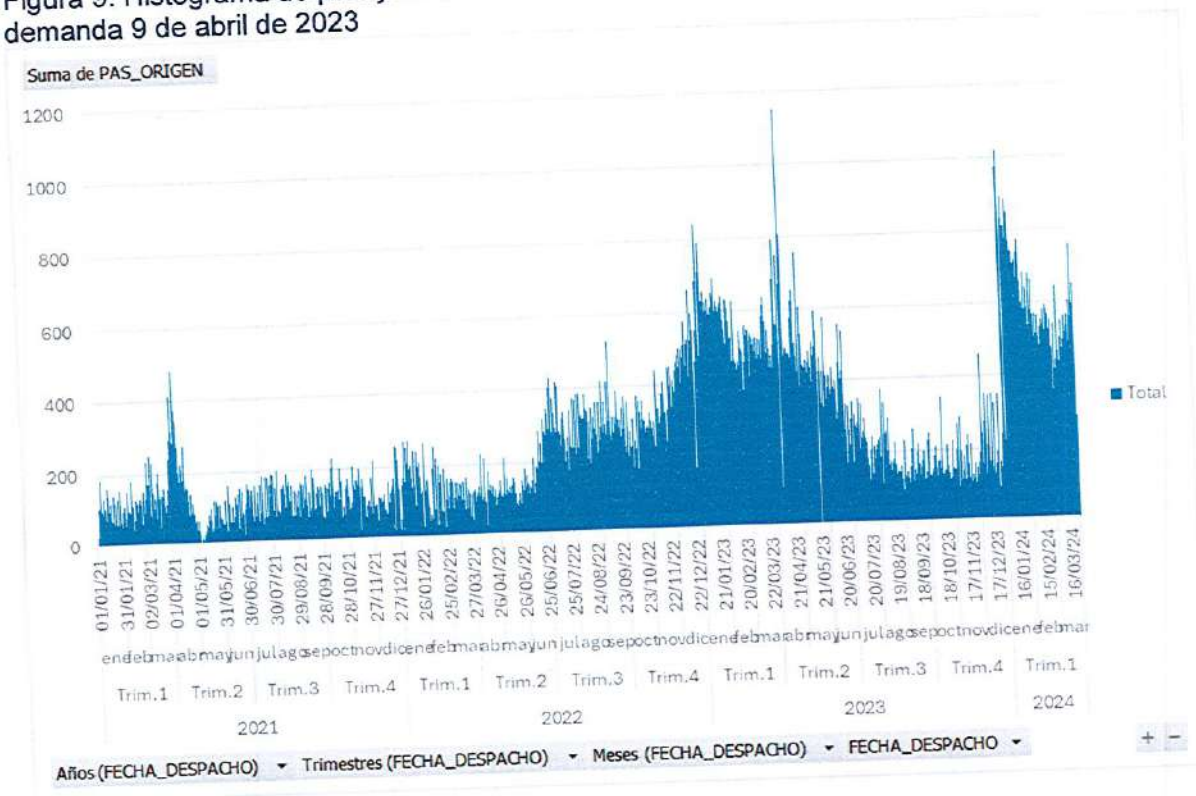
AÑO	PAS_ORIGEN_AÑO	PAS_TRANSITO_AÑO	PAS_TOTAL_AÑO	% ORIGEN
2.021	41.730	260.795	302.525	13,79%
2.022	85.959	522.639	608.598	14,12%
2.023	124.886	750.668	875.554	14,26%
2.024	167.348	978.697	1.142.510	14,65%
2.025	208.926	1.206.726	1.409.466	14,82%
2.026	250.504	1.434.755	1.676.422	14,94%
2.027	292.082	1.662.784	1.943.378	15,03%
2.028	333.660	1.890.813	2.210.334	15,10%
2.029	375.238	2.118.842	2.477.290	15,15%
2.030	416.816	2.346.871	2.744.246	15,19%
2.031	458.394	2.574.900	3.011.202	15,22%
2.032	499.972	2.802.929	3.278.158	15,25%

AÑO	PAS_ORIGEN_AÑO	PAS_TRANSITO_AÑO	PAS_TOTAL_AÑO	% ORIGEN
2.033	541.550	3.030.958	3.545.114	15,28%
2.034	583.128	3.258.987	3.812.070	15,30%
2.035	624.706	3.487.016	4.079.026	15,32%
2.036	666.284	3.715.045	4.345.982	15,33%
2.037	707.862	3.943.074	4.612.938	15,35%
2.038	749.440	4.171.103	4.879.894	15,36%
2.039	791.018	4.399.132	5.146.850	15,37%
2.040	832.596	4.627.161	5.413.806	15,38%
2.041	874.174	4.855.190	5.680.762	15,39%
2.042	915.752	5.083.219	5.947.718	15,40%
2.043	957.330	5.311.248	6.214.674	15,40%
2.044	998.908	5.539.277	6.481.630	15,41%

Fuente: Propia

Los pasajeros proyectados para las horas pico se determinan utilizando la misma ecuación de regresión lineal que se empleó para calcular la cantidad total de pasajeros anuales. Esta metodología permite establecer una relación consistente y precisa entre las variables analizadas. El día de mayor afluencia de pasajeros entre enero de 2021 y abril de 2024 con datos del ministerio de transporte resulto ser el 9 de abril de 2023, como se observa en la siguiente figura con 1.151 pasajeros.

Figura 9. Histograma de pasajero enero de 2021 – marzo de 2024. Dia de máxima demanda 9 de abril de 2023



Fuente: Propia

La hora pico del día de máxima demanda es de 10 p.m. a 11 p.m., con un volumen de 81 pasajeros. Teniendo en cuenta que en días festivos el tiempo promedio de un bues en el terminal es de 11 minutos (aproximadas 0,2 horas) el volumen de pasajeros para este periodo es de 16 pasajeros en un periodo de 11 minutos (81/0,2) que disponen de 32 sillas en la sala de espera en el Terminal de Transporte.

Tabla 6. Volumen de pasajeros origen Aguazul por hora en día de máxima demanda

HORA	PAS_ORIGEN
12 a. m.	64
1 a. m.	49
2 a. m.	36
3 a. m.	19
4 a. m.	35
5 a. m.	43
6 a. m.	47
7 a. m.	32
8 a. m.	24
9 a. m.	30
10 a. m.	35
11 a. m.	32
12 p. m.	48

HORA	PAS_ORIGEN
1 p. m.	47
2 p. m.	66
3 p. m.	50
4 p. m.	58
5 p. m.	78
6 p. m.	66
7 p. m.	44
8 p. m.	56
9 p. m.	54
10 p. m.	81
11 p. m.	57
Total	1151

Fuente: Con datos del Ministerio de Transporte de Operación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros habilitadas y/o homologadas del país. ("Operación en las terminales de transporte")

De acuerdo con lo anterior el área de la sala de espera y numero de sillas para el año 2024 es adecuado para la demanda de pasajeros en días de máxima demanda. Para conocer el año en el cual el terminal alcanzara su capacidad de servicio a los pasajeros que tienen como origen la ciudad de aguazul se utilizó el siguiente procedimiento:

Se utilizaron los datos del 30 de diciembre del año 2022 y 2023 por ser datos constantes para cada año en la base de datos del Ministerio de Transporte, teniendo en cuenta que las fechas del domingo de resurrección no son las mismas para los 3 años en estudio.

Tabla 7. Flujo pasajeros días de máxima demanda

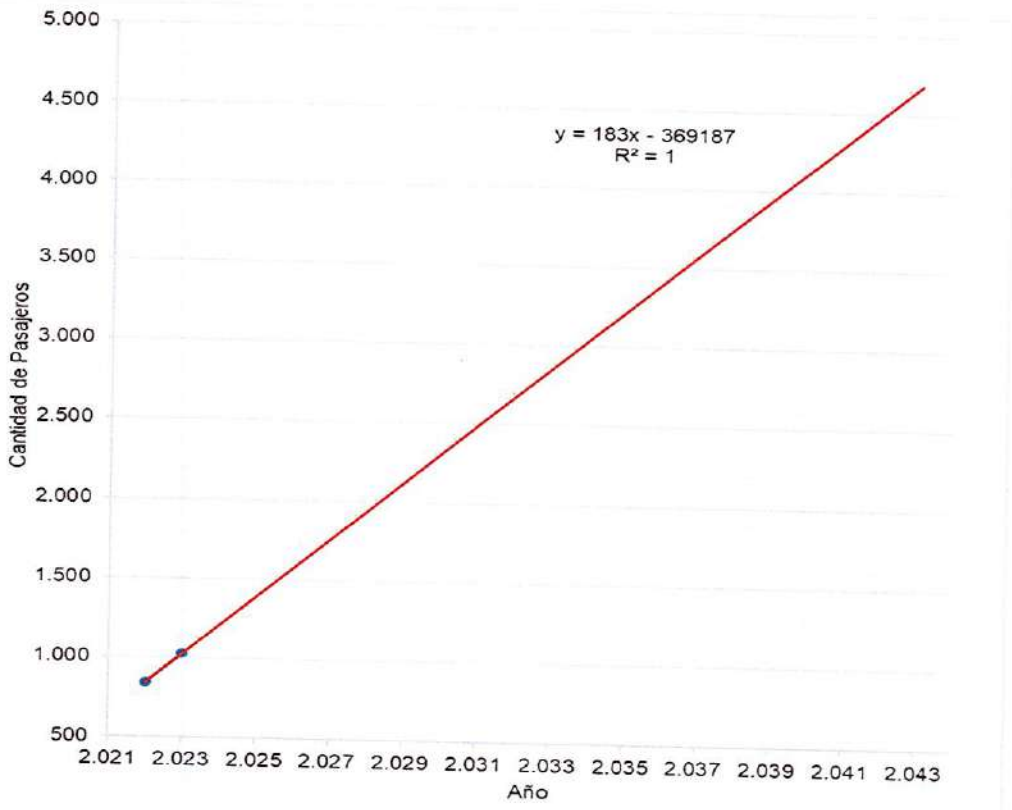
HORA	30/12/21	30/12/22	30/12/23
12 a. m.	0	22	60
1 a. m.	0	59	54
2 a. m.	0	28	51
3 a. m.	0	26	47
4 a. m.	3	33	52
5 a. m.	6	62	40
6 a. m.	3	38	38
7 a. m.	5	35	33
8 a. m.	3	22	69
9 a. m.	4	32	24
10 a. m.	9	26	39
11 a. m.	4	24	
12 p. m.	8	21	49

HORA	30/12/21	30/12/22	30/12/23
1 p. m.	6	35	85
2 p. m.	16	41	30
3 p. m.	14	46	25
4 p. m.	9	49	76
5 p. m.	15	32	44
6 p. m.	15	41	33
7 p. m.	9	55	39
8 p. m.	4	38	36
9 p. m.	1	21	33
10 p. m.	0	24	24
11 p. m.	0	29	41
Total	134	839	1022

Fuente: Propia

Se proyectan los volúmenes para el perdido 2024 a 2044 con una regresión lineal basado en datos de los años 2022 y 2023. No se utilizaron los datos del año 2021 por que son sensiblemente más bajos y distorsionan el resultado final de las proyecciones.

Figura 10. Estimación de volúmenes de pasajeros periodo 2024-2044



Fuente: Con datos del Ministerio de Transporte de Operación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros habilitadas y/o homologadas del país. ("Operación en las terminales de transporte")

Se determinaron los % de pasajeros por hora con el resultado que se muestra en la siguiente tabla

Tabla 8. Porcentaje horario de pasajeros en día de máxima demanda año 2023

HORA	PAS_ORIGEN 2023	%
12 a. m.	60	5,87%
1 a. m.	54	5,28%
2 a. m.	51	4,99%
3 a. m.	47	4,60%
4 a. m.	52	5,09%
5 a. m.	40	3,91%
6 a. m.	38	3,72%

HORA	PAS_ORIGEN 2023	%
7 a. m.	33	3,23%
8 a. m.	69	6,75%
9 a. m.	24	2,35%
10 a. m.	39	3,82%
11 a. m.	0	0,00%
12 p. m.	49	4,79%
1 p. m.	85	8,32%

HORA	PAS_ORIGEN 2023	%
2 p. m.	30	2,94%
3 p. m.	25	2,45%
4 p. m.	76	7,44%
5 p. m.	44	4,31%
6 p. m.	33	3,23%
7 p. m.	39	3,82%
8 p. m.	36	3,52%
9 p. m.	33	3,23%
10 p. m.	24	2,35%
11 p. m.	41	4,01%
TOTAL	1.022	100,00%

Fuente: Propia

Conocidos la fórmula de regresión lineal y el porcentaje de pasajeros promedio por hora se estiman las cantidades de pasajeros promedio por hora para el periodo 2024 - 2044 con los siguientes resultados

Tabla 9. Estimación de pasajeros origen en el Terminal de Aguazul para el periodo 2024-2044

HORA	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044
12 a. m.	71	81	92	103	114	124	135	146	157	167	178	189	200	210	221	232	243	253	264	275	286
1 a. m.	64	73	83	93	102	112	122	131	141	151	160	170	180	189	199	209	218	228	238	247	257
2 a. m.	60	69	78	88	97	106	115	124	133	142	151	161	170	179	188	197	206	215	225	234	243
3 a. m.	55	64	72	81	89	97	106	114	123	131	140	148	156	165	173	182	190	198	207	215	224
4 a. m.	61	71	80	89	99	108	117	126	136	145	154	164	173	182	192	201	210	220	229	238	248
5 a. m.	47	54	61	69	76	83	90	97	104	112	119	126	133	140	147	155	162	169	176	183	190
6 a. m.	45	52	58	65	72	79	86	92	99	106	113	120	126	133	140	147	154	160	167	174	181
7 a. m.	39	45	51	57	63	68	74	80	86	92	98	104	110	116	122	128	133	139	145	151	157
8 a. m.	81	94	106	118	131	143	155	168	180	193	205	217	230	242	254	267	279	291	304	316	328
9 a. m.	28	33	37	41	45	50	54	58	63	67	71	76	80	84	88	93	97	101	106	110	114
10 a. m.	46	53	60	67	74	81	88	95	102	109	116	123	130	137	144	151	158	165	172	179	186
11 a. m.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12 p. m.	58	67	75	84	93	102	110	119	128	137	146	154	163	172	181	189	198	207	216	224	233
1 p. m.	100	115	131	146	161	176	192	207	222	237	252	268	283	298	313	329	344	359	374	389	405
2 p. m.	35	41	46	51	57	62	68	73	78	84	89	94	100	105	111	116	121	127	132	137	143
3 p. m.	29	34	38	43	47	52	56	61	65	70	74	79	83	88	92	97	101	106	110	115	119
4 p. m.	90	103	117	130	144	158	171	185	198	212	226	239	253	267	280	294	307	321	335	348	362
5 p. m.	52	60	68	76	83	91	99	107	115	123	131	139	146	154	162	170	178	186	194	202	209
6 p. m.	39	45	51	57	63	68	74	80	86	92	98	104	110	116	122	128	133	139	145	151	157
7 p. m.	46	53	60	67	74	81	88	95	102	109	116	123	130	137	144	151	158	165	172	179	186
8 p. m.	42	49	55	62	68	75	81	88	94	100	107	113	120	126	133	139	146	152	158	165	171
9 p. m.	39	45	51	57	63	68	74	80	86	92	98	104	110	116	122	128	133	139	145	151	157
10 p. m.	28	33	37	41	45	50	54	58	63	67	71	76	80	84	88	93	97	101	106	110	114
11 p. m.	48	56	63	70	78	85	92	100	107	114	122	129	136	144	151	158	166	173	180	188	195
TOTAL	1.205	1.388	1.571	1.754	1.937	2.120	2.303	2.486	2.669	2.852	3.035	3.218	3.401	3.584	3.767	3.950	4.133	4.316	4.499	4.682	4.865

Fuente: Con datos del Ministerio de Transporte de Operación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros habilitadas y/o homologadas del país ("Operación en las terminales de transporte")

De la tabla anterior y teniendo en cuenta que la capacidad máxima de la sala de espera es de 32 sillas que en una hora puede atender la demanda de 160 pasajeros en tiempos de espera de 12 minutos (0,2 hora) en días festivos, para el año 2028 se alcanza la capacidad de servicio ofertada actualmente por el terminal.

8.3.2 Locales Comerciales

En el edifico del terminal hay 13 locales distribuidos entre empresas de buses (para venta de tiquetes), comerciantes y la administración del terminal.

Foto 5. Panorámica de 2 locales comerciales y 2 taquillas para venta de tiquetes



Fuente: Propia

Figura 11. Localización de las áreas de espera de pasajeros, taquillas y locales comerciales

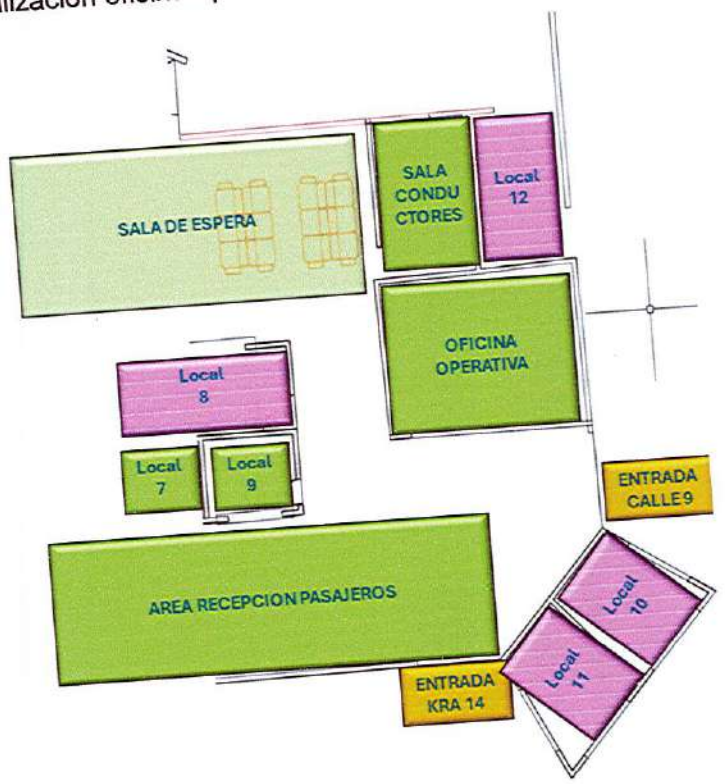


Fuente: Propia con planos de la Gerencia del Terminal de Transportes de Aguazul
A continuación, se presenta la lista de locales y sus respectivas áreas:

- Local 1. Guarda equipaje 4.2 m2
- Local 2. Cafetería El cóndor 10.5 m2
- Local 3, Transportes Morichal 4.2 m2
- Local 4. Libertadores. 4.2 m2
- Local 5. Cafetería 10.5 m2
- Local 6. Cootransaguazul 4.2 m2

- Local 7. Libertadores 4.2 m2
- Local 8. Cafetería El sitio llanero. 10.5 m2
- Local 9. Concorde 4.2 m2
- Local 10. Bodega administración. 10.5 m2
- Local 11. Oficina de Super giros 7.5 m2
- Local 12. Cafetería Mandarina 11.6 m2
- Local 13. Restaurante Bon apetite 61.1 m2 (incluye área exterior)

Figura 12. Localización oficina operativa, sala de conductores y locales comerciales



Fuente: Propia con planos de la Gerencia del Terminal de Transportes de Aguazul

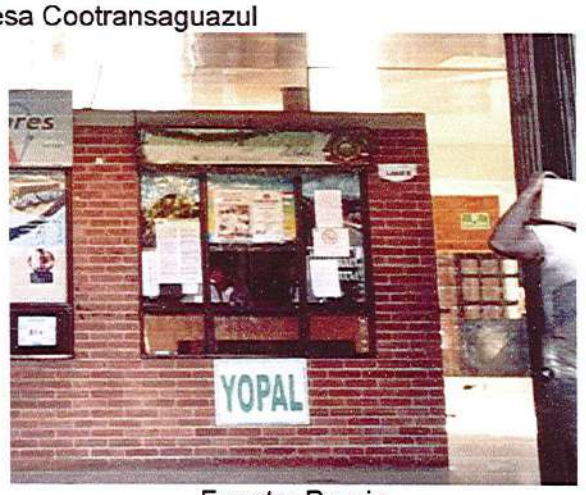
8.3.3 Taquillas para venta de pasajes

El terminal cuenta con cuatro locales ubicados entre la entrada al terminal y la sala de espera de pasajeros, que sirve para la venta de tiquetes distribuidos de la siguiente manera:

8.3.3.1 Cootransaguazul Ltda.

Esta empresa transportadora la única Casanareña y Aguazuleña que presta servicio de transporte terrestre de pasajero en el terminal de Aguazul , tiene las siguientes rutas y tarifas

Foto 6. Taquilla Empresa Cootransaguazul



Fuente: Propia

Tabla 10. Rutas y Tarifas Cootransaguazul Ltda.

Origen	Destino	Valor
Yopal	Aguazul	10.000
Yopal	Maní	25.000
Yopal	Tauramena	25.000
Yopal	Puente Cusiana	21.000
Yopal	El Venado	23.000
Yopal	El Raizal	30.000
Yopal	La Horqueta	34.000
Yopal	Monterrey	45.000
Yopal	Aguaclara	48.000
Yopal	Villanueva	50.000
Yopal	Monterralo	24.000
Yopal	San Benito	27.000
Yopal	Pueblo Nuevo	28.000
Yopal	Recetor	30.000
Yopal	Chameza	34.000
Yopal	Charte	6.000
Yopal	Guafilla	5.000
Yopal	Pajarito	35.000
Yopal	Santa Helena	45.000
Aguazul	Yopal	10.000
Aguazul	San José	7.500
Aguazul	La Esperanza	12.000
Aguazul	Salitrico	13.000
Aguazul	El Viso	16.000
Aguazul	Balmoral	18.000
Aguazul	Maní	22.000
Aguazul	Tauramena	22.000

Origen	Destino	Valor
Aguazul	Atalayas	7.500
Aguazul	Rio Chiquito	8.000
Aguazul	Mordisco	8.500
Aguazul	Palo Solo	13.000
Aguazul	Bella Vista	14.000
Aguazul	Llano Lindo	15.000
Aguazul	La Graciela	18.000
Aguazul	Pozo Rumba	20.000
Aguazul	El Cerrito	12.000
Aguazul	La Turua	14.000
Aguazul	Puente Cusiana	18.000
Aguazul	El Venado	20.000
Aguazul	El Raizal	22.000
Aguazul	La Horqueta	26.000
Aguazul	Monterrey	37.000
Aguazul	Aguaclara	45.000
Aguazul	Villanueva	42.000
Aguazul	Unete	6.500
Aguazul	Cupiagua	7.500
Aguazul	Monterralo	14.000
Aguazul	Recetor	22.000
Aguazul	Guafilla	8.000
Aguazul	Chameza	29.000
Aguazul	Charte	6.000
Aguazul	Pajarito	25.000
Aguazul	San Benito	20.000
Aguazul	Santa Helena	39.000

Fuente: Cootransaguazul Ltda.

8.3.3.2 Libertadores – Sugamuxi - Autoboy

En la siguiente foto se observa el local de 4,2 m2 que sirve para la venta de tiquetes de estas empresas.

Foto 7. Taquilla Empresa Libertadores y Cootransaguazul



Fuente: Propia

Esta empresa presta servicio en la siguientes rutas

Tabla 11. Rutas y tarifas Empresas de Transporte de Pasajeros Libertadores – Sugamuxi y Autoboy.

AGUAZUL	YOPAL	$	10.000
AGUAZUL	EL VENDADO	$	20.000
AGUAZUL	MONTERREY	$	35.000
AGUAZUL	VILLANUEVA	$	40.000
AGUAZUL	BARRANCA DE UPIA	$	40.000
AGUAZUL	PARATEBUENO	$	45.000
AGUAZUL	CUMARAL	$	50.000
AGUAZUL	RESTREPO	$	55.000
AGUAZUL	VILLAVICENCIO	$	60.000
AGUAZUL	BOGOTÁ	$	80.400

AGUAZUL		
ORIGEN	DESTINO	TARIFA
AGUAZUL	YOPAL	$ 10.000
AGUAZUL	CUPIAGUA	$ 10.000
AGUAZUL	MONTERRALO	$ 14.000
AGUAZUL	SAN BENITO	$ 17.000
AGUAZUL	PAJARITO	$ 25.000
AGUAZUL	CURISI	$ 27.000
AGUAZUL	CORINTO	$ 30.000
AGUAZUL	TOQUILLA	$ 34.000
AGUAZUL	CRUCERO	$ 40.000
AGUAZUL	SOGAMOSO (VIAL PAJARITO)	$ 45.000
AGUAZUL	SOGAMOSO (VIAL GUATEQUE)	$ 60.000
AGUAZUL	DUITAMA (VIA PAJARITO)	$ 50.000
AGUAZUL	DUITAMA (VIA GUATEQUE)	$ 57.000
AGUAZUL	PAIPA (VIA PAJARITO)	$ 50.000
AGUAZUL	PAIPA (VIA GUATEQUE)	$ 55.000
AGUAZUL	TUNJA	$ 55.000
AGUAZUL	BOGOTÁ	$ 80.400
AGUAZUL	BOGOTÁ (POLTRONA DOBLE PISO)	$ 85.400

Fuente: https://coflonorte.com.co/tarifas/

8.3.3.3 Concorde

Esta empresa presta servicios a los siguientes destinos: Sogamoso, Duitama, Paipa, Tunja Bogotá Directo y Bucaramanga con conexiones a Pamplona, Cúcuta, Barranquilla, San Gil, Bosconia

Foto 8: Taquilla de la empresa Concorde



Fuente: https://concordeoficial.com/inicio/index.html

Tabla 12. Rutas y tarifas Empresa de Transporte de Pasajeros Concorde

ORIGEN	DESTINO	VALOR
AGUAZUL	SOGAMOSO	70.000
AGUAZUL	BOGOTA	90.000
AGUAZUL	DUITAMA	75.000
AGUAZUL	PAIPA	75.000
AGUAZUL	TUNJA	80.000
AGUAZUL	BUCARAMANGA	130.000
BUCARAMANGA	PAMPLONA	45.000

Fuente: https://concordeoficial.com/inicio/index.html

8.3.3.4 Empresa de Transportes Morichal

Foto 9. Taquilla Empresa Morichal



Fuente: Propia

Presta servicio a las siguientes rutas:

ORIGEN	DESTINO	VALOR
YOPAL	VILLAVICENCIO	74.000
YOPAL	RESTREPO	67.900
YOPAL	CUMARAL	61.700
YOPAL	SANTA CECILIA	58.000
YOPAL	PARATEBIJENO	55.600
YOPAL	MAYA	54.300
YOPAL	BARRANCA DE UPIA	49.300
YOPAL	VILLANUEVA	46.800

ORIGEN	DESTINO	VALOR
YOPAL	AGUAS CLARAS	45.600
YOPAL	VILLA CAROLA	44.400
YOPAL	MONTERREY	43.100
YOPAL	LA HORQUETA	30.500
YOPAL	VENADO	22.100
YOPAL	AGUAZUL	10.000
VILLAVICENCIO	BARRANCA DE UPIA	41.500
VILLAVICENCIO	PARATEBUENO	32.700

Fuente: Transportes Morichal

Las oficinas de taquillas para el año 2024 son suficiente y dependen directamente de la cantidad de pasajeros por lo que para el año 2028 se alcanzara el nivel de servicio eficiente.

8.3.4 Bahías para descenso de pasajeros

Inicialmente diseñadas para el descenso de pasajeros, las tres bahías en cuestión han dejado de prestar este servicio en la actualidad. Se utilizan en ocasiones como área de espera para los autobuses que están en espera de turno para el embarque de pasajeros. No obstante, esta función no resulta del todo adecuada debido a la limitada distancia existente entre esta bahía y la de ascenso de pasajeros, que es de apenas 20 metros.

Según la Norma Técnica Colombiana NTC 5454, los autobuses requieren al menos 30 metros de espacio libre para maniobrar de manera segura. Esta insuficiencia de espacio, de acuerdo con la información proporcionada por diversos conductores, ha dado lugar a incidentes menores, como choques simples entre los autobuses dentro del terminal en horas pico.

Foto 10. Panorámica de la bahía de descenso de pasajeros





Fuente: Propia

8.3.5 Bahías para ascenso de pasajeros

El terminal terrestre de pasajeros de Aguazul cuenta con ocho bahías dedicadas al ascenso de pasajeros, como se ilustra en el registro fotográfico a continuación. En la actualidad, estas bahías

se utilizan de manera compartida para el ascenso y descenso de pasajeros, una práctica que no resulta adecuada ni eficiente. Esta combinación de funciones en un mismo espacio genera problemas operativos y afecta la experiencia de los usuarios.

Foto 11. Bahías de parqueo en zona de ascenso de pasajeros



Fuente: Propia

Las bahías están cuidadosamente cubiertas con domos de teja termoacústica, lo que proporciona a los pasajeros un ambiente confortable durante todo el año. Estos domos están diseñados para ofrecer una protección óptima contra las inclemencias del tiempo.

En invierno, permiten resguardar a los usuarios de la lluvia, evitando que se mojen. En verano, protegen eficazmente contra la exposición directa al sol, asegurando así que los pasajeros permanezcan frescos y resguardados. En la actualidad se emplea como bahía de ascenso y descenso de pasajeros.

Foto 12. Panorámica de las bahías de parqueo en zona de ascenso de pasajeros



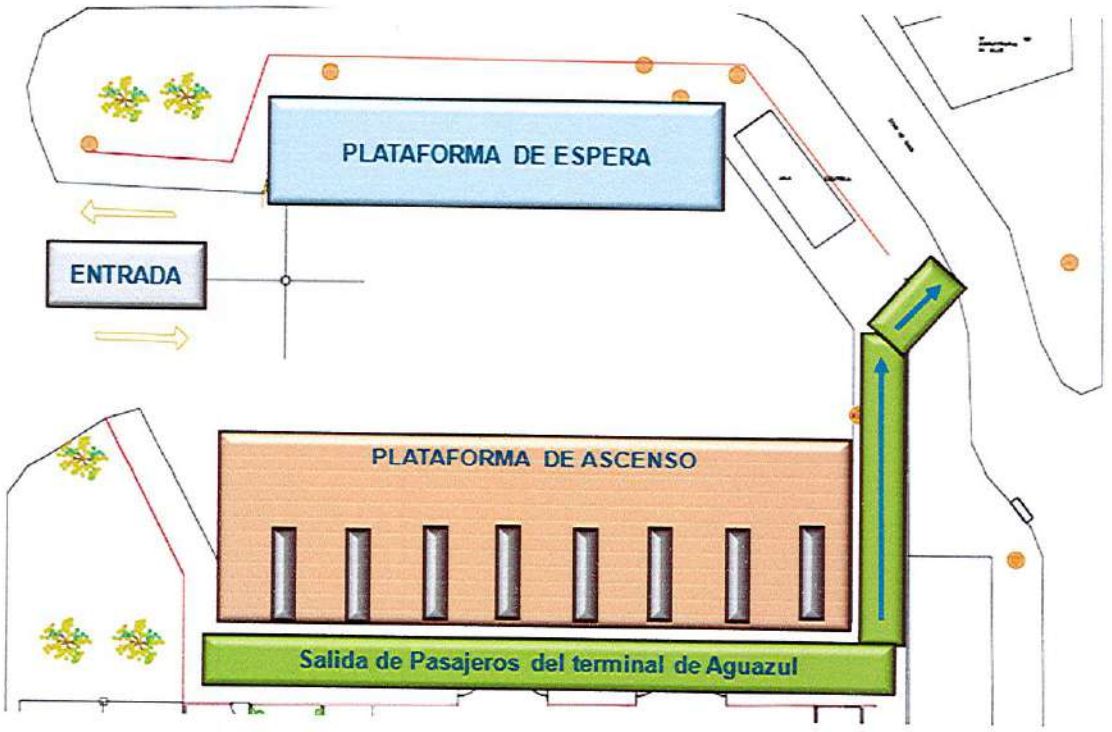
Fuente: Propia

Foto 13. Bahías para descenso de pasajeros con diferentes tipos de bus



Fuente: Propia

Figura 13. Plataformas de ascenso y espera



Fuente: Propia con planos de la Gerencia del Terminal de Transportes de Aguazul

8.3.6 Determinación del número de espacios para buses en el terminal en patio de operaciones

La llegada de los autobuses a la terminal es aleatoria, no se sabe con exactitud en qué momento llegará cada bus, debido a que parten de distintos orígenes, a que las condiciones de circulación varían de una vialidad a otra y, además, de la forma particular de manejo de cada operador. El único dato confiable es el número de arribos de autobuses por hora. Cuando un bus llega a la terminal tiene dos opciones: una, que encuentre espacio disponible para alojarse u otra, que el espacio se encuentre ocupado y tenga que esperar un lapso para realizar el ascenso y/o descenso de pasajeros.

En el planteamiento existe reemplazo de bus, es decir, todos tienen la misma probabilidad de encontrar o no espacio disponible; cuando un bus sale otro llega o va en camino, guardando la condición mencionada. Por lo expuesto, el modelo de Distribución Binomial también conocida como Distribución de Bernoulli es el más recomendable para resolver la determinación del número de espacios en una terminal. Cualquier bus puede llegar en cualquier momento, dentro de la hora señalada. Los espacios que se deberán proporcionar para estar seguros, con un de nivel de confianza, que los buses no tendrán que esperar por un espacio para el intercambio de personas se determinan de la siguiente manera: Si un bus necesita en un espacio en un momento dado, esto puede ser considerado como un éxito. Por lo tanto, la solución se obtiene considerando un conjunto de n ensayos de Bernoulli con probabilidad p[9].

$$p = \frac{\text{minutos empleados utilizando el terminal}}{\text{minutos en un hora}}$$

Entonces B(k;n;p) es la probabilidad que exactamente k buses necesiten un espacio en el terminal en ese momento. Para un nivel de confianza del 95%, x es el número de buses que llegan P (x<= k)>0,95.En Aguazul se presentan dos situaciones para el análisis de la ocupación de espacios para el ascenso y descenso de pasajeros. La primera tiene que ver con el comportamiento promedio de volúmenes vehiculares y la segunda con los día picos o de temporada alta. Con datos del ministerio de transporte y del Terminal de Transporte los volúmenes de despachos o entrada de vehículos al terminal son los siguientes

Tabla 13. Despachos por año y trimestre con datos del Terminal de Transporte de Aguazul y Ministerio de Transporte.

DATOS DEL TERMINAL DE TRANSPORTE		DATOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE	
2021	**96114**	**2021**	**95820**
Trim.1	26149	**Trim.1**	26044
Trim.2	18847	**Trim.2**	18794
Trim.3	25825	**Trim.3**	25745
Trim.4	25293	**Trim.4**	25237
2022	**109829**	**2022**	**110312**
Trim.1	26587	**Trim.1**	26779
Trim.2	26314	**Trim.2**	26680

[9] DETERMINACION DEL NUMERO DE ESPACIOS EN UNA TERMINAL DE PASAJEROS. Instituto Mexicano del Transporte Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicación Técnica No. 14. Querétaro, Oro. 1990

DATOS DEL TERMINAL DE TRANSPORTE		DATOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE	
Trim.3	27740	**Trim.3**	27707
Trim.4	29188	**Trim.4**	29146
2023	**120973**	**2023**	**124082**
Trim.1	29200	**Trim.1**	29737
Trim.2	29988	**Trim.2**	31053
Trim.3	30091	**Trim.3**	30459
Trim.4	31694	**Trim.4**	**32833**

Fuente: Gerencia del Terminal de Transportes de Aguazul y Ministerio de Transporte

Como se puede observar en el cuadro anterior la información de las dos fuentes (Ministerio de Transporte y Terminal) son muy parecidas con diferencias que no superan el 3% entra valores por trimestre y por años. Para el presente diagnostico utilizaremos como fuente principal los datos del Ministerio de Transporte y la información complementaria como los tiempos de espera en el Terminal y nombre de empresas transportadoras con la base de datos del terminal.

8.3.6.1 Tiempo promedio de un bus en el terminal

Este dato es necesario para la determinación de espacios o número de bahías en el terminal. La única base de datos que contiene esta información es la del Terminal de Transporte del año 2024 que contiene la hora de venta de la tasa de uso y la hora de salida del vehículo del terminal. La duración aproximada de un bus es la diferencia entre estas dos horas.

En el Anexo 1, se encuentra la base de datos que contiene la información de la base de datos del terminal de Transportes de los años 2016 a 2024. Para el mes de marzo de 2024 con 10003 registros de despachos, el tiempo promedio en el Terminal fue de 13 minutos. El 31 de marzo es el día crítico "festivo día de resurrección de semana santa"; en este día el promedio de espera es de 11 minutos calculado con 470 registros de despachos.

8.3.6.2 Espacios para despachos promedios

Para la determinación del número de despachos promedios se procedió de la siguiente manera: Se proyectaron los volúmenes anuales con los datos de los años 2021,2022 y 2023 disponibles en la base de datos del Ministerio.

De acuerdo con las proyecciones realizadas del número de despachos reportados por el Ministerio de Transporte[10] se determinó el número de buses (despachos) para el periodo 2024-2044, mediante una regresión polinomial de segundo grado, que muestra una tendencia similar al crecimiento de la población de Aguazul, tal y como se muestra en la siguiente tabla y figura

Tabla 14. Proyección número de buses (despachos) en el Terminal de Aguazul periodo 2024-2044

N°	AÑO	REGRESION			
		LINEAL	LOGARITMICA	POLINOMICA	POTENCIAL
1	2.021	95.820	95.017	95.820	95.309
2	2.022	110.312	112.488	110.312	111.921
3	2.023	124.082	122.709	124.082	122.951

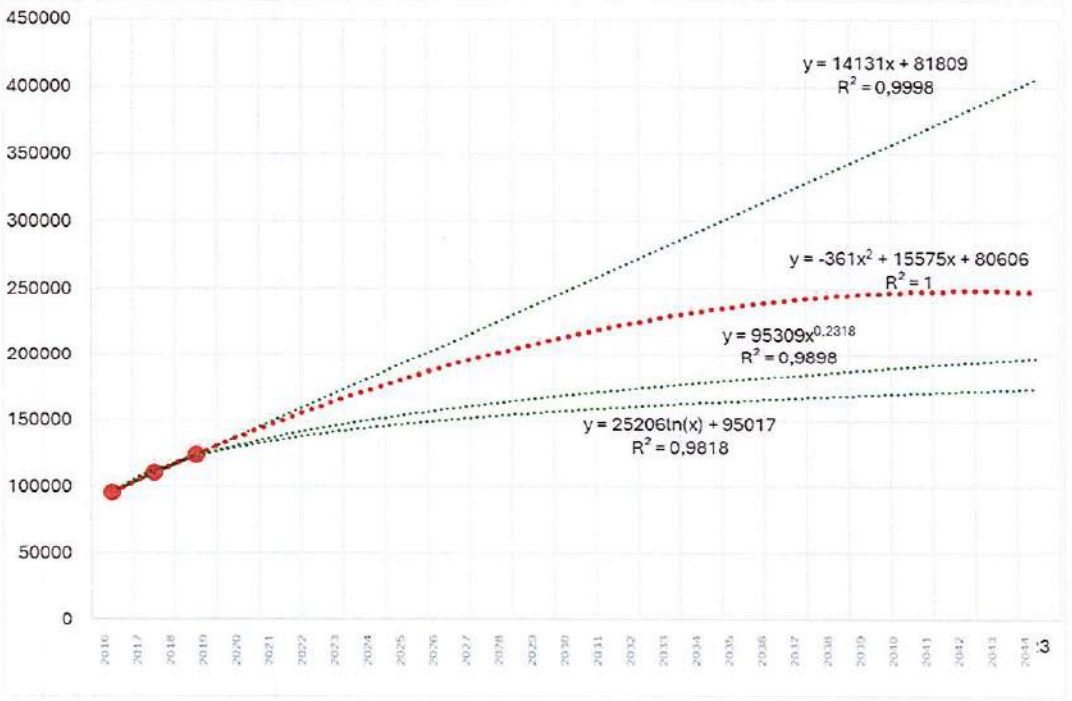
[10]https://plc.mintransporte.gov.co/Estad%C3%ADsticas/Pasajeros-Modo-terrestre/Operaci%C3%B3n-en-las-terminales-de-transporte

N°	AÑO	REGRESION			
		LINEAL	LOGARITMICA	POLINOMICA	POTENCIAL
4	2.024	138.333	129.960	137.130	131.429
5	2.025	152.464	135.584	149.456	138.406
6	2.026	166.595	140.180	161.060	144.381
7	2.027	180.726	144.066	171.942	149.633
8	2.028	194.857	147.431	182.102	154.337
9	2.029	208.988	150.400	191.540	158.609
10	2.030	223.119	153.056	200.256	162.530
11	2.031	237.250	155.458	208.250	166.161
12	2.032	251.381	157.652	215.522	169.546
13	2.033	265.512	159.669	222.072	172.721
14	2.034	279.643	161.537	227.900	175.714
15	2.035	293.774	163.276	233.006	178.547
16	2.036	307.905	164.903	237.390	181.238
17	2.037	322.036	166.431	241.052	183.803
18	2.038	336.167	167.872	243.992	186.254
19	2.039	350.298	169.235	246.210	188.603
20	2.040	364.429	170.527	247.706	190.859
21	2.041	378.560	171.757	248.480	193.030
22	2.042	392.691	172.930	248.532	195.123
23	2.043	406.822	174.050	248.584	197.143
24	2.044	420.953	175.123	248.636	199.098

Fuente: Datos del Ministerio de Transporte y proyecciones propias

La regresión polinomial tiene mejor correlación que las regresiones lineales, potencial y logarítmicas. El número de despachos basado en la regresión polinomial es de 248.636 para el año 2044.

Figura 14. Proyección número de buses (despachos) en el Terminal de Aguazul periodo 2024-2044



Fuente: Datos del Ministerio de Transporte y proyecciones propias.

Para el cálculo de los volúmenes diarios se dividió el volumen anual en 360 días. El volumen horario se calculó dividiendo el volumen diario en 24 horas.

Tabla 15. Despachos en día promedio

AÑO	PROMEDIO	
	DIA	HORA
2.021	266	11
2.022	306	13
2.023	345	14
2.024	384	16
2.025	424	18
2.026	463	19
2.027	502	21
2.028	541	23
2.029	581	24
2.030	620	26
2.031	659	27
2.032	698	29
2.033	738	31
2.034	777	32
2.035	816	34
2.036	855	36
2.037	895	37
2.038	934	39
2.039	973	41
2.040	1.012	42
2.041	1.052	44
2.042	1.091	45
2.043	1.130	47
2.044	1.169	49

Fuente: Datos del Ministerio de Transporte y proyecciones propias

Utilizando la fórmula de distribución normal en Excel se obtienen los siguientes resultados para el 2023.

DISTR.BINOM.N(**núm_éxito**; ensayos; prob_éxito; acumulado)

Donde,

Num_exito = K
Ensayos = Cantidad de buses/hora= 16 (Promedio/hora)
Prob_exito = p = 13 minutos de tiempo en terminal /60 minutos hora = 0.21667
Acumulado = 0, para función de probabilidad bruta

Con los datos calculados de volúmenes de despachos en hora pico se calculan los espacios (bahías) que necesita el terminal para el año 2.024. A continuación, se presenta una tabla donde se calcula el nivel de confianza que se alcanza con cada bahía para 43 buses con tiempo promedio en terminal de 13 minutos/bus.

Tabla 16. Cálculo del nivel de confianza que se alcanza por bahía en el año 2024 en un día promedio.

k	x	Nivel de Confianza
0	0,02009767	2,01%

k	x	Nivel de Confianza
1	0,088942882	10,90%
2	0,18450917	29,35%
3	0,238160773	53,17%
4	0,214091333	74,58%
5	0,142120204	88,79%
6	0,072068047	96,00%
7	0,028476736	98,85%
8	0,008861112	99,73%
9	0,002178619	99,95%
10	0,000421818	99,99%
11	6,36398E-05	100,00%

Fuente: Propia

Con un 96% de nivel de confianza y con 6 espacios o bahías es suficiente para recibir 16 buses promedio /hora en un día típico en el Terminal de Aguazul para el año 2024 con un tiempo promedio de 13 minutos de espera por bus en el patio de operaciones.

Con la misma metodología expuesta anteriormente el terminal de transporte con un 97% de nivel de confianza y con los 8 espacios o bahías disponibles podrá recibir 1216 buses promedio /hora en un día típico en el Terminal de Aguazul para final del año 2027 con un tiempo promedio de 13 minutos de espera por bus en el patio de operaciones, alcanzando su capacidad total.

8.3.6.3 Espacios para despachos en día critico o festivo

A continuación, se presentan las proyecciones de los volúmenes de despachos diarios y horarios, en un día festivo, así como los volúmenes de despachos en día pico y hora pico, basados en los datos obtenidos de la regresión polinómica.

El día pico se calculó a partir del valor del día pico del año 2023 que fue el 29 de abril con 483 despachos que corresponde al domingo de resurrección. Otro día pico importante es el 30 de diciembre con 479 despachos que marca el inicio del periodo de vacaciones de final de año.

Tomando como base el número de despachos del día pico 29 de marzo del año 2023 se calculó de manera proporcional el día pico para el resto de los años. Para determinar la hora pico de cada año se distribuyó proporcionalmente de acuerdo con la hora pico del año 2023 y el correspondiente valor de despachos del día pico.

En la siguiente tabla se muestran los resultados correspondientes

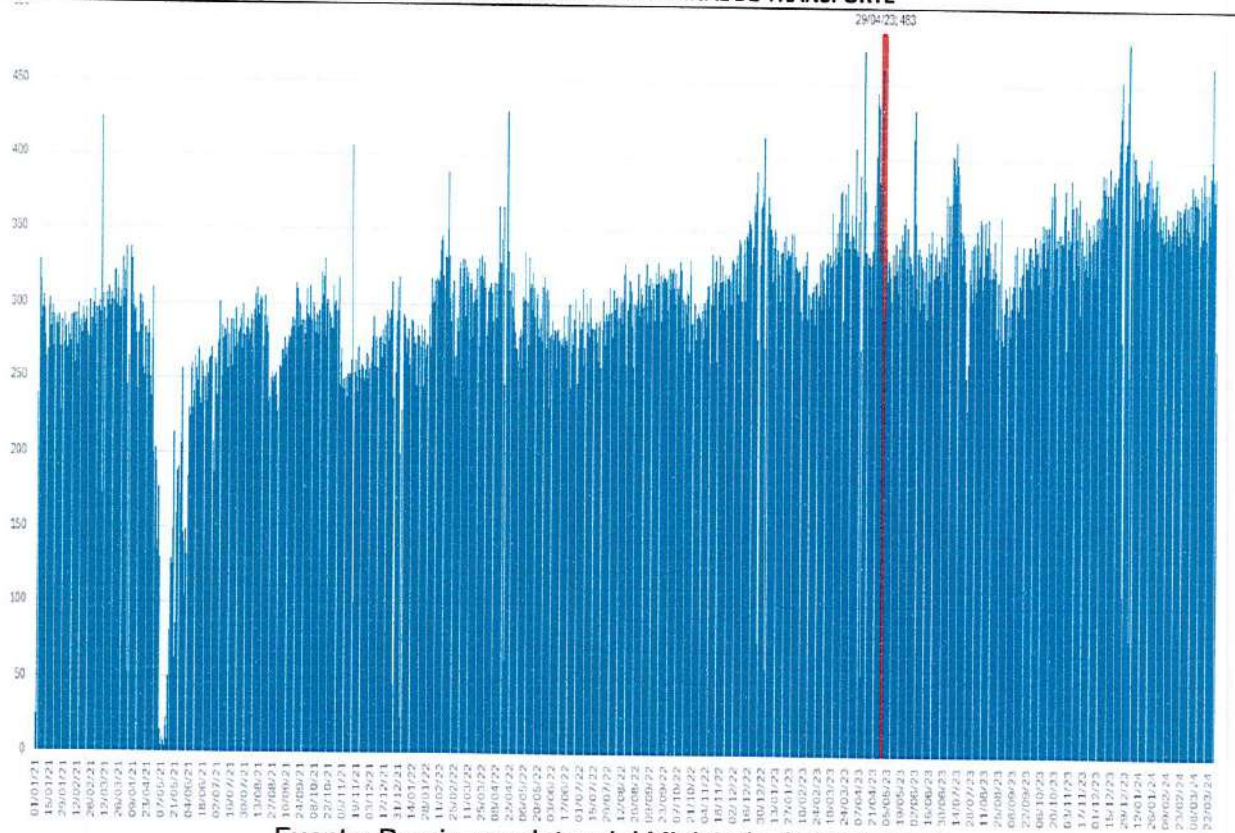
Tabla 17. Despachos en día critico (29 de abril de 2023) y determinación de hora pico en el Terminal de Aguazul.

AÑO	PICO	
	DIA	HORA
2.021	373	30
2.022	429	35
2.023	483	39
2.024	538	43

AÑO	PICO	
	DIA	HORA
2.025	593	48
2.026	648	52
2.027	703	57
2.028	758	61
2.029	814	66
2.030	869	70
2.031	924	75
2.032	979	79
2.033	1.034	83
2.034	1.089	88
2.035	1.144	92
2.036	1.199	97
2.037	1.254	101
2.038	1.309	106
2.039	1.364	110
2.040	1.419	115
2.041	1.474	119
2.042	1.529	123
2.043	1.584	128
2.044	1.639	132

Fuente: Propia con datos del Ministerio de Transporte

Figura 15. Dia Critico (Periodo 2021- 2024). Domingo de Resurrección 29 de abril de 2023



Fuente: Propia con datos del Ministerio de Transporte

En el terminal de llegan 39 buses/hora pico entre las 5:00 am y las 6:00 am (datos del Ministerio de Transporte año 2023). Cada bus permanece 11 minutos promedio durante el día critico o pico, (datos del Terminal de Transporte del mes de marzo 2024).

Tabla 18. Volúmenes de despachos (buses) promedio diario y horario pico en el periodo 2021-2044

AÑO	PROMEDIO		PICO	
	DIA	HORA	DIA	HORA
2.021	263	11	373	30
2.022	302	13	429	35
2.023	340	14	483	39
2.024	376	16	534	43
2.025	409	17	582	47
2.026	441	18	627	51
2.027	471	20	669	54
2.028	499	21	709	57
2.029	525	22	746	60
2.030	549	23	780	63
2.031	571	24	811	65
2.032	590	25	839	68
2.033	608	25	864	70
2.034	624	26	887	72
2.035	638	27	907	73

AÑO	PROMEDIO		PICO	
	DIA	HORA	DIA	HORA
2.036	650	27	924	75
2.037	660	28	938	76
2.038	668	28	950	77
2.039	675	28	958	77
2.040	679	28	964	78
2.041	681	28	967	78
2.042	681	28	967	78
2.043	681	28	968	78
2.044	681	28	968	78

Fuente: Propia con datos del Ministerio de Transporte

En el anexo 1, se encuentran la hoja de cálculo que determino el tiempo promedio en el terminal de cada bus.

Utilizando la fórmula de distribución normal en Excel se obtienen los siguientes resultados para el 2023.

DISTR.BINOM.N(**núm_éxito**; ensayos; prob_éxito; acumulado)

Donde,

Num_exito = K
Ensayos = Cantidad de buses/hora= 43 (Hora pico)
Prob_exito = p = 11/60 = 0.1833
Acumulado = 0, para función de probabilidad bruta

Con los datos calculados de volúmenes de despachos en hora pico se calculan los espacios (bahías) que necesita el terminal para el año 2.024. A continuación, se presenta una tabla donde se calcula el nivel de confianza que se alcanza con cada bahía para 43 buses con tiempo promedio en terminal de 11 minutos/bus .
Tabla 19. Cálculo del nivel de confianza que se alcanza por cada bahía en el año 2024

k	x	Nivel de Confianza
0	0,000165169	0,000165169
1	0,001594383	0,001759552
2	0,007516378	0,00927593
3	0,023060453	0,032336384
4	0,051768365	0,084104749
5	0,090647463	0,174752212
6	0,128879727	0,303631939
7	0,152927256	0,456559195
8	0,154487738	0,611046933
9	0,134870248	0,745917181
10	0,102941781	0,848858961
11	0,069328138	0,918187099
12	0,041502559	0,959689658
13	0,022217225	0,981906884
14	0,010687587	0,99259447

Fuente: Propia con datos del Ministerio de Transporte

Con un 95,97% de nivel de confianza y con 12 espacios será suficiente para recibir 43 buses/hora pico en el año 2024. De acuerdo con lo anterior y con la infraestructura existente de 8 bahías se diagnostica la falta de 4 espacios para atender la demanda actual de despachos en días festivos en el terminal de Aguazul. Se requiere un área de espera o bahías adicionales para la operación adecuada de los buses en el patio de operaciones en los días picos. Actualmente se presenta conflictos y accidentes menores entre los vehículos que llegan al patio de operaciones en el terminal de transporte tal y como se muestra en las siguientes fotografías donde se puede observar los movimientos limitados de los buses para parquera en las bahías o salir de ellas.

Foto 14. Congestión vehicular en el patio de operaciones del terminal de Transporte



Foto: Propia

Foto 15. Choque simple entre un bus y microbús por falta de espacio en el Patio de Operaciones



Foto: Propia

Foto 16. Ocupación vehicular de 5 buses y un microbús en las bahías del Terminal de Transporte



Foto: Propia

8.3.7 Sala de Conductores

La sala de espera para conductores del terminal terrestre de pasajeros proporciona un lugar donde los conductores pueden descansar entre turnos o antes de comenzar su jornada. Esto es crucial para garantizar que estén bien descansados y preparados para conducir de manera segura.

Foto 17. Panorámica de la sala de espera para conductores



Fuente: Propia

Los conductores a menudo llegan al terminal con anticipación para recibir instrucciones o asignaciones de rutas y horarios. La sala de espera les brinda un espacio cómodo para estar mientras esperan estas asignaciones.

Está equipada con facilidades básicas como sofás cómodos, acceso fácil a baños, y a los locales comerciales (cafeterías). Esto ayuda a mejorar la experiencia del conductor durante sus tiempos de espera.

El área de 11 m2 y el mobiliario consistente en dos sofás para 4 personas es insuficiente para atender la demanda a de conductores en especial en horas pico en que el volumen de buses asciende a 43 vehículos /hora (Tabla N° 17).

En Terminales como el de Melgar la sala de conductores tiene un área de 89 m2 dotada de elementos como televisión por cable e internet juegos de mesa y una cocina pequeña para calentar sus alimentos.

8.3.8 Entrada Vehicular

La entrada de los buses al terminal se realiza por la calle 8 entre careras 14 y 15; cuenta con una caseta para el control de entrada y salida vehicular. Este acceso es reducido para la entrada y salida de los buses de gran tamaño. Hay una caseta de control cumple su función y el tamaño es muy pequeño para que una sola persona permita el ingreso de vehículos al terminal

Foto 18. Acceso vehicular al patio de operaciones



Fuente: Propia

Foto 19. Caseta de control en el acceso vehicular



Fuente: Propia

8.3.9 Baños para personas con movilidad reducida

El terminal, cuenta con dos baterías de baños especialmente diseñadas para personas con discapacidad. Estas instalaciones cuentan con accesibilidad completa, con características adaptadas para garantizar comodidad y seguridad, como amplios espacios de maniobra, barras de apoyo, y equipos adecuados para satisfacer las necesidades de todos los usuarios.

Foto 20. Acceso a Baños Para personas con movilidad reducida



Fuente: Propia

Foto 21: Aspecto general de un baño para personas con movilidad reducida



Fuente: Propia

8.3.10 Baños Públicos

Los baños públicos para damas y caballeros en la terminal de transporte están diseñados para ofrecer comodidad, accesibilidad e higiene para todos los usuarios. Ambos espacios están ubicados en áreas de fácil acceso dentro de la terminal y están claramente señalizados para garantizar su visibilidad. Para el uso del terminal se cobra una tarifa de $2.000 destinados al mantenimiento y aseo de los baños.

Este servicio es uno de los principales ingresos del Terminal. Con un ingreso mensual de dos millones de pesos[11]. Las instalaciones para damas están ubicadas en un área señalizada con un acceso amplio y puertas de empuje para facilitar el ingreso, cuentan con una distribución eficiente que incluye 3 cabinas privadas para uso individual, equipadas con puertas que ofrecen la máxima privacidad. Cada cabina dispone de un inodoro, un dispensador de papel jabón para manos. Hay una serie de 4 lavamanos con grifos de tipo sensor para una mayor comodidad y reducción del contacto físico. Los lavamanos están equipados con espejos de cuerpo entero y áreas de cambio de pañales para familias. Similar a las instalaciones para damas, el baño de caballeros está diseñado con accesos amplios y puertas de empuje.

Cuenta con una combinación de 2 orinales y 2 cabinas privadas para el uso de inodoros. Los orinales están diseñados para facilitar el uso y el mantenimiento, y cada cabina está equipada con un inodoro y papel higiénico. Los 2 lavamanos están instalados con grifos automáticos y cuentan con espejos grandes. Al igual que en el baño de damas, se incluyen áreas para el lavado de manos. Ambos baños están limpios y desinfectados de manera regular para asegurar altos estándares de higiene. Se emplean productos de limpieza eficaces y se realizan inspecciones periódicas para garantizar que las instalaciones estén siempre en óptimas condiciones. Las áreas de los baños son la siguientes:

Baños Mujeres	16 m2
Baños Persona con movilidad reducida	8 m2
Baño Hombres	20 m2

De acuerdo con la NTC 6047 y con el dato de 100 pasajeros en la hora pico en el día crítico, en un periodo de 15 minutos hay una demanda de 25 personas que requiere el uso de 2 sanitarios para hombres y 3 sanitarios para mujeres y 2 lavamanos. De acuerdo con lo anterior el Terminal de Transportes de Aguazul para el año 2024 satisface la demanda de sanitarios y lavamanos.

Foto 22. Panorámica lavamanos baño de mujeres



Fuente: Propia

[11] Información suministrada por la Gerencia del terminal de Transportes El Garcero del Llano

Tabla 20. Tabla de cálculo para estimar la cantidad de baños en espacios físicos de acceso al ciudadano ("NTC6047 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA.pdf - SlideShare")

Número de personas que visitan la entidad o cantidad de servidores públicos en área de atención.	Número de sanitarios		Lavamanos
	Hombres	Mujeres	
1 - 10	1	1	1
11 - 20	2	3	2
21 - 30	2	4	2
31 - 40	3	4	3
41 - 50	3	4	3
51 - 60	4	5	3
61 - 70	4	5	3
71 - 80	5	6	5
81 - 90	5	6	5
91 - 100	6	7	6
> 100	+ 1 por cada 15 trabajadores	+ 1 por cada 15 trabajadores	

NOTA Para afluencias de menores de 10 personas el baño puede ser mixto.

Fuente: NTC 6047

8.3.11 Restaurante

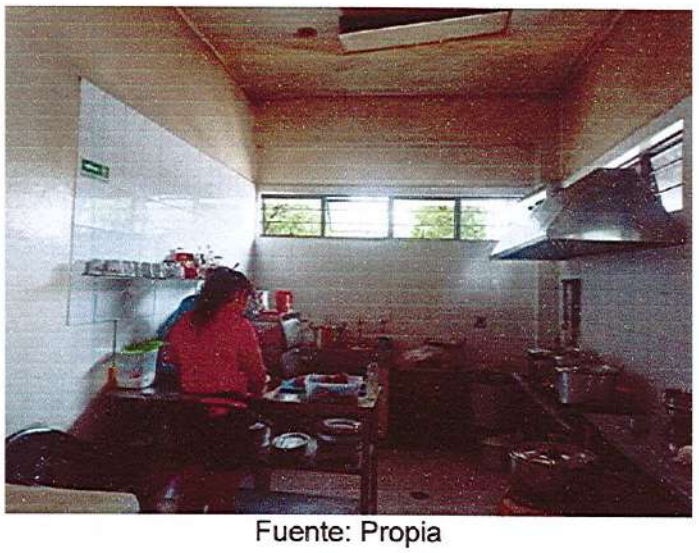
El restaurante está estratégicamente situado afuera de la terminal de transporte para ofrecer una conveniente opción de comida para los viajeros y conductores. Su diseño es acogedor pensado para proporcionar un espacio confortable donde los usuarios puedan relajarse y disfrutar de sus alimentos antes o después de sus viajes. Se requiere pintara algunas zonas de la cocina que se encuentran en mal estado y son mal indicador de salubridad en la prestación del servicio de restaurante.

Foto 23. Panorámica general del restaurante del terminal de Transporte ubicado en la esquina de la calle 8 con carrera 14



Fuente: Propia

Foto 24. Cocina del restaurante del Terminal de Transporte

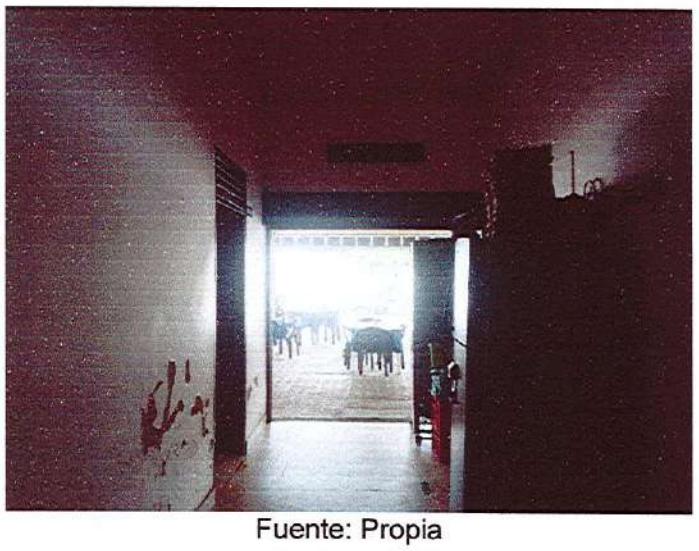


Fuente: Propia

Cuenta con un área de cocina diseñada para operar de manera eficiente y cumplir con los estándares de higiene y seguridad alimentaria. Ubicada en una zona estratégica, la cocina está equipada para manejar un alto volumen de pedidos y garantizar una preparación rápida y segura de los alimentos.

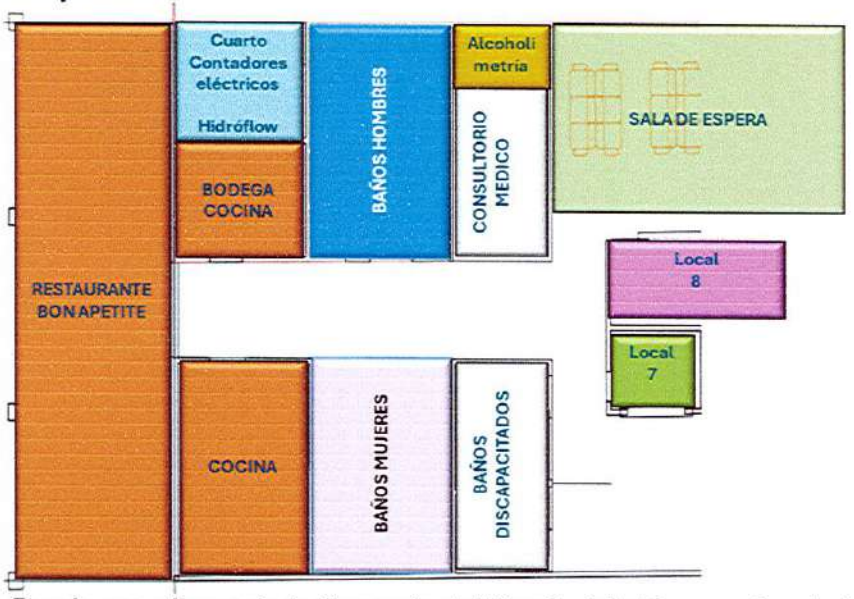
El acceso al restaurante es fácil y está claramente señalizado, asegurando que sea visible desde las principales áreas de la terminal.

Foto 25: Conexión del área de acceso principal con el restaurante)



Fuente: Propia

Figura 16. Localización del Restaurante, cocina, Cuarto eléctrico, oficina alcoholimetría, consultorio médico y baños



Fuente: Propia con planos de la Gerencia del Terminal de Transportes de Aguazul

8.3.12 Cerramiento Perimetral

El cerramiento del patio de operaciones del terminal de transporte terrestre está diseñado para proporcionar seguridad, privacidad y protección del área operativa. Este cerramiento combina un muro de ladrillo con una reja metálica de altura 2,5 metros, ofreciendo una solución robusta y funcional para la delimitación del espacio. El muro de ladrillo actúa como una barrera efectiva contra el ingreso no autorizado al área de operaciones. Aunque el principal objetivo del cerramiento es la seguridad, el diseño también considera la estética y la visibilidad.

Foto 26. Panorámica del cerramiento del terminal



Fuente: Propia

Foto 27. Cerramiento en la zona de llegada de pasajeros

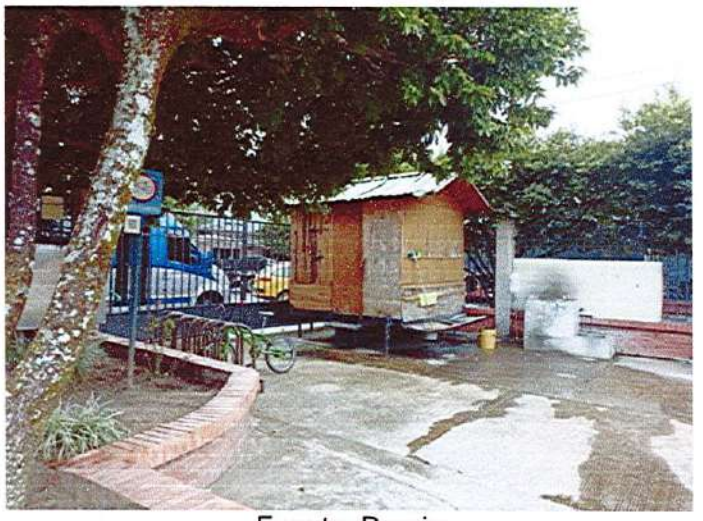


Fuente: Propia

8.3.13 Caseta para guardar elementos de aseo

En la esquina de la Carrera 14 con Calle 8 se encuentra una caseta de madera utilizada para almacenar herramientas de limpieza del terminal, como escobas, traperos y baldes. Sin embargo, se ha observado que el manejo de las aguas residuales generadas al lavar estos elementos no es adecuado, lo que podría llevar a problemas de acumulación y posible contaminación en la zona. Es importante implementar un sistema más eficiente para el manejo y tratamiento de estas aguas, garantizando así una adecuada higiene y minimizando el impacto ambiental.

Foto 28. Caseta para guardar elementos de aseo del Terminal



Fuente: Propia

8.4 AREAS SOCIALES Y DE SERVICIOS

Las áreas de servicio en la terminal de transporte terrestre son fundamentales para garantizar una operación eficiente y cómoda tanto para los pasajeros como para los operadores de transporte.

8.4.1 Entradas al terminal

Al terminal se accede por la carrera 14 por la entrada principal y por dos entradas lateral en la esquina de la carrera 14 con calle 9. El ancho de la entrada principal es de 4,8 metros y de las entradas laterales 2,4 metros.

Las siguientes fotos capturan el sitio de la llegada de pasajeros a un terminal de transporte. En el primer plano, se encuentra la vía de acceso (carrera 14 entre calle 8 y 9).

Foto 29. Panorámica general de la entrada principal del terminal de Transportes de Aguazul



Fuente: Propia

En segundo plano se observa la entrada principal de la terminal con rampa de acceso para persona con movilidad reducida. También se observa el parqueo en vía por lo general de motocicletas en ambos lados de la vía, lo que conlleva a disminución de las condiciones de seguridad vial para las personas que llegan al Terminal.

En el fondo, se puede observar la estructura de la cubierta de la terminal compuesta por un domo principal y alerones en estructura metálica y policarbonato que permiten la entrada de luz natural, creando un ambiente luminoso y fresco. Los letreros informativos anuncian el nombre del terminal ("Garcero del Llano").

Foto 30. Entrada de pasajeros con movilidad reducida por el acceso principal



Fuente: Propia

Foto 31. Entrada de pasajeros con movilidad reducida por el acceso principal



Fuente: Propia

El acceso por la esquina de carrera 14 con calle 9 es importante por los usuarios pueden acceder al terminal desde sitios importantes de la ciudad como el Parque Canaguaros, la Alcaldía Municipal, el Hospital Juan Hernando Urrego entre otros importantes sitios de la ciudad.

Figura 17. Localización de entradas en el terminal de Aguazul



Fuente: Propia con planos de la Gerencia del Terminal de Transportes de Aguazul

Foto 32. Anden para acceso al Terminal desde la calle 8 con carrera 14



Fuente: Propia

Foto 33. Entrada lateral al terminal por la carrera 14 con calle 9



Fuente: Propia

8.4.2 Zona de Salidas de pasajeros para tomar el bus intermunicipal

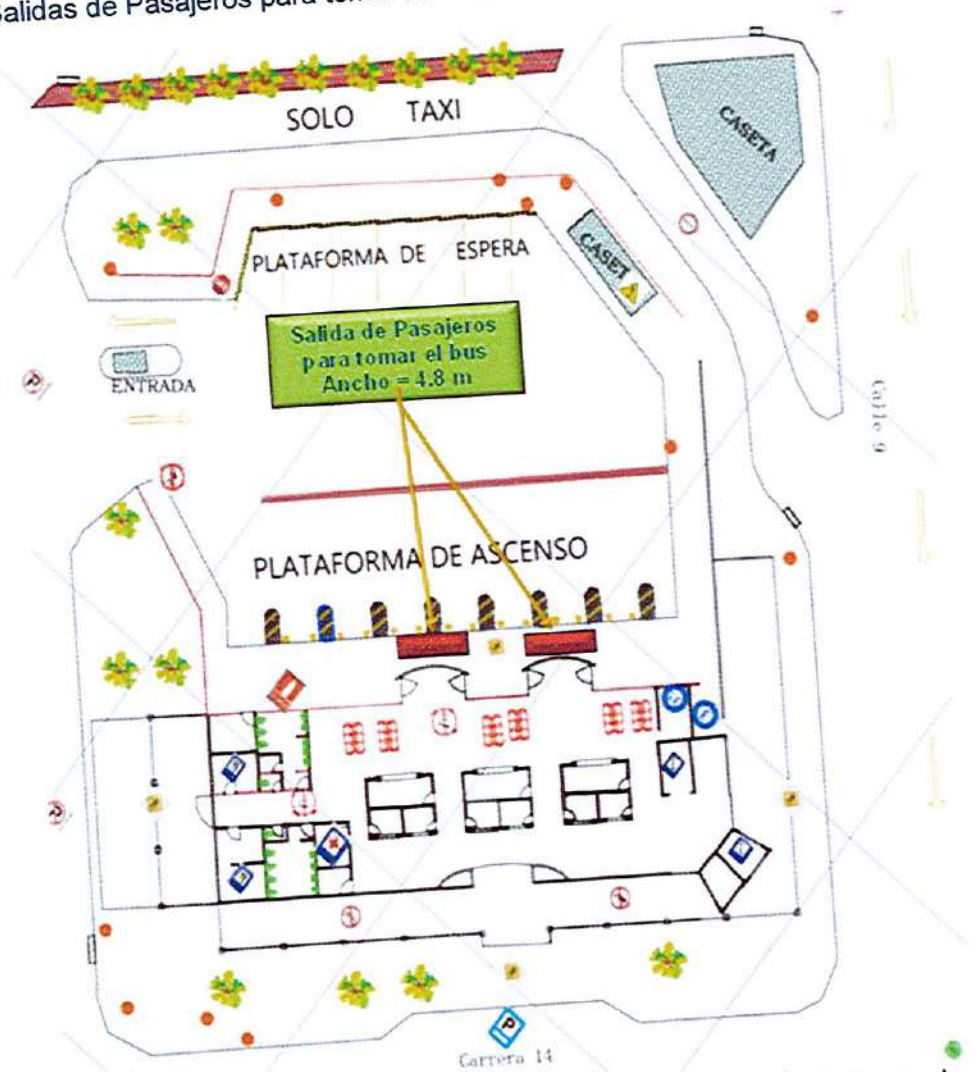
En la siguiente foto se observa la puerta de acceso de pasajeros a la zona de patios donde se encuentran los buses y microbuses que prestan el servicio de transporte terrestre de pasajeros.

Foto 34. Zona de entrada de pasajeros a las bahías de buses



Fuente: Propia

Figura 18. Salidas de Pasajeros para tomar el bus



Fuente: Propia con planos de la Gerencia del Terminal de Transportes de Aguazul

8.4.3 Zona de Salidas de pasajeros del terminal de transporte

Cuando los pasajeros llegan a Aguazul y descienden de los autobuses, utilizan la misma plataforma o andén por el que los viajeros abordan los autobuses de salida. Este andén conecta directamente a los pasajeros con la salida principal, ubicada en la Calle 9, entre las Carreras 14 y 15, a una distancia aproximada de 30 metros que los lleva hacia la bahías de Taxis.

Foto 35. Inicio del andén de salida de pasajeros



Fuente: Propia

Al salir de la terminal, los pasajeros tienen la comodidad de tomar un taxi o, en muchos casos, una motocicleta que los llevará a su destino final ya sea su hogar o lugar de trabajo. Además, el andén de salida está completamente cubierto con una estructura curva que protege a los pasajeros de las lluvias durante la temporada de invierno, garantizando un viaje seco y cómodo desde la terminal hasta la calle.

Foto 36. Pasajero bajando de microbús para tomar el andén que lo conduce al a salida terminal



Fuente: Propia

Los taxis cuentan con una vía canalizada que no interfiere la circulación de otros vehículos que circulan por la carrera 15 y sobre la calle 9 existe una bahía especial para que el taxista pueda recoger pasajeros.

Figura 19. Salida de pasajeros del terminal



Fuente: Propia con planos de la Gerencia del Terminal de Transportes de Aguazul

Foto 37. Panorámica del andén que conduce a la salida del terminal



Fuente: Propia

En la fotografía anterior, se puede apreciar cómo el andén que guía a los usuarios del terminal hacia la salida en la Calle 9 comparte espacio con el área destinada al ascenso de pasajeros. Esta disposición permite que tanto la salida de los pasajeros que terminan su viaje como el embarque de los viajeros que se dirigen a su destino se realicen en una misma plataforma.

Foto 38. Vista general de la zona de salida de pasajeros del terminal y vía canalizada para uso exclusivo de los taxis sobre la calle 9



Fuente: Propia

8.4.4 Áreas de Espera para Pasajeros

Existen dos zonas diferenciadas en el terminal de transporte terrestre diseñadas para la comodidad de los pasajeros mientras esperan su transporte. Aunque ambas áreas ofrecen asientos para que los pasajeros se sientan cómodos, es importante notar que estas zonas no están equipadas con servicios adicionales como Wi-Fi, cargadores para dispositivos electrónicos ni elementos de entretenimiento.

Las zonas de espera están separadas por los locales comerciales y las taquillas del terminal, lo que contribuye a una organización funcional del espacio.

Los pisos son enchapados y en general están en buen estado y el sitio se encuentra bien aseado, lo que denota la buena administración del Terminal de transporte, en este sentido.

8.4.4.1 Primera Zona:

Esta área se encuentra inmediatamente después de la entrada al terminal. Está equipada con 6 sillas dispuestas para ofrecer a los pasajeros un lugar donde descansar mientras realizan la compra de sus boletos.
En el piso ha señales tipo flecha que le indican al usuario el camino a la sala de espera en la zona2.

Foto 39. Primera zona de espera de pasajeros – Panorámica desde la calle 9



Fuente: Propia

Esta zona está estratégicamente ubicada cerca de las taquillas para facilitar el acceso a la compra de boletos, haciendo que la experiencia del pasajero sea más eficiente y organizada.

Tiene un área aproximada de 104 metros cuadrados

Foto 40. Primera zona – Zona venta de tiquetes – Panorámica desde la calle 8



Fuente: Propia

8.4.4.2 Segunda Zona:

Esta área se encuentra inmediatamente después de la entrada de los pasajeros luego de comprar sus tiquetes en la zona 1. Está equipada con 32 sillas dispuestas para ofrecer a los pasajeros un

lugar donde descansar mientras inician su viaje. La disposición de los asientos permite a los usuarios relajarse y prepararse para su viaje de manera cómoda antes de abordar su transporte. Sin embargo, carece de pantallas informativas que informen acerca de los horarios a los viajeros.

Tiene un área aproximada de 136 m2. o hay pantallas que proporcionen detalles sobre horarios y destinos, mientras que el área de recepción está ocupada por personal de las empresas de transporte que asiste a los pasajeros con información y orientación. Las áreas de espera y los bancos están visibles en la siguiente imagen, algunos ocupados por viajeros que descansan después del viaje.

La actividad en el terminal es calmada, solo en las horas pico (de 6 a 7 am, de 1 a 2 pm y de 5 a 6pm) se ven con personas moviéndose en diferentes direcciones.

Foto 41. Segunda zona - Sala de espera de pasajeros – Panorámica desde la calle 9



Fuente: Propia

Foto 42. Segunda zona - Sala de espera de pasajeros – Panorámica desde la calle 8



Fuente: Propia

8.5.1 Descripción de las Áreas de Estacionamiento:

8.5.1.1 Carrera 15 entre Calles 8 y 9:

Margen Derecho: En este tramo de la Carrera 15, se ha establecido un área de estacionamiento para taxis. Este parqueo dedicado facilita el acceso rápido y eficiente para los usuarios del terminal que requieren servicios de taxi. La presencia de esta zona de estacionamiento ayuda a mantener el flujo vehicular en la vía principal y reduce el tiempo de espera para los pasajeros. Margen Izquierdo: En la margen izquierda, se observan estacionados vehículos particulares y de carga. La falta de una zona de estacionamiento específica para estos vehículos puede ocasionar congestión y reducir la disponibilidad de espacio para otros tipos de vehículos.

Foto 45. Panorámica Carrera 15 entre Calles 8 y 9 estacionamiento en vía



Fuente: Propia

8.5.1.2 Calle 9 entre Carreras 14 y 15

Margen Izquierda: Esta zona está designada para el estacionamiento de los usuarios del terminal. La delimitación clara de esta área ayuda a organizar el estacionamiento de manera eficiente y permite a los pasajeros acceder al terminal sin necesidad de recorrer largas distancias. La señalización y la supervisión de esta zona son cruciales para evitar el uso indebido del espacio. En la margen derecha, se estacionan vehículos particulares y motos. La falta de una zona de estacionamiento diferenciada para estos vehículos puede contribuir en el futuro a la congestión y dificultar el acceso al terminal.

8.5.1.3 Carrera 14 entre calles 8 y 9

En este tramo de la Carrera 14, donde se encuentra el acceso principal para los pasajeros del terminal, se observa un parqueo indiscriminado. Los vehículos se estacionan a lo largo de ambos costados de la vía, lo que afecta la fluidez del tráfico y puede causar problemas de acceso para los pasajeros que llegan al terminal. La falta de regulación y señalización adecuada contribuye a la congestión y a la disminución de la seguridad vial.

Foto 46. Panorámica Calle 9 entre Carreras 14 y 15 estacionamiento en vía



Fuente: Propia

Foto 47. Panorámica carrera 14 entre calle 8 y 9 estacionamiento en vía



Fuente: Propia

8.5.1.4 Calle 8 entre Carreras 14 y 15

En este tramo de la Calle 8, se observa estacionamiento en la margen derecha, que se destina a los autobuses que acceden al terminal. La presencia de esta área de parqueo es esencial para la operación eficiente del terminal, ya que permite que los autobuses puedan hacer paradas sin interferir con el tráfico de vehículos particulares y otros transportes.

Foto 48. Panorámica calle 8 entre 14 entre carreras 14 y 15 estacionamiento en vía



Fuente: Google maps

8.5.2 Evaluación del Impacto y Recomendaciones:

La falta de zonas de estacionamiento o bahías de carga y descarga de usuarios claramente delimitadas y la presencia de parqueo indiscriminado de todo tipo de vehículos, afectan negativamente la fluidez del tráfico y la accesibilidad al terminal. Los vehículos mal estacionados en la Carrera 14 y en las calles adyacentes pueden obstruir el acceso al terminal y crear puntos de congestión que dificultan la entrada y salida de los usuarios y los vehículos de carga.

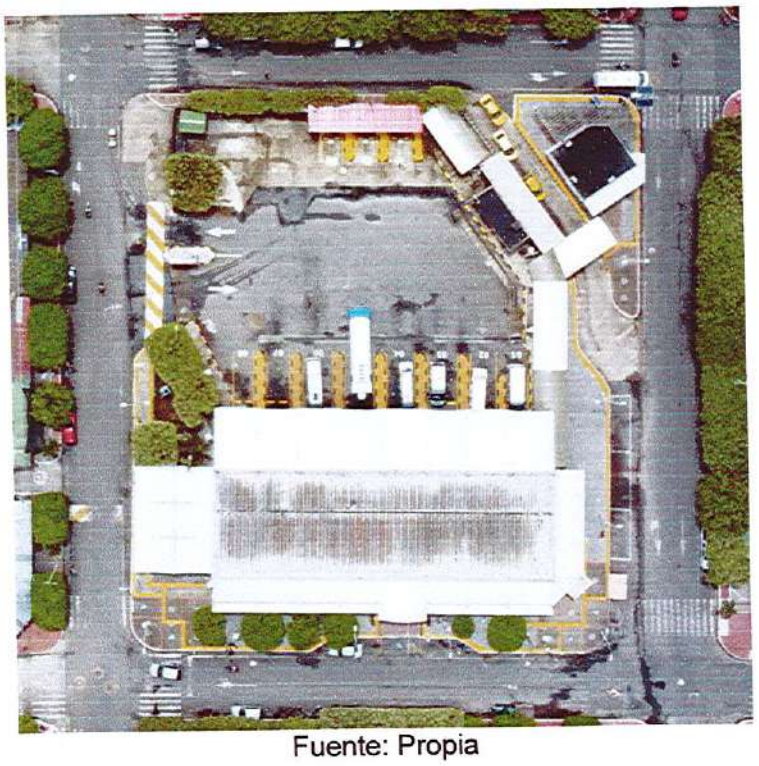
Para mitigar estos impacto es recomendable demarcar la zonas para estacionamiento de autos, taxis, motos y bicicletas en las vías cercanas al terminal y que la autoridad de tránsito en este caso el alcalde municipal ejerza control sobre el parqueo en esta zonas.

Las longitudes aproximadas de las vías aledañas al terminal son de aproximadamente 60 metros que pueden ofrecer en forma ordenada espacio para 80 motos por cuadra estacionados en forma paralela al eje de la vía o 10 automóviles en forma lineal, Se deben dejar el 10% de los espacios que se ofrezcan para estacionamiento en vía para la población con movilidad reducida.

Otra situación que se debe mejorar en las áreas aledañas al terminal son los horarios de descarga de mercancías principalmente en los supermercados y ferreterías que se debe hacer en horas valle o nocturnas que no interfieran con el tránsito de buses y taxis.

Para garantizar la seguridad vial de peatones es necesario demarcar los pasos peatonales o pasos de cebras en todas las esquinas del terminal y la señalización vertical preventiva SP 46 de peatones en la vía. A continuación, se presenta un gráfico donde se observa el resultado del diagnóstico del estacionamiento en vía alrededor del terminal

Figura 20. Panorama del parqueo en vía alrededor del Terminal de Transportes



Fuente: Propia

En la siguiente foto se observa el Carril para el estacionamiento de taxis en zona de salida de pasajeros del terminal sobre la calle 9. Al fondo sobre la margen izquierda vehículos particulares estacionados.

Foto 49. Estacionamiento de Taxis y vehículos de carga en la carrera 14 entre calles 8 y 9



Fuente: Propia

Foto 50. Parqueo de motos en ambos costados de la carrera 15 en el acceso principal de pasajeros al terminal.



Fuente: Propia

Foto 51. Conflictos vehicular entre buses y vehículos mal parqueados





Fuente: Propia

8.6 AREAS COMPLEMENTARIAS

8.6.1 Gerencia del Terminal

La oficina de gerencia con un área aproximada de 11,5 m2 y la oficina administrativa con 20 m2 cuentan con un área limitada, la cual es insuficiente para la cantidad de personas que operan en ellas. Las áreas son pequeñas y no permiten una adecuada circulación, lo que puede afectar la productividad del personal. Se ubican por fuera del edificio principal del terminal sobre la esquina de la carrera 15 con calle 9. El mobiliario existente no optimiza el espacio, y hay un riesgo de acumulación de archivos y documentos, lo que contribuye a la sensación de desorden. La capacidad del espacio no corresponde a la demanda, lo que limita las actividades diarias del

equipo. La falta de espacio para almacenamiento de archivos y documentos impide una gestión eficiente y puede generar pérdidas de información.

Figura 21. Localización y distribución las oficinas de gerencia y administración del Terminal



Fuente: Propia con planos de la Gerencia del Terminal de Transportes de Aguazul

El diseño del espacio limita la comunicación y colaboración entre el personal, afectando el trabajo en equipo. Las condiciones del espacio no favorecen la ergonomía, lo que podría impactar la salud y bienestar del personal.

Foto 52. Oficina de la Gerencia del terminal



Fuente: Propia

Foto 53. Oficina auxiliar de la gerencia del terminal



Fuente: Propia

8.6.2 Oficina para control de alcoholimetría.

El local se encuentra estratégicamente ubicado dentro del terminal, cerca de las áreas de ingreso y salida, lo que permite un fácil acceso para los conductores. Cuenta con señalización clara y fácilmente identificable. Ver localización en la figura 11

El local, con un área aproximada de 10 metros cuadrados, está diseñado de manera funcional para optimizar el uso del espacio. La distribución incluye: un pequeño mostrador donde el personal pueda registrar a los usuarios que se someten a la prueba, está equipado con una computadora para facilitar el registro. Cuenta con un dispositivo adecuado para la toma de muestras de aliento, calibrado correctamente. No hay un mobiliario cómodo para que el usuario quien permanece de pie durante la prueba.

Foto 54. Oficina para control de alcoholimetría



Fuente: Propia

8.6.3 Oficina de Operaciones y Contabilidad

La Oficina de Operaciones y Contabilidad está ubicada en el terminal de transportes de Aguazul, en un espacio reducido de aproximadamente 18 metros cuadrados. Este local es esencial para la gestión financiera y operativa del terminal, donde trabajan cinco personas.

La oficina presenta la siguiente distribución:

- Un espacio central que alberga cinco escritorios dispuestos de manera compacta. Esto crea un entorno colaborativo, pero limita el movimiento y la comodidad de los empleados.
- Un área dedicada al almacenamiento de documentos contables y operativos. Este espacio es pequeño, con estanterías que no permiten una organización eficiente ni un fácil acceso a los archivos necesarios.
- Un gabinete que alberga el equipo técnico, como routers y servidores. Aunque está bien ubicado, el espacio limitado hace que el acceso y mantenimiento del equipo sean complicados.
- Un área designada para recibir el dinero de la tasa de uso de buses, equipada con un computador para el registro de datos de conductor y valor pagado. Sin embargo, la falta de espacio representa un riesgo en el manejo de efectivo.

La oficina cuenta con Computadoras y Mobiliario para cada empleado, pero el mobiliario es insuficiente para facilitar un ambiente de trabajo ergonómico y eficiente. La oficina, al ser de solo 12 metros cuadrados, es inadecuada para albergar a cinco empleados que requieren un espacio de trabajo cómodo y funcional. La proximidad de los escritorios causa molestias y disminuye la productividad. Al momento de la visita a estas oficia el sistema de aire acondicionado no funcionaba lo que incide en el rendimiento del empleado. La zona de archivo es demasiado pequeña para almacenar adecuadamente todos los documentos necesarios, lo que puede llevar a la acumulación de papeles y dificultar la gestión eficiente de la información. La falta de espacio para recibir y manejar el dinero de manera segura aumenta el riesgo de errores y complicaciones durante las transacciones.

Foto 55. Local donde funciona el área de operaciones del terminal



Fuente: Propia

Foto 56. Panorámica de la oficina contable del terminal



Fuente: Propia

9 SERVICIOS PÚBLICOS DEL TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

El Terminal de Transporte Terrestre de Aguazul, Casanare, está equipado con una serie de servicios públicos esenciales para garantizar un funcionamiento eficiente y proporcionar comodidad a los usuarios. Estos servicios incluyen suministro de agua, energía eléctrica, gas domiciliario, manejo de residuos sólidos, internet entre otros. A continuación, se detalla cada uno de estos servicios y su impacto en la operativa del terminal.

9.1 AGUA Y ALCANTARILLADO

El suministro de agua potable para el Terminal lo lleva a cabo la Empresa de Servicios público de Aguazul ESPA SA ESP, que asegura la disponibilidad continua de este recurso vital para todas las instalaciones.

El suministro de agua se gestiona a través de una red de tuberías que conecta con la red de agua municipal y con una fuente de abastecimiento local, asegurando que se mantengan altos estándares de calidad y seguridad. El agua es utilizada para diversos fines, incluyendo el funcionamiento de baños, limpieza de áreas comunes, y abastecimiento para el personal y los usuarios del terminal.

A continuación, se muestra el consumo aproximado de agua potable en la instalaciones del terminal de transporte

Tabla 21. relación consumo promedio de agua año 2024

LOCAL	NOMBRE	LOCAL	CONSUMO M3
2	ALBEIRO MENDOZA ARIAS	2 CAFETERIA	7
3	TRANSPORTE MORICHAL	3 TAQUILLA	8
4	FLOTA SUGAMUXI	4 TAQUILLA	8
5	SEGUNDO EPIMENIO GARZON	5 CAFATERIA	7
6	COOTRANSAGUAZUL LTDA	6 TAQUILLA	8
7	COFLONORTE	7 TAQUILLA	8
8	ALEXANDER RODRIGUEZ	8 CAFETERIA	8
9	COOTRANSBOL	9 TAQUILLA	8
10	ASOCIACION DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE	10 ALCOHOLIMETRÍA	24
11	RED DE SERVICIOS DE LA ORINOQUIA	11CONAPUESTAS	7
12	EDILBERTO FIGUEREDO	15 CAFETERIA	8
14	LUZ ALBINA HUMAY	BAÑOS	117
TOTAL			218

Fuente: Empresa de servicios públicos de Aguazul

El valor mensual del servicio de acueducto, alcantarillado y aseo es en promedio de $555.000.

Para garantizar una buena presión el Terminal dispone de una Bomba de presurizado “Hidróflow” que garantiza la presión correcta para todos los puntos hidráulicos excepto pare el local del restaurante.

9.2 MANEJO DE RESIDUOS SÓLIDOS

La recolección y disposición de los residuos sólidos generados en el terminal son gestionadas por la empresa de servicios públicos del municipio. Esta empresa es responsable de la recolección periódica de los desechos, que incluyen tanto residuos orgánicos como inorgánicos.

Los residuos sólidos son recogidos de manera regular para mantener la limpieza y el orden en el terminal. Se utilizan contenedores de residuos ubicados estratégicamente en el área del terminal para facilitar la disposición adecuada de los desechos por parte de los usuarios y el personal. Una vez recolectados, los residuos son transportados por la empresa de servicios públicos al relleno sanitario Macondo, situado en el municipio de Yopal. Este relleno sanitario está diseñado para el manejo adecuado y la disposición final de los residuos, cumpliendo con las normativas ambientales vigentes. No se manejan los residuos sólidos por parte de la administración del Terminal.

9.3 ENERGÍA ELÉCTRICA

La terminal cuenta con un suministro de energía eléctrica estable, proporcionado por la empresa de energía local ENERCA. Esta energía es esencial para el funcionamiento de todas las instalaciones del terminal, incluyendo la iluminación, sistemas de aires acondicionados, equipos de comunicación, y electrodomésticos en áreas como la cocina y las oficinas.

El sistema eléctrico cuenta con un local independiente del edificio principal donde se encuentran: los tableros de distribución, Interruptores automáticos y protecciones, sistema de puesta a tierra, equipos de medición y control para garantizar la continuidad del servicio en caso de interrupciones en el suministro principal.

Hay 8 contadores que se encuentran en el local adyacente a la oficina de toma de muestras de alcoholimetría. En este mismo local hay una planta eléctrica que solo garantiza energía eléctrica a la oficina de alcoholimetría y taquillas cuando falla el suministro de energía por parte de ENERCA. n el siguiente cuadro se muestra el consumo de energía eléctrica por locales en el Terminal de Transportes.

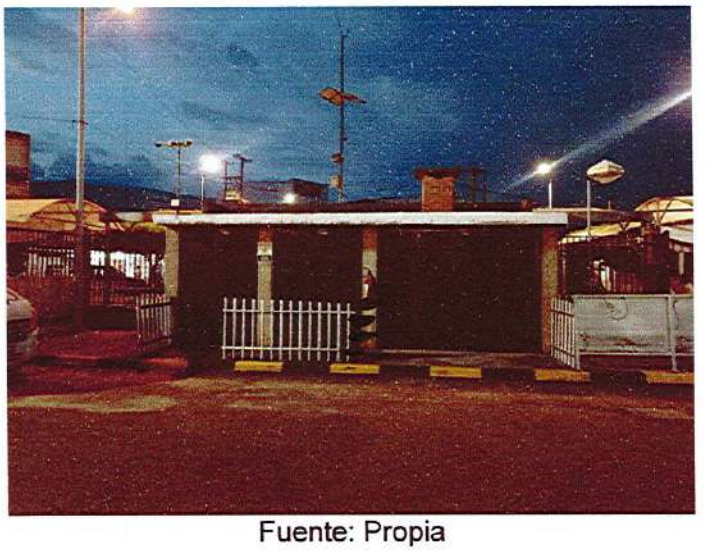
Tabla 22. Consumo de energía eléctrica por locales del Terminal de Transportes de Aguazul

CUENTA N°	MEDIDOR	LOCAL	NOMBRE	CONSUMO PORMEDIO KWh
121008142	12343008	17	OFICINA OPERATIVA	1129
121008143	12342973	-	LOCALES COMERCIALES	76
121008144	58621	6	TAQUILLA COOTRANSAGUAZUL LTDA	17
121008145	57681	16	SALA DE CONDUCTORES	42
121008147	58341	7	TAQUILLA COFLONORTE	94
121008148	51112	3	TAQUILLA TRANSPORTE MORICHAL	86
121008149	51183	9	TAQUILLA COOTRANSBOL	30
			TOTAL	1474

Fuente: ENERCA y Gerencia del terminal de Transportes.

El valor mensual del servicio de energía eléctrica es promedio de $1.220.000. El terminal de transportes no genera costos en alumbrado publico

Foto 57. Cuarto Eléctrico Terminal de Transportes



Fuente: Propia

Foto 58. Aspecto general del interior del cuarto contadores eléctricos del Terminal de Transportes



Fuente: Propia

9.4 SANEAMIENTO Y TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES

Las aguas que provienen de los baños, áreas de limpieza y otras instalaciones se canalizan a través de un sistema de tuberías que las dirige a la red de alcantarillado municipal. Este sistema

asegura que las aguas residuales sean tratadas adecuadamente antes de ser liberadas al medio ambiente, minimizando riesgos de contaminación.

En conclusión, los servicios públicos del Terminal de Transporte Terrestre de Aguazul están diseñados para ofrecer comodidad y funcionalidad tanto a los usuarios como al personal. El suministro eficiente de agua y energía, junto con una adecuada gestión de residuos sólidos y tratamiento de aguas residuales, garantiza el correcto funcionamiento del terminal y contribuye a mantener un entorno limpio y seguro.

10 DIAGNÓSTICO DEL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DEL TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

El Terminal de Transporte de Aguazul se destaca como un componente esencial en la infraestructura del transporte terrestre de la región, constituyendo un punto clave en la conectividad de los viajeros que se desplazan a diversas localidades. El nivel de servicio ofrecido por el terminal se establece principalmente en función de los tiempos de espera de sus usuarios, quienes en su mayoría son los pasajeros y los conductores.

Para este diagnóstico se utilizó la información previa de descripción general del terminal y sus condiciones locativas. En general las instalaciones del Terminal de Transporte de Aguazul están en buen estado, esto en función del buen mantenimiento y uso de estas por parte de la administración del Terminal, incluyendo la terminal principal, andenes, plataformas de embarque, áreas de espera y oficinas. Existe la necesidad de reparaciones o renovaciones en el área de baños y cocina

Solo el 14.6% de los pasajeros permanecerán en Aguazul, mientras que el 85.4% restante continuará su viaje hacia otros destinos. Este alto porcentaje de tránsito implica que gran parte de la demanda está asociada con pasajeros que utilizan el terminal como un punto de transferencia y no como un destino final. La estimación del número de pasajeros se basó en una regresión lineal, la cual mostró una buena correlación en los datos.

Se proyecta que, en los próximos 20 años, el total de pasajeros será de 5.539.277, de los cuales 998.908 tendrán su origen en el municipio de Aguazul. La sala de espera del terminal tiene una capacidad máxima de 32 sillas, lo que le permite atender una demanda de hasta 160 pasajeros por hora, con tiempos de espera de aproximadamente 12 minutos (0,2 horas) durante los días festivos. Para el año 2028, se espera que se alcance la capacidad de servicio actual del terminal.

Los tiempos de espera para los pasajeros en el Terminal de Transporte de Aguazul suelen oscilar entre los 10 y los 15 minutos, un periodo que es generalmente aceptable en comparación con otros terminales de la región. Durante este tiempo de espera, los pasajeros tienen acceso a servicios básicos como la venta de tiquetes y la sala de espera, que, si bien son suficientes, no llegan a ser ideales.

Las instalaciones carecen de un sistema de aire acondicionado y presentan un diseño arquitectónico que limita el flujo adecuado de aire, lo que puede generar incomodidad, especialmente en los días más calurosos. Aunque el terminal cuenta con servicios sanitarios en cantidad suficiente, estos no garantizan la mejor experiencia a los usuarios, por su antigüedad, lo que eleva la percepción del nivel de servicio a solo aceptable.

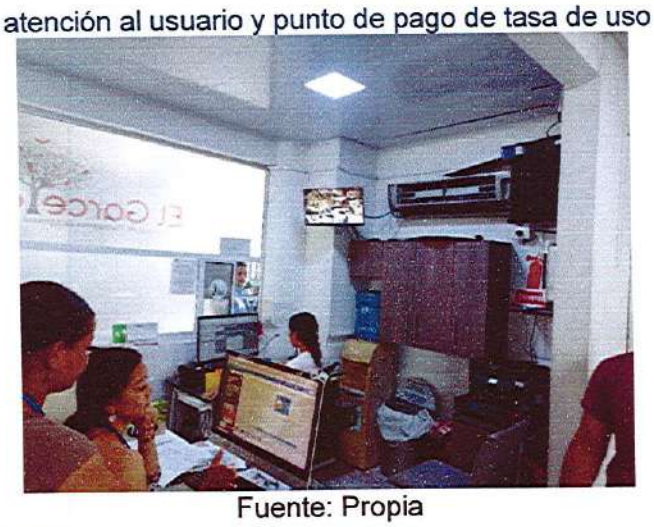
Por otro lado, los conductores tienen a su disposición una sala de espera, pero esta es de dimensiones pequeñas y carece de servicios adicionales como baños, duchas o una cocina. En este espacio solo se pueden acomodar a 3 o 4 conductores al mismo tiempo, a pesar de que en el terminal se encuentran esperando entre 7 y 8 conductores en cada turno. Esta limitación provoca que los conductores no puedan disfrutar de un entorno cómodo ni de las facilidades necesarias para descansar, lo que se traduce en un nivel de servicio para este grupo de trabajadores de baja calidad.

pasajeros. Esto asegura que los pasaj... son insuficientes. ...
flexible. Los servicios de información disponibles para los pasajeros
pantallas de horarios y la función dual del personal, que también atiende el punto de información
y realiza la venta de boletos, limita la efectividad en la provisión de información.

El punto de información está ubicado en una ventanilla que también funciona como oficina operativa y de contabilidad, lo que genera confusión y retrasos en la atención. Actualmente, el terminal de transporte terrestre de pasajeros cuenta con vigilancia privada únicamente durante el período nocturno, que va de las 12:00 p.m. a las 6:00 a.m. Durante el día, no se evidencio la presencia de personal de vigilancia privada, lo cual podría afectar la seguridad general del terminal en horas diurnas. Los extintores en el terminal están en perfecto estado y han sido sometidos a mantenimiento vigente, garantizando su operatividad en caso de incendios o emergencias relacionadas con el fuego. Estos equipos están ubicados en puntos estratégicos para asegurar su accesibilidad inmediata (entada a la cocina, salida al patio de operaciones, oficina de operaciones, entrada al consultorio médico.

El terminal cuenta con un local para consultorio médico; Los kits de primeros auxilios también cuentan con mantenimiento actualizado y están fácilmente accesibles para el personal y los pasajeros en caso de emergencias médicas. Estos kits están equipados con suministros esenciales para atender lesiones menores y proporcionar asistencia básica hasta la llegada de ayuda profesional.

Foto 59. Ventanilla de atención al usuario y punto de pago de tasa de uso



Fuente: Propia

Foto 60. Consultorio Medico



Fuente: Propia

11 IDENTIFICACION DE PROBLEMAS

Par la identificación del problema se utilizó la herramienta DOFA (debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas que permite tener una visión completa y crítica del contexto actual del Terminal de Transporte de Aguazul o en el que se desenvuelve una idea o proyecto empresarial.

11.1 FORTALEZAS

Conectividad clave en la región: El terminal es un punto esencial en la infraestructura del transporte terrestre de la región, lo que lo convierte en un nodo clave para la conectividad de los viajeros.

Tiempos de espera aceptables: Los tiempos de espera de 10 a 15 minutos son razonables y competitivos comparados con otros terminales de la región.

Acceso a servicios básicos: A pesar de ser limitados, los servicios como la venta de tiquetes y la sala de espera son funcionales, lo que garantiza un nivel básico de confort para los pasajeros.

Experiencia positiva para pasajeros locales: Los pasajeros de Aguazul tienen conocimientos previos sobre las rutas y horarios, lo que contribuye a una experiencia de viaje más eficiente.

11.2 OPORTUNIDADES

Mejora de la infraestructura: Existe la oportunidad de modernizar las instalaciones para mejorar el confort de los usuarios (instalar aire acondicionado, mejorar el flujo de aire, ampliar la sala de espera, entre otras acciones).

Desarrollo de servicios adicionales: Incorporar servicios adicionales tanto para pasajeros como para conductores, como duchas, cocina, y áreas de descanso mejoradas.

Mejorar la información para los usuarios de otras ciudades: Mejorar la señalización y los sistemas de información sobre salidas y llegadas para los pasajeros foráneos.

Incorporación de nuevas tecnologías: Implementar sistemas de gestión inteligente de tráfico y espacios, como sistemas de información digital, para mejorar la eficiencia operativa y la experiencia del usuario.

11.3 DEBILIDADES

Infraestructura limitada: El tamaño reducido del terminal limita su capacidad de expansión y crecimiento, lo que podría generar congestionamientos a futuro no hay terreno disponible o para la optimización de los espacios actuales.

Condiciones de confort inadecuadas: La falta de aire acondicionado, el diseño arquitectónico deficiente y las instalaciones sanitarias insuficientes afectan la experiencia del usuario, sobre todo en días calurosos.

Condiciones de trabajo precarias para el personal: El hacinamiento en las oficinas y la falta de espacios adecuados para el personal técnico y profesional afectan la productividad y satisfacción de los empleados.

Falta de servicios para los conductores: La pequeña sala de espera para conductores y la ausencia de servicios adecuados, como baños o duchas, reducen la calidad de vida laboral de este grupo.

Limitación de espacio en horas pico: Durante las horas de mayor demanda, el patio de operaciones no tiene la capacidad para manejar adecuadamente el flujo de personas y vehículos.

11.4 AMENAZAS:

Congestionamientos futuros: A partir de 2027, se prevé que el patio de operaciones alcance su máxima capacidad, lo que podría generar graves problemas de congestión y afectar la calidad del servicio.

Riesgo de saturación del terminal: La falta de una planificación para la expansión podría resultar en congestionamientos en las salas de espera y dificultades operativas a partir de 2028.

Competencia de otros terminales: Otros terminales cercanos que cuenten con mejores instalaciones y servicios podrían atraer a más pasajeros, reduciendo la competitividad del Terminal de Transporte de Aguazul, como es el caso del nuevo terminal de Yopal que se espera entre en funcionamiento en menos de 3 años.

Condiciones laborales desfavorables: La falta de un entorno adecuado para el personal podría afectar la retención de empleados y la eficiencia operativa.

Desactualización de servicios para pasajeros: La falta de una señalización adecuada y la falta de información clara para los pasajeros foráneos podrían generar frustración y perder competitividad frente a otros terminales.

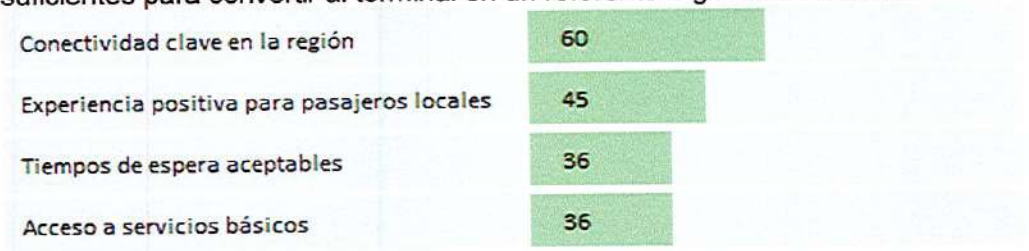
11.5 RESULTADOS ANALISIS DOFA

Para calificar los resultados del análisis DOFA que se presentó sobre el Terminal de Transporte de Aguazul, es importante evaluar cada una de las áreas (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas) en términos de su impacto potencial en la operatividad del terminal, la experiencia del usuario y el futuro de la infraestructura. A continuación, se muestra la calificación cualitativa y explicativa:

11.5.1 Análisis de Fortalezas

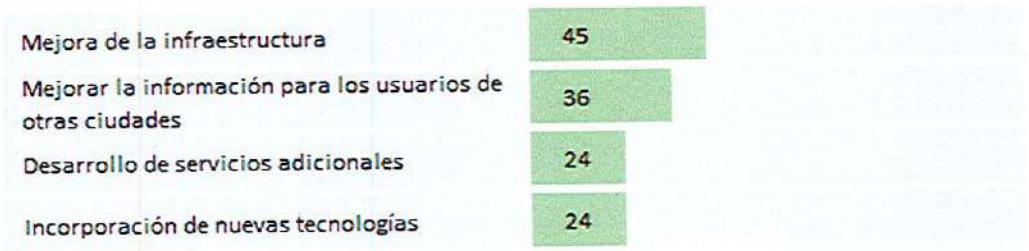
Las fortalezas del Terminal de Transporte de Aguazul son relevantes, pero no tan sobresalientes como para destacar a nivel regional frente a otros terminales. La conectividad es clave, y los tiempos de espera son razonablemente buenos. Sin embargo, el confort en las instalaciones y la falta de servicios adicionales limitan su capacidad para ofrecer una experiencia óptima. Esto

coloca las fortalezas en un nivel medio-alto, ya que, si bien existen elementos positivos, no son suficientes para convertir al terminal en un referente regional o nacional.



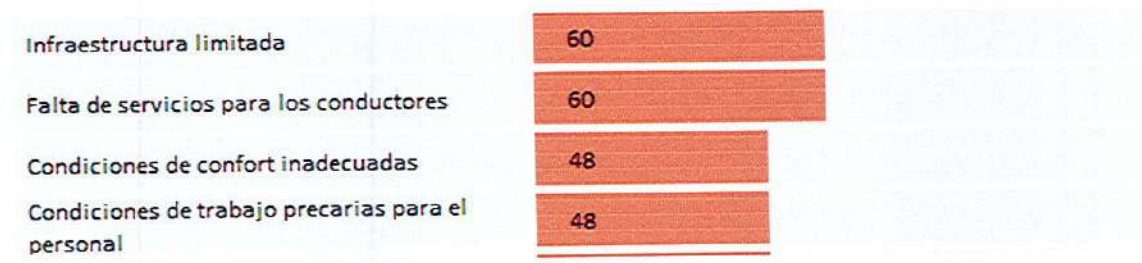
11.5.2 Análisis de Oportunidades

Las oportunidades se califican bajo porque no existe un amplio margen de mejora en varias áreas críticas. Las posibilidades de expansión, la modernización de las instalaciones, la mejora de la información y los servicios adicionales son factores que podrían transformar significativamente la calidad del servicio, pero la oportunidad de expansión está condicionada por las limitaciones físicas del terreno, lo que podría dificultar una expansión masiva.



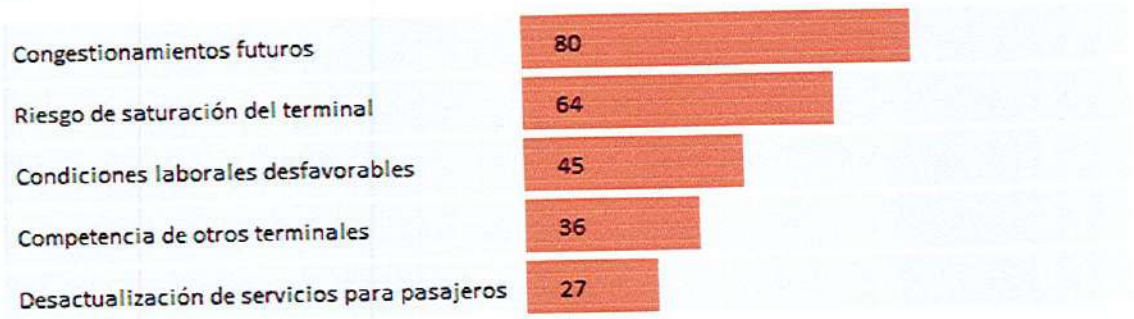
11.5.3 Debilidades

Las debilidades son relevantes y afectan tanto la experiencia de los pasajeros como las condiciones laborales del personal. El tamaño reducido del terminal, la infraestructura inadecuada para el confort y la falta de servicios esenciales para los conductores y trabajadores son aspectos significativos que requieren atención. Sin embargo, estas debilidades no son insuperables, y con una planificación adecuada, el terminal podría mejorar sustancialmente. La calificación refleja que, si bien las debilidades son importantes, son áreas que pueden ser resueltas con inversiones y gestión.



11.5.4 Amenazas

Las amenazas se consideran serias, especialmente la posible saturación del terminal a partir de 2027. La falta de planificación para la expansión, combinada con la competencia de otros terminales y los posibles problemas de congestionamiento, podrían poner en riesgo la operatividad del terminal en el futuro. A pesar de ello, las amenazas son previsibles y, si se abordan con tiempo, se pueden mitigar mediante la ampliación de infraestructura y la implementación de estrategias operativas eficaces.



11.5.5 Visión general de los factores internos y externos

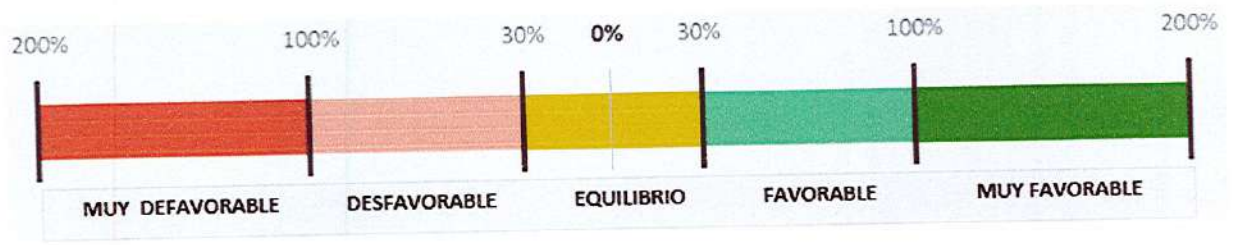
ITEM	PUNTAJE	%	OBSERVACION
Fuerzas	177	22%	Los puntos fuertes son más bajos que sus puntos débiles,
Debilidades	264	32%	Las debilidades son mayores que sus fortalezas
Oportunidades	129	16%	Las oportunidades son menores que sus amenazas.
Amenazas	252	31%	Las amenazas son mayores o iguales a las oportunidades,

11.5.6 Índice de favorabilidad

El índice de favorabilidad se calcula restando las notas de los puntos fuertes y las oportunidades de las notas de las debilidades y amenazas. Por lo que apunta a un porcentaje comprendido entre -200% a + 200% que indica el equilibrio del medio ambiente en el que opera el terminal de transporte.

Su fórmula es = IF (((+ Oportunidades de fuerzas) - (+ Debilidades Amenazas)) / ((+ fuerzas de oportunidades) + (debilidades + Amenazas))) x 2

El resultado obtenido es de -51% que teniendo en cuenta los rangos establecido por la consultoria indica un índice de favorabilidad DESFAVORABLE



Un análisis desfavorable indica que es importante pensar en planes de acciones dirigidos a mitigar las principales amenazas y para reducir el peso negativo de algunos puntos débiles.

Figura 22. Gráfico de radar del análisis DOFA



Fuente: Propia

11.6 IDENTIFICACION Y DEFINICION DEL PROBLEMA

En el año 2024, el terminal cumple con los requisitos operativos básicos y ofrece servicios funcionales a los pasajeros. La infraestructura incluye áreas de espera, baños, una zona de venta de tiquetes, plataformas de salida, y locales comerciales, los cuales funcionan de manera eficiente y satisfactoria. Problema Futuro: Sin embargo, la creciente demanda de transporte y el aumento del volumen de pasajeros proyectado para los próximos años sugieren que el terminal podría enfrentar dificultades significativas para seguir satisfaciendo las necesidades de los usuarios. La infraestructura actual, aunque adecuada en el presente, puede resultar insuficiente para manejar el flujo de pasajeros en el futuro cercano.

El análisis general del Terminal de Transporte de Aguazul refleja una situación de equilibrio. Aunque existen fortalezas que permiten un servicio adecuado, las debilidades y amenazas a largo plazo plantean problemas significativos.

Las oportunidades de mejora son claras, pero la falta de espacio para expansión es una limitante considerable. La ubicación actual del terminal imposibilita la ampliación del patio de operaciones y aunque se puede construir una segunda planta en el sitio actual para superar las problemáticas actuales de asinamiento en para empleado y en el futuro de ampliación de la sala de espera y mejorar la señalética para que los pasajeros puedan tener mejor información esto no será suficiente para la tener un terminal 100% en condiciones de operación normales

Teniendo en cuenta o anterior es crucial actuar con anticipación para evitar los problemas de congestionamiento y falta de capacidad que se vislumbran para el año 2027.

12 CARACTERIZACION DEL NIVEL DE SERVICIO

Para caracterizar el nivel de servicio del Terminal de Transporte de Aguazul, se consideraron los factores que definen la calidad de la experiencia tanto para los pasajeros como para los empleados y operadores. Estos factores están relacionados con la infraestructura, la capacidad operativa, la accesibilidad, la comodidad y la eficiencia de los procesos dentro del terminal.

- El terminal actual cuenta con una infraestructura básica que permite ofrecer un servicio adecuado para la demanda actual. La falta de espacio para expansión es una de las principales limitaciones del terminal. Esto afecta directamente a la capacidad operativa, ya que no se pueden ampliar áreas críticas como el patio de operaciones ni la sala de espera. La congestión y el asinamiento de los pasajeros y empleados pueden generar molestias y riesgos de seguridad. La falta de espacio y la imposibilidad de expandir el terminal en su ubicación actual podrían derivar en un servicio deficiente hacia 2027, con una capacidad de operación insuficiente frente al aumento de la demanda.
- El terminal es funcional en términos de accesibilidad y la disposición de espacios básicos como la sala de espera, áreas de embarque y accesos para los pasajeros. A medida que aumente la demanda, las áreas de espera, los accesos y los servicios podrían volverse insuficientes, afectando negativamente el confort general.
- Actualmente, el terminal es capaz de operar de manera eficiente dentro de sus capacidades limitadas, proporcionando los servicios necesarios a los usuarios.
- La falta de espacio en el patio de operaciones dificulta la gestión de vehículos y puede generar cuellos de botella.
- Se considera que el terminal ofrece una seguridad básica en términos de supervisión y mantenimiento de las instalaciones.
- El hacinamiento de pasajeros y empleados podría generar situaciones de inseguridad, especialmente en horas pico. La falta de espacio también podría dificultar las medidas de evacuación en situaciones de emergencia. Las oficinas de gerencia, contabilidad y operaciones están experimentando problemas de asinamiento, con un número elevado de personas trabajando en espacios reducidos. Esto no solo afecta la comodidad y eficiencia del personal, sino que también puede impactar la calidad del servicio y la toma de decisiones operativas.
- El sistema para el manejo y tratamiento de las aguas procedentes del lavado de pisos no es eficiente por lo que no hay una adecuada higiene generando impactos ambientales negativos alrededor de la caseta de aseo.

De acuerdo con lo anterior el nivel de servicio del Terminal de Transporte de Aguazul es actualmente adecuado para las necesidades presentes, pero enfrenta importantes limitaciones debido a la falta de espacio y la imposibilidad de expansión en su ubicación actual.

Si no se toman medidas estratégicas para mejorar la infraestructura y aumentar la capacidad operativa, el terminal podría enfrentar serios problemas de congestión y falta de capacidad para 2027. Por lo tanto, es esencial que se consideren soluciones de expansión, modernización y mejora de la comodidad para garantizar la continuidad de un servicio de calidad en el futuro.

13 SUGERENCIAS DE SOLUCION Y RECOMENDACIONES

Se requiere tomar acciones de mejora para el corto y mediano plazo, teniendo en cuenta que las capacidad máxima del patio de operaciones será en el años 2027.

13.1 ACCIONES PARA EL CORTO PLAZO

La siguientes acciones tienen que ver con mejoras en los proceso de operación y administrativos del terminal para que el Terminal de Transportes de Aguazul continúe prestando un servicio de buena calidad a los usuarios durante un periodo de 2 años

- Reorganizar los espacios en las oficinas de gerencia, contabilidad y operaciones para mejorar la distribución del personal y optimizar las condiciones de trabajo. Para esto es indispensable gestionar una oficina de archivo externa a las instalaciones del terminal. Con esta medida se libera espacio en las oficinas de operaciones, área administrativa y gerencia del terminal.
- Teniendo en cuenta la temperatura promedio anual de Aguazul de 27 °C reportada por el IDEAM, es indispensable para el personal de las áreas operativas, financieras, operativas y gerencia, garantizar el suministro de aire acondicionado para mejorar las condiciones laborales del personal que labora en las áreas mencionadas.
- Extender el servicio de vigilancia privada a lo largo de todo el día para mejorar la seguridad general del terminal y prevenir posibles incidentes durante las horas diurnas.
- Revisión regular de los extintores y kits de primeros auxilios y mejorar señalización para que sean visibles y accesibles a todos los usuarios del terminal.
- Garantizar que los tiempos de espera de buses en el patio de operaciones no superen 10 minutos con el fin de mejorar la disponibilidad de espacios en el patio de operaciones del Terminal
- En general las instalaciones del Terminal de Transporte de Aguazul están en buen estado, esto en función del buen mantenimiento y uso de estas por parte de la administración del Terminal, incluyendo la terminal principal, andenes, plataformas de embarque, áreas de espera y oficinas. Existe la necesidad de reparaciones o renovaciones en el área de baños y cocina

13.2 ACCIONES PARA EL MEDIANO PLAZO

La falta de espacio en el patio de operaciones se ha identificado como una limitación crítica que requiere atención inmediata. La capacidad restringida del patio no solo afecta la eficiencia operativa, sino que también puede ocasionar congestiones y demoras en el futuro. Al no existir espacio en el sitio actual donde funciona el Terminal de Transportes es imposible efectuarla ampliación del patio que es esencial para mejorar la operatividad y garantizar que el terminal pueda manejar un mayor volumen de vehículos y pasajeros sin comprometer la calidad del servicio.

De acuerdo con lo anterior se sugiere construir unas nuevas instalaciones para el Terminal de Transportes que tenga un patio de operaciones que por lo menos tenga

14 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Este diagnóstico se realizó con la información suministrada por la Gerencia del terminal, con las bases de datos del Ministerio de Transporte y con información primaria tomada por la consultoria a través de conteos de buses y pasajeros y visitas realizadas a las instalaciones del Terminal.

El Terminal de Transporte de Aguazul cumple una función importante en la región, existen varios aspectos que requieren mejoras urgentes para elevar su nivel de servicio, tanto para los pasajeros como para los conductores y empleados.

El Terminal de Transporte de Aguazul ofrece una buena operación y su capacidad actualmente es apropiada para ofrecer una experiencia positiva a los pasajeros.

Solo el 14,6% de los viajes que llegan al terminal son origen, esto quiere decir que solo este porcentaje de viajes salen o llegan al Municipio de Aguazul.

El tiempo espera de 11 minutos promedio es bueno. Sin embargo, en época de vacaciones este tiempo se ve afectado por la falta de bahías de parqueo en el patio de operaciones.

El terminal de Transportes está habilitado por el Ministerio de Transporte y que cumple con todos los requisitos establecido en la normatividad colombiana para la habilitación de terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera está regulada en el Decreto 2762 de 2001.

La gerencia del terminal presento para su habilitación los siguientes documentos: Manual operativo de la terminal, Licencia ambiental, Licencia de urbanismo, acreditación o certificado de existencia y representación legal, autorización del concejo municipal

El terminal es una entidad descentralizada de la Alcaldía Municipal de Aguazul.

Para el funcionamiento del terminal se requieren tomar medidas a corto y mediano plazo que dependen directamente de la cantidad de espacios que se ofrezcan en el patio de operaciones que llegara a su límite de uso a principios del año 2027 y del número de sillas y área en la sala de espera que también llegara a su límite en el año 2028.

A MEDIANO PLAZO

Es esencial construir un nuevo terminal de Transportes en Aguazul, para mejorar la operatividad y garantizar que el terminal pueda manejar un mayor volumen de vehículos y pasajeros sin comprometer la calidad del servicio.

El patio de operaciones del terminal, en su estado actual, es limitado en tamaño. Esta restricción afecta la capacidad del terminal para gestionar eficientemente el flujo de vehículos y el embarque/desembarque de pasajeros.

La falta de espacio en el patio de operaciones se ha identificado como una limitación crítica que requiere atención inmediata. La capacidad restringida del patio no solo afecta la eficiencia

operativa, sino que también puede ocasionar congestiones y demoras en el futuro. La ampliación del patio no es posible en la ubicación actual del terminal

La Sala de espera, las oficinas de gerencia, contabilidad y operaciones están experimentando problemas de asinamiento, con un número elevado de personas trabajando en espacios reducidos. Esto no solo afecta la comodidad y eficiencia del personal, sino que también puede impactar la calidad del servicio y la toma de decisiones operativas.

Sería posible ampliar los espacios de oficina construyendo un segundo nivel en la edificación actual. Pero ante la restricción del área del patio de operaciones, estas inversiones serian mejor ejecutarlas en un nuevo terminal de transportes.

El aumento en el número de pasajeros y vehículos puede llevar a una congestión en las áreas importantes del terminal, como la sala de espera, el área de tiquetes, y las plataformas de salida.

A medida que el terminal continúe creciendo en importancia y la demanda de servicios de transporte aumente, es imperativo evaluar y planificar la construcción de un nuevo terminal ante la imposibilidad física de expansión de la infraestructura actual.

La falta de espacio y la congestión en los próximos 3 años pueden afectar negativamente la experiencia del usuario, reduciendo el nivel de servicio.

A CORTO PLAZO

Es fundamental que se implementen soluciones para mejorar el confort, la capacidad operativa y las condiciones laborales dentro de las instalaciones, con el fin de asegurar que el terminal pueda seguir brindando un servicio eficiente

La sala de espera tiene 32 sillas que en la actualidad son suficientes para satisfacer la demanda de pasajeros. Sin embargo, se recomienda incorporar servicios como Wi-Fi y cargadores de dispositivos para aumentar el confort y la comunicación de los pasajeros con su entorno laboral y familiar durante su estancia en el Terminal.

Se recomienda establecer un punto de información separado del área de ventas y mejorar la visibilidad de la información, como horarios de salida y llegada, para facilitar una mejor experiencia al usuario.

Se recomienda extender el servicio de vigilancia privada a lo largo de todo el día para mejorar la seguridad general del terminal y prevenir posibles incidentes durante las horas diurnas.

El análisis del estacionamiento en las zonas adyacentes al Terminal de Transporte Terrestre de Pasajeros de Aguazul revela la necesidad de mejorar la organización y regulación del estacionamiento para optimizar el flujo vehicular y la accesibilidad al terminal.

Se recomienda a la Gerencia del terminal presenta un plan de estacionamiento en vía para que este se implemente y permita que el alcalde como máxima autoridad de tránsito regule el estacionamiento en la Carrera 14 y en las áreas cercanas al acceso principal del terminal. Esto

puede incluye la instalación de señalización adecuada y la aplicación de sanciones para el estacionamiento indebido.

Así mismo establecer zonas de estacionamiento claramente definidas para vehículos particulares, de carga, taxis y autobuses, con una señalización visible y accesible. Esto ayudará a organizar mejor el uso del espacio y reducir la congestión.

Se determino en este diagnóstico que la actual disposición y dimensiones de las oficinas de gerencia y administración en el terminal de transportes de Aguazul presentan limitaciones significativas que afectan la eficiencia operativa del equipo de trabajo. Es fundamental abordar estos problemas para garantizar un ambiente de trabajo adecuado que promueva la productividad y el bienestar del personal.

Se recomienda considerar una reconfiguración del diseño actual para optimizar el uso del espacio disponible. Utilizar estanterías y sistemas de archivo que maximicen el uso de las paredes. Evaluar la posibilidad de ampliar la oficina o buscar alternativas que permitan un espacio más adecuado. Invertir en mobiliario ergonómico y funcional que se adapte a las necesidades del personal.

El Terminal de Transportes de Aguazul ha logrado satisfacer de manera efectiva las necesidades de sus usuarios en cuanto a instalaciones sanitarias, manteniendo una infraestructura que promueve el bienestar y la comodidad de los viajeros. Se recomienda modernizar los servicios sanitarios con dispensadores de papel, secamanos con sensor o portapapeles y dispensadores de jabón, estos dos últimos con seguridad anti-vandalismo.

15 ANEXOS

Anexo No 1. Reporte operativo año 2023 del Terminal de Transportes de Aguazul

Anexo No 2. Base de datos Minsiterio de Transporte

CONTRATISTA	CONTRATO	CONTRATANTE
MANUEL CORREDOR NIT 7 164 159-1	REALIZAR EL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE AGUAZUL CASANARE	ALCALDÍA DE AGUAZUL

PRODUCTO 1: DIAGNÓSTICO TERMINAL DE TRANSPORTE

LISTA DE DISTRIBUCIÓN

REVISIÓN Y APROBACIÓN

RESPONSABLES		INFORME FINAL DE CONSULTORÍA
ELABORACIÓN		
Profesional de Apoyo Proyecto Ingeniera Civil	FIRMA	ELIANA CRISTANCHO
	NOMBRE:	ELIANA LICETH CRISTANCHO SUAREZ
Director de Consultoría Ingeniero en transportes civiles	FIRMA	
	NOMBRE:	MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS

CONTRATISTA	CONTRATO	CONTRATANTE
MANUEL CORREDOR	**REALIZAR EL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE AGUAZUL CASANARE**	ALCALDÍA DE AGUAZUL
NIT 7 164 159-1		
CD PRODUCTO 1		

ANEXO 11
PRODUCTO 2 - ESTUDIO NORMATIVO

MUNICIPIO DE AGUAZUL
OFICINA ASESORA DE PLANEACION

CONTRATO DE CONSULTORÍA NO 457-2024

OBJETO: REALIZAR EL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO TERMINAL DE TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO DE AGUAZUL CASANARE.



PRODUCTO 2. ESTUDIO NORMATIVO

INGENIERO
MANUEL HUMBERTO CORREDOR CASTELLANOS
Contratista Consultor

SUPERVISOR

DRA MARTHA CECILIA ESPINOSA OTALORA
Jefe Oficina Asesora de Planeación

AGUAZUL, AGOSTO DE 2024

CONTENIDO

1 INTRODUCCIÓN 6

2 ANTECEDENTES 7

2.1 Contexto del Proyecto 7

2.2 Importancia del Estudio Normativo 7

3 OBJETIVO Y ALCANCE 8

3.1 ALCANCE 8

4 MARCO LEGAL 9

4.1 ACTUAL TERMINAL DE TRANSPORTES DE AGUAZUL 9

4.2 NUEVO PROYECTO DE TERMINAL DE TRANSPORTES DE AGUAZUL 9

4.3 CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA 9

4.4 LEY 15 DE 1959 10
4.4.1 Intervención del Estado en el Transporte: 10
4.4.2 Auxilio Patronal de Transporte: 10
4.4.3 Fondo de Transporte Urbano: 11
4.4.4 Disposiciones Adicionales: 11
4.4.5 Impacto y Aplicación: 11

4.5 DECRETO 3157 DE 1984. 11

4.6 LEY 105 DE 1993 14
4.6.1 Principios y Objetivos del Transporte: 15
4.6.2 Estructura del Sector de Transporte: 15
4.6.3 Regulación de Servicios de Transporte: 16
4.6.4 Tarifas y Tarifas de Transporte: 16
4.6.5 Seguridad y Protección: 16
4.6.6 Desarrollo e Infraestructura: 16
4.6.7 Normas de Control y Fiscalización: 16
4.6.8 Participación y Consulta: 16
4.6.9 Impacto y Aplicación: 17

4.7 LEY 336 DE 1996 17
4.7.1 Régimen Jurídico del Transporte: 18
4.7.2 Autoridades de Transporte: 19
4.7.3 Regulación de Servicios: 19
4.7.4 Tarifas y Aranceles: 19

4.7.5 Seguridad y Protección: 19
4.7.6 Sanciones y Penalidades: 19
4.7.7 Desarrollo e Infraestructura: 19
4.8 LA LEY 769 DE 2002, ... **20**
4.9 RESOLUCIÓN 2222 DE 2002 ..... **20**
4.10 RESOLUCIÓN 2266 DE 2003 ..... **21**
4.11 DECRETO 1660 DE 2003 ..... **21**
4.11.1 ARTÍCULO 5. OBLIGATORIEDAD. 21
4.11.2 ARTÍCULO 10. TERMINALES ACCESIBLES. 21
4.12 RESOLUCIÓN 2180 DE 2011 ..... **23**
4.13 LEY 1682 DE 2013 ..... **23**
4.14 DECRETO 1079 DE 2015 ..... **23**
4.14.1 Definición y Clasificación 23
4.14.2 Objetivos Principales 23
4.14.3 Aspectos Clave 24
4.14.4 Impacto y Aplicación 24
4.14.5 Artículo 1.1.3.2 24
4.14.6 Requisitos para la Construcción y Operación 26
4.14.7 Normas Técnicas y Operativas 26
4.14.8 Inspección y Control 26
4.14.9 Revisión y Actualización 26
4.15 LEY 2251 DE 2022 ..... **27**
4.16 CONCEPTOS DE LA CORTE COSNTIRUCIONAL **27**
4.16.1 Corte Constitucional Sentencia C006 de 1999: 27
4.17 CONCEPTOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE **27**
4.17.1 Concepto No 55613 del 24 de noviembre de 2005: 28
4.17.2 Concepto No 4696 del 16 de febrero de 2005. 28
4.17.3 Concepto No 29903 del 27 de junio de 2006: 28
4.17.4 Concepto No 38840 del 15 de agosto de 2006: 28
4.17.5 Concepto No 46021 del 4 de febrero de 2009: 29
4.17.6 Concepto No 19737 del 2 de mayo de 2006 29
4.17.7 Concepto No 11552 del 3 de marzo de 2008. 29
4.17.8 Concepto No 6507 del 8 de febrero de 2008. 29
4.18 CONSEJO DE ESTADO **29**
4.18.1 Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de Consulta y Servicio Civil.. 29
4.18.2 Sala de lo contencioso administrativo (2011), sección primera MP Camilo Arciniegas 29
4.19 DOCTRINA CIRCULAR EXTERNA NO 6 DE 200 SUPERTRANSPORTE. **30**

5 MARCO DE REFERENCIA 30

5.1 LEY 105 DE 1993 30

5.2 LEY 336 DE 1996 33

5.3 LEY 1682 DE 2013 MODIFICADA POR LAS LEYES 1742 DEL 2014 Y 1882 DEL 2018 35

5.4 DECRETO ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE NO. 1079 DEL 2015 38

5.5 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 5454 DE NOVIEMBRE 30 DE 2016. 43

5.6 RESOLUCIONES Y ACUERDOS MUNICIPALES 44
5.6.1 Acuerdo N° 029 de 21 diciembre de 2012 44
5.6.2 Resolución 0347 del 29 de noviembre de2018 44
5.6.3 Acuerdo N° 011 del 11 de diciembre de 2018 44
5.6.4 Acuerdo N° 004del 11 de diciembre de 2023 44

6 ESTRUCTURACION NORMATIVA 45

6.1 PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 45
6.1.1 Documento diagnóstico 45
6.1.1.1 Numeral 2.4 Estructura administrativa 45
6.1.1.2 Numeral 3.6.2. Transporte 45
6.1.2 Documento Formulación: 46
6.1.2.1 Numeral 2.2.2.1. Componentes del sistema vial urbano y de transporte 46

6.2 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 5454 48
6.2.1 Diseño de la Infraestructura 48
6.2.2 Seguridad y Accesibilidad 49
6.2.3 Servicios y Equipamientos 49
6.2.4 Aspectos Ambientales 49
6.2.5 Normas y Regulaciones Relacionadas 49
6.2.6 Procedimientos de Inspección y Control 49
6.2.7 Categoría del terminal 50
6.2.7.1 Movimiento de Pasajeros (MP): 50
6.2.7.2 Número de Despachos (ND): 51
6.2.7.3 Población (P): 51
6.2.7.4 Número de Empresas de Transporte de Pasajeros (NETP): 51
6.2.8 Clasificación de la Categoría: 51
6.2.9 Requisitos funcionales 51

6.3 REGLAMENTO COLOMBIANO DE CONSTRUCCIÓN SISMO RESISTENTE NSR-10 54
6.3.1 Título J: "Normas de Diseño y Cálculo Estructural" 54
6.3.1.1 Criterios de Diseño 54
Métodos de Análisis 54
Requisitos de Materiales y Construcción 54
6.3.2 Título K: "Requisitos de Ejecución" 54
6.3.2.1 Control de Calidad 55

6.3.2.2 Documentación y Certificación 55
6.3.2.3 Procedimientos de Inspección 55
6.3.2.4 Certificación de Cumplimiento 55

6.4 RESOLUCION 716 DE 2015 AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 55
6.4.1 Revisión de la Resolución 716 de 2015 56
6.4.2 Solicitud de Permiso 56
6.4.2.1 Preparación de la Solicitud 56
6.4.2.2 Presentación de la Solicitud 57
6.4.2.3 Evaluación y Aprobación 57
6.4.2.4 Implementación y Supervisión 57
6.4.3 Consultar con la ANI 57

6.5 DOCUMENTOS REQUERIDOS PARA LA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS DE CONSTRUCCIÓN OBRA NUEVA OFICINA ASESORA DE PLANEACIÓN DE AGUAZUL 58

6.6 RESOLUCIÓN 462 DE 2017 MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO 58

6.7 DISEÑO URBANO Y PLANIFICACIÓN 59
6.7.1 Zonificación 59
6.7.2 Normas de Urbanismo 59
6.7.3 Planificación de Infraestructura 59
6.7.4 Impacto Ambiental y Social 59

6.8 ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (EIA): 59
6.8.1 Definición del Proyecto 59
6.8.2 Identificación de Impactos Ambientales 60
6.8.3 Evaluación de Impactos 60
6.8.4 Propuesta de Medidas de Mitigación 60
6.8.5 Plan de Manejo Ambiental 61
6.8.6 Consultas y Participación Pública 61
6.8.7 Documentación y Presentación 61
6.8.8 Cumplimiento Normativo 61
6.8.9 Implementación y Supervisión 61

6.9 NORMAS SOBRE GESTIÓN PREDIAL EN LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO 64

6.10 ASPECTOS SOCIALES Y COMUNITARIOS: 64

6.11 REGULACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA 66

7 RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES 66

1 INTRODUCCIÓN

En el contexto del desarrollo y modernización de la infraestructura de transporte en Colombia, el municipio de Aguazul se enfrenta a la necesidad de contar con un terminal de transporte terrestre de pasajeros que satisfaga las demandas crecientes de movilidad y conectividad en la región.

Este estudio normativo tiene como objetivo principal analizar y definir el marco legal y regulatorio necesario para la planificación, construcción, habilitación y operación del terminal de transporte terrestre de Aguazul, asegurando que cumpla con todos los requisitos y estándares establecidos por las autoridades competentes.

En este documento se relacionan todas leyes decretos y normas que han regido el Sistema de Transporte en Colombia y luego se analizan las que regulan los Terminales de Transporte Terrestre.

Por último, se presenta una estructuración normativa para Terminales de Transportes que contiene el análisis del PBOT Vigente, la norma Técnica Colombiana NTC5454, la norma sismorresistente y detalles de los requerimientos de la Agencia nacional de Infraestructura, de la Oficina Asesor de planeación del Municipio de Aguazul, requisitos ambientales y normas sobre la gestión predial para la ejecución del proyecto de Construcción de un nuevo Terminal.

2 ANTECEDENTES

2.1 Contexto del Proyecto

Aguazul, situado en el Departamento de Casanare, ha experimentado un crecimiento significativo en términos de población y actividad económica en los últimos años. La demanda de servicios de transporte terrestre ha aumentado, lo que hace imperativo desarrollar una infraestructura moderna y eficiente que facilite la movilidad de los ciudadanos y fomente el desarrollo económico regional. En este sentido, la ampliación o construcción de un terminal de transporte terrestre de pasajeros no solo mejorará la calidad del servicio, sino que también contribuirá a la integración regional y a la optimización del transporte público.

2.2 Importancia del Estudio Normativo

El estudio normativo es una etapa crucial en la fase de planificación del proyecto, ya que proporciona una comprensión integral de las normas y regulaciones aplicables que deben ser cumplidas para garantizar el éxito y la legalidad del terminal de transporte. A través de este análisis, se busca:

Identificar y Comprender las Normas Aplicables: Determinar las leyes, decretos, resoluciones y normas locales y nacionales que regulan la construcción, habilitación y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros.

Asegurar el Cumplimiento Legal: Evaluar cómo el proyecto puede alinearse con las exigencias legales y técnicas establecidas por el Ministerio de Transporte y otras entidades competentes, minimizando riesgos legales y facilitando el proceso de aprobación y homologación.

Facilitar la Planificación y Ejecución del Proyecto: Proporcionar una guía clara y detallada para el desarrollo del proyecto, incluyendo los requisitos de documentación, procedimientos administrativos y criterios técnicos que deben ser considerados en cada etapa del proceso.

3 OBJETIVO Y ALCANCE

El objetivo principal de este estudio es establecer un marco normativo que garantice la correcta planificación y ejecución del terminal de transporte terrestre en Aguazul. Los objetivos específicos incluyen:

Analizar el Marco Legal: Revisar las leyes y regulaciones nacionales y locales relevantes, como la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, y las resoluciones del Ministerio de Transporte, entre otras.

Determinar los Requisitos de Habilitación y Homologación: Identificar los requisitos específicos para la habilitación y homologación del terminal, incluyendo los estudios técnicos y documentales necesarios.

Evaluar los Impactos y Requerimientos Adicionales: Considerar las normativas relacionadas con el impacto ambiental, la participación comunitaria y la seguridad, y cómo estos aspectos influyen en el diseño y operación del terminal.

3.1 ALCANCE

El estudio normativo abarca los siguientes aspectos:

- Revisión detallada de las normativas nacionales y locales aplicables.
- Evaluación de los requisitos y procedimientos para la habilitación y homologación del terminal.
- Análisis de los estudios técnicos requeridos y las consideraciones adicionales, como el impacto ambiental y la participación comunitaria.

4 MARCO LEGAL

En Colombia, la regulación de los terminales de transporte está sujeta a una serie de normas y leyes que buscan garantizar su correcto funcionamiento, seguridad, y eficiencia.

De acuerdo con el diagnóstico realizado se presentan dos situaciones con el Terminal de transportes

4.1 ACTUAL TERMINAL DE TRANSPORTES DE AGUAZUL

El Terminal de Transportes de Aguazul "El Garcero del Llano" E.I.C.E.con NIT 900.580.945-9 fue habilitado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución número 0000037 del 14 de enero de 2015, para prestar el servicio público conexo al transporte, a los usuarios y empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera en los términos del decreto 2762 de 2001 "Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera".

4.2 NUEVO PROYECTO DE TERMINAL DE TRANSPORTES DE AGUAZUL

El proyecto para implementar una nueva Infraestructura para el funcionamiento del Terminal de Transportes a partir del año 2027 tendrá que estar sujeto al marco legal aplicable al sector transporte, en el cual se cumplan las normas decretos y leyes que son de obligatorio cumplimiento para su buena ejecución.

A continuación, se detallan algunas de las principales normas y leyes relevantes para la gestión y operación de terminales de transporte en el país:

4.3 CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA

El artículo 333 de la Constitución Política de Colombia prescribe que la actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común; que las empresas, si bien se constituyen como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones, y que el Estado impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica.[1]

El artículo 334 de la Constitución Política de Colombia dispone que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado, quien intervendrá por mandato de la ley para su racionalización con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución

[1] *Artículo 333 de la Constitución Política de Colombia*, https://www.constitucioncolombia.com/titulo-12/capitulo-1/articulo-333.

equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano[2].

El artículo 365 de la Constitución Política de Colombia establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado por lo que es su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Igualmente, señala que estos servicios estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, que podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades indígenas, o por particulares, pero que, en todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios[3].

4.4 LEY 15 DE 1959

La Ley 15 de 1959 tiene como propósito regular la intervención del Estado en la industria del transporte, ofrecer apoyo a los trabajadores del sector, y crear mecanismos de financiación para mejorar el transporte urbano. La ley busca promover el desarrollo ordenado del transporte y asegurar su eficiencia y accesibilidad.

Principales Disposiciones:

4.4.1 Intervención del Estado en el Transporte:

Mandato Estatal: La ley otorga al Estado la facultad para intervenir en la industria del transporte con el objetivo de regular y controlar el sector. Esto incluye la implementación de políticas y medidas que garanticen la eficiencia y el orden en el transporte.

Regulación y Supervisión: Establece la regulación de los servicios de transporte y la supervisión de las actividades relacionadas para asegurar que se cumplan los estándares y normativas establecidas.

4.4.2 Auxilio Patronal de Transporte:

Apoyo a Trabajadores: Se decreta un auxilio patronal para los trabajadores del sector transporte. Este apoyo tiene el objetivo de mejorar las condiciones laborales y económicas de los empleados que laboran en la industria del transporte.

---

[2] *Capítulo 1 del Título 12 de la Constitución Política de Colombia*, https://www.constitucioncolombia.com/titulo-12/capitulo-1.

[3] *Decreto 478 DEL 12 DE MAYO DE 2021 - Revisó____ Aprobó ... - Studocu*, https://www.studocu.com/co/document/fundacion-universitaria-salesiana/derecho-civil-bienes/decreto-478-del-12-de-mayo-de-2021/36403140.

Beneficios Económicos: El auxilio busca aliviar los costos asociados con el transporte de los trabajadores y proporcionar una compensación adecuada por los gastos en los que incurren.

4.4.3 Fondo de Transporte Urbano:

Creación del Fondo: Se crea un Fondo de Transporte Urbano destinado a financiar proyectos y mejoras en el transporte urbano. Este fondo tiene el propósito de apoyar el desarrollo y la modernización de la infraestructura de transporte en las ciudades.
Uso de Recursos: Los recursos del fondo se utilizan para la construcción y mantenimiento de infraestructuras de transporte, adquisición de equipos, y otros aspectos necesarios para mejorar el servicio de transporte urbano.

4.4.4 Disposiciones Adicionales:

Regulación Adicional: La ley incluye otras disposiciones que complementan y refuerzan las medidas anteriores, asegurando que todos los aspectos del transporte sean abordados de manera integral.

Implementación y Cumplimiento: Establece mecanismos para la implementación efectiva de las normas y para el seguimiento del cumplimiento de las disposiciones establecidas en la ley.

4.4.5 Impacto y Aplicación:

La Ley 15 de 1959 tiene un impacto significativo en el sector del transporte en Colombia al permitir al Estado regular y controlar la industria de manera más efectiva. La creación del Fondo de Transporte Urbano y el auxilio patronal para los trabajadores son medidas clave para mejorar las condiciones del transporte y apoyar tanto a los usuarios como a los trabajadores del sector. La ley contribuye a un desarrollo más ordenado y eficiente del transporte urbano y garantiza que se tomen medidas para enfrentar los desafíos en este ámbito.

4.5 DECRETO 3157 DE 1984.

Estatuto Nacional de Terminales de Transporte Terrestre.

En desarrollo del mandato interventor de la ley 15 de 1959, el gobierno profirió varios decretos especiales de intervención en el ramo del transporte, entre los cuales se cuenta el decreto 3157 de 1984, por el cual se expidió el Estatuto Nacional de Terminales de Transporte Terrestre.

El objetivo de esta norma de intervención en materia de terminales de transporte fue regular la prestación de los servicios inherentes a tal actividad, racionalizar su organización y operación, así como, establecer condiciones y requisitos para su funcionamiento.

El estatuto así expedido, otorgó a las actividades de los terminales de transporte el carácter de servicio público, sean éstas realizadas directa o indirectamente por el Estado, o por particulares (artículo 2°). Definió los terminales de transporte como una unidad de servicios permanentes que incluye los equipos o instalaciones y los órganos de administración adecuados para la prestación de los servicios en condiciones de seguridad, en los que podía participar el Estado como accionista. Al efecto prevé el artículo respectivo:[4]

"Artículo 8°. - Las sociedades de terminales de transporte terrestre, en las que participe el Estado, son entidades autónomas, con personería jurídica, patrimonio y organización propios, que se regirán por las disposiciones constitucionales y legales aplicables a las empresas industriales y comerciales del Estado, o a las sociedades de economía mixta y tendrán la forma de sociedades anónimas. "

De otra parte, este Decreto consagraba que la ejecución y conservación de los proyectos de terminales estaba a cargo de las sociedades de terminales de transporte terrestre, con recursos del Fondo Nacional de Terminales, el cual era un fondo cuenta de la Corporación Financiera del Transporte S.A., que tenía entre sus objetivos:

'Artículo 20.- La cuenta "Fondo Nacional de Terminales" cumplirá los siguientes objetivos. - al Recibir los recaudos provenientes de las fuentes de ingresos establecidas en el artículo veintiuno del presente decreto. b) Proveer, de acuerdo con sus disponibilidades, los recursos necesarios para la construcción y conservación de los terminales en funcionamiento (...)

En concordancia con el artículo anterior, el decreto especial de intervención que se reseña señalaba entre las fuentes de los ingresos del Fondo Nacional de Terminales, con destino a la construcción, conservación y operación de tales bienes de uso público, las siguientes:[5]

"Artículo 21 "

a) Las asignaciones del presupuesto nacional destinadas al fomento y construcción de terminales de transporte; b) Los aportes o transferencias de las entidades oficiales (..); c) Los ingresos provenientes del recaudo que hicieren las empresas transportadoras, el valor que paguen los pasajeros en la tarifa respectiva, por concepto del rubro "terminales "en aquellas rutas que determine la Junta Nacional de Terminales (..), "

---

[4] *Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de ...*, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=20718.

[5] *DECRETO 3157 DE 1984 - SUIN – JURISCOL*, https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1781167.

Y entre las funciones de la Junta Nacional de Terminales de Transporte Terrestre, órgano asesor del Ministerio, aparece la siguiente relacionada con el valor o tarifa de los servicios de los terminales de transporte:

"Artículo 7°.- La Junta Nacional de terminales ejercerá las siguientes funciones:

g) Recomendar al señor Ministro de Obras Públicas y Transporte un sistema para la fijación de tarifas que deben pagar las empresas y los usuarios, por los servicios que prestan los terminales, así como las tarifas que fijará anualmente.

Dicha Junta Nacional de Terminales, mediante el acuerdo No. 003 de 1985, clasificó los servicios que prestan las terminales de transporte terrestre, así:

"2°. Definición de los servicios de las terminales. - Para efectos del presente acuerdo, se entienden y definen los servicios que presten las terminales de transporte terrestre, así:

a. Servicios operacionales. - Son aquellos directamente relacionados con las operaciones de ascenso y descenso de pasajeros, y circulación interna de vehículos que se cumplen en las plataformas de ascenso y, descenso, las vías internas de la terminal y los parqueaderos.

b. Servicios complementarios. - Son aquellos que facilitan la operación de viaje, dando comodidad y seguridad al pasajero como a las empresas de transporte, a través de taquillas, salas de espera, servicio de encomiendas, puntos de despacho y servicios de información.

c. Servicios auxiliares. - Son aquellos que están directamente relacionados con la operación de viaje, tanto al usuario como a las empresas, tales como, cafeterías, servicios bancarios, teléfonos públicos, primeros auxilios, policía, oficinas para las empresas, chequeo físico de conductores y servicios de sanitarios.

La misma autoridad determinó en el Acuerdo 003 de 1985, como una de las obligaciones a cargo de las sociedades de terminales de transporte, la siguiente[6]:

"3.- Las sociedades de terminales de transporte terrestre que obtengan permiso de funcionamiento, expedido por la junta nacional de terminales, al poner en operación una terminal deberán cumplir con los siguientes requisitos:

c) Cobrar, por los servicios que preste, las tarifas establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. "

---

[6] *Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de ...*, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=20718.

Posteriormente, mediante el acuerdo 005 de 1985, la Junta Nacional de Terminales determinó como obligación de las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros, usuarias de las terminales de transporte, la siguiente: "Pagar las tasas de uso de las terminales, de acuerdo con el destino real final del vehículo "

Así las cosas, se tiene que, mediante este decreto especial, cuya fuerza legislativa se desprende de la decisión de la Corte Suprema de Justicia en el fallo citado anteriormente cuando se pronunció sobre otro de los decretos dictados por el Gobierno (decreto 1393 de 1970), se autorizó el cobro de tarifas para prestación del servicio público de terminales de transporte, las cuales estuvieron destinadas a la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura respectiva.

Siendo el chequeo físico de los conductores, un servicio que claramente se clasificó como auxiliar al servicio público que prestan las terminales de transporte, encuentra la Sala que, desde sus orígenes, hace parte de la tarifa o valor por los servicios prestados, cuya administración estaba en principio a cargo de las sociedades administradoras, de esta infraestructura[7],

4.6 LEY 105 DE 1993

Por la cual se dictan normas para el transporte y se establecen principios de política pública para el sector: Esta ley regula el transporte terrestre y establece los principios para la planificación y organización del transporte público. Es relevante para la administración y regulación de terminales de transporte terrestre.

El literal b) del artículo 2 y el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" prescriben que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

El literal d) del numeral 1 del artículo 3 de la citada Ley 105 de 1993 dispone que, en el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promoverán el establecimiento de las condiciones para su uso por las personas con discapacidad.

El artículo 17 de la referida Ley 105 de 1993 establece que hace parte de la infraestructura distrital y municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de

---

[7] *Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de ...,* https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=20718.

transporte terrestre de pasajeros, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.

El parágrafo 2 del mencionado artículo 17 de la Ley 105 de 1993 establece que la política sobre terminales de transporte terrestre de pasajeros en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo será ejercida por el Ministerio de Transporte.

Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

- Del acceso al transporte.
- Del carácter de servicio público del transporte.
- De la colaboración entre entidades.
- De la participación ciudadana.
- De las rutas para el servicio público de transporte de pasajeros.
- De la libertad de empresa.
- De los permisos o contratos de concesión.
- Del transporte intermodal.
- De los subsidios a determinados usuarios. [8]

La Ley 105 de 1993 busca regular el transporte terrestre en Colombia, establecer principios para su funcionamiento, y asegurar un sistema de transporte eficiente y seguro. La ley está orientada a mejorar la calidad del servicio de transporte y fomentar el desarrollo del sector de manera ordenada y equitativa.

Principales Disposiciones:

4.6.1 Principios y Objetivos del Transporte:

Establece los principios fundamentales para la organización y operación del transporte terrestre, incluyendo la equidad, eficiencia, seguridad, y protección del medio ambiente.
Define objetivos para mejorar la calidad del servicio de transporte y fomentar la integración de diferentes modos de transporte.

4.6.2 Estructura del Sector de Transporte:

[8] *Ley 105 de 1993 - Gestor Normativo - Función Pública*
https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296.

Regula la estructura del sector de transporte, estableciendo las competencias y responsabilidades de las autoridades nacionales y locales en la regulación y supervisión del transporte. Define el rol del Ministerio de Transporte y otras entidades gubernamentales en la planificación, coordinación y control del sistema de transporte.

4.6.3 Regulación de Servicios de Transporte:

Establece normas para la prestación de servicios de transporte, tanto de pasajeros como de carga, incluyendo requisitos para la autorización y operación de empresas de transporte. Regula aspectos técnicos y operativos de los servicios, tales como la seguridad, el mantenimiento de vehículos, y la infraestructura de transporte.

4.6.4 Tarifas y Tarifas de Transporte:

Regula la determinación y ajuste de tarifas para los servicios de transporte, asegurando transparencia y justicia en los costos para los usuarios. Define mecanismos para la fijación de tarifas y la resolución de conflictos relacionados con los costos de transporte.

4.6.5 Seguridad y Protección:

Establece medidas para garantizar la seguridad en el transporte terrestre, incluyendo requisitos para la inspección y certificación de vehículos y la implementación de medidas de seguridad para los pasajeros. Define políticas para la protección de los derechos de los usuarios, asegurando un servicio de transporte seguro y confiable.

4.6.6 Desarrollo e Infraestructura:

Promueve el desarrollo de infraestructura de transporte y la inversión en la modernización del sector, buscando mejorar la capacidad y eficiencia del sistema de transporte. Establece directrices para la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura y para la cooperación entre el sector público y privado.

4.6.7 Normas de Control y Fiscalización:

Define mecanismos para el control y fiscalización de las actividades de transporte, incluyendo la supervisión de las empresas de transporte y la imposición de sanciones por el incumplimiento de las normas.

4.6.8 Participación y Consulta:

La Ley 336 de 1996 tiene un impacto significativo en la organización y funcionamiento del sector de transporte terrestre en Colombia. Sirve como base para la creación de regulaciones adicionales y políticas públicas relacionadas con el transporte, y contribuye a la estructuración del sistema de transporte del país.

Esta ley establece un marco legal integral para el sector, facilitando su regulación y supervisión, y garantizando la prestación adecuada de los servicios de transporte a nivel nacional.

4.8 LA LEY 769 DE 2002,

Código Nacional de Tránsito Terrestre. Determina que el sector terrestre tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible del municipio en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte[14].

4.9 RESOLUCIÓN 2222 DE 2002

Por la cual se fijan las tasas de uso que deben cobrar los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera homologados o habilitados por el Ministerio de Transporte[15]. La resolución 2222 de 2002, expedida por el Ministerio de Transporte, en cuanto al sistema de administración de los recursos destinados a los programas de seguridad, que se originan en la citada tasa, señala[16]:

"Artículo segundo. - Además del valor definido en los literales a, b, c, d y e del Artículo primero de la presente Resolución, los Terminales de Transporte cobrarán a las empresas de transporte el valor de la prueba de alcoholimetría por cada despacho de origen así: $ 600= para el año 2.002 con una cobertura del 33%, $1.200= para el año 2.003 con cobertura del 66% y $1.800= para el año 2.004 con cobertura del 100%. Para enero del año 2.005 el valor de esta prueba se incrementará de acuerdo con el índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior y se continuará con el mismo procedimiento para los años siguientes teniendo una cobertura del 100%[17]. Este valor es un componente de la tasa de uso para el desarrollo de los programas de seguridad en la operación de transporte definidos en el artículo 12 numeral 8 del Decreto No.2762 de dic. 20 de 2.001. Estos recursos serán recaudados por el Terminal y depositados diaria e íntegramente en la cuenta que para tal efecto establezca el organismo

---

[15] *Circular Externa 837 de 2023 - detransito.net*, https://detransito.net/normatividad/circular-externa-837-de-2023/.
[16] *Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de ...*, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=20718.
[17] https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/3235/1/Resolucion_2222_2002.pdf.

Adicionado por Decreto 1735 de 2015

4.14.6 Requisitos para la Construcción y Operación

Artículo 2.2.2.1.4.5. Establece los requisitos técnicos y de diseño para la construcción de terminales de transporte terrestre de pasajeros. Estos requisitos están orientados a asegurar que las terminales cumplan con estándares de seguridad, accesibilidad y funcionalidad.

Infraestructura: La construcción debe considerar aspectos como la capacidad de los andenes, la disposición de áreas de espera, la accesibilidad para personas con discapacidades, y la integración con otras modalidades de transporte si es aplicable.

Seguridad y Accesibilidad: Se deben implementar medidas para garantizar la seguridad de los pasajeros y la accesibilidad universal. Esto incluye señalización adecuada, medidas de emergencia y sistemas de vigilancia.

Servicios e Instalaciones: La terminal debe contar con servicios esenciales para los pasajeros, como taquillas de venta de boletos, servicios sanitarios, áreas de descanso, y servicios complementarios como tiendas y restaurantes.

4.14.7 Normas Técnicas y Operativas

Artículo 2.2.2.1.4.6. Indica que la operación de las terminales debe cumplir con las normas técnicas y operativas establecidas por la autoridad competente. Estas normas incluyen la regulación del flujo de pasajeros, la gestión de horarios de salida y llegada de los vehículos, y la coordinación con los operadores de transporte.

4.14.8 Inspección y Control

Artículo 2.2.2.1.4.7. Detalla los procedimientos para la inspección y control de las terminales de transporte. Esto incluye las responsabilidades de las autoridades locales y nacionales para garantizar que las terminales cumplan con los estándares establecidos y operen de manera segura y eficiente.

4.14.9 Revisión y Actualización

Artículo 2.2.2.1.4.8. Establece que las normas y requisitos para las terminales de transporte pueden ser revisados y actualizados periódicamente para adaptarse a nuevas necesidades y avances en el sector del transporte.

El Decreto 1079 de 2015 proporciona un marco regulatorio integral para las terminales de transporte terrestre de pasajeros en Colombia, estableciendo requisitos claros para su construcción, operación, y gestión. Estas regulaciones están diseñadas para asegurar que las terminales sean seguras, accesibles, y funcionales, contribuyendo al buen funcionamiento del sistema de transporte en el país.

4.15 LEY 2251 DE 2022

Por la cual se dictan normas sobre seguridad vial: Aunque esta ley se centra en la seguridad vial en general, tiene implicaciones para los terminales de transporte en términos de la implementación de medidas de seguridad y gestión de riesgos.

4.16 CONCEPTOS DE LA CORTE COSNTIRUCIONAL

4.16.1 Corte Constitucional Sentencia C006 de 1999:

La naturaleza del transporte y los distintos fundamentos constitucionales de la regulación estatal en este campo. En términos muy esquemáticos, el transporte consiste en la movilización de personas o de cosas de un lugar a otro, por distintos medios o modos, como pueden ser el transporte aéreo, terrestre, fluvial, férreo, etc. Esa movilización puede ser directamente realizada por el interesado, o por el contrario éste puede recurrir a personas o entidades que están dedicadas a prestar esos servicios. A su vez, estas empresas especializadas pueden ofrecer ese servicio de manera puntual a un usuario específico, o por el contrario brindarlo en forma masiva a la colectividad, por medio de sistemas de transporte público. El transporte es entonces una actividad material que a veces realizan las propias personas, como ocurre cuando un individuo desplaza directamente sus pertenencias de un lugar a otro. Pero no es sólo eso: el transporte es también un servicio comercial prestado por ciertas entidades especializadas y adquiere el carácter de servicio público en el caso de los transportes masivos. Es pues posible diferenciar, como lo señala la doctrina y lo establecen los artículos 4º y subsiguientes de la Ley 336 de 1996, entre la actividad transportadora como tal, el servicio privado de transporte, que satisface las necesidades de movilización de personas y de cosas, pero dentro del marco de las actividades exclusivas de los particulares, y, finalmente, el servicio público del transporte[22].

4.17 CONCEPTOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE

4.17.1 Concepto No 55613 del 24 de noviembre de 2005:

Las terminales de transporte únicamente están facultadas para cobrar las tarifas de usos que fija el Ministerio de Transporte, de tal suerte, que no podrían discrecionalmente establecer valores

[22] *Sentencia C-066/99 - Corte Constitucional*, https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1999/C-066-99.htm.

diferentes a las tarifas para el ingreso de una nueva sociedad transportadora porque sería un precedente negativo que las terminales unilateralmente decida permitir o no el ingreso a sus instalaciones, cuando hay de por medio actos administrativos que autorizan la prestación a un servicio público esencial

4.17.2 Concepto No 4696 del 16 de febrero de 2005.

"De acuerdo con los planes y programas contenidos en el Plan de Ordenamiento Territorial POT la autoridad municipal o distrital determinará las terminales que requiere el municipio y ordenará el traslado de las empresas de transporte a las instalaciones de las terminales de transporte"

4.17.3 Concepto No 29903 del 27 de junio de 2006:

Las únicas terminales de transporte de uso obligatorio por parte de las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera son las habilitadas o autorizadas por el Ministerio de Transporte, quienes podrían fijar las tasas de uso fijadas, por esta Entidad.

4.17.4 Concepto No 38840 del 15 de agosto de 2006:

De acuerdo con lo anterior, están obligados a utilizar las terminales de tránsito las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que de conformidad con lo establecido en el Decreto 171 de 2001, prestan servicio básico y si se trata de servicios diferentes al básico, solo cuando se haya expresamente estipulado en el acto que lo autoriza. Los vehículos del nivel de servicio directo no están obligados a entrar a ninguna terminal de transporte a menos que así lo establezca la resolución que adjudicó la ruta y por lo tanto este servicio solo tendrá terminal en origen y destino[23]

4.17.5 Concepto No 46021 del 4 de febrero de 2009:

"Un vehículo puede ser despachado desde el terminal de transporte principal o del satélite y posteriormente pasar por el otro terminal para recoger más pasajeros; cuando los despachos se inicien en el terminal satélite, el valor de la tasa de uso será pleno y en el segundo se pagarán las tarifas establecidas en la Res. 4383 de 2008. La habilitación de la terminal satélite depende del cumplimiento de las condiciones establecidas en el Decreto 2028 de 2006, entre las que se encuentran contar con los requisitos técnicos y administrativos para la operación integral de los dos terminales, conseguida la habilitación no se requerirán autorizaciones especiales para su organización interna".

---

[23] *"Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y ...,* https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/1473/1/Concepto_1199.pdf.

4.17.6 Concepto No 19737 del 2 de mayo de 2006

"...la sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado citada, expuso que los servicios que prestan los terminales están definidos como conexos al servicio público de transporte de pasajeros por vía terrestre, que son presentados por Empresas Industriales y Comerciales del Estado o por Sociedades de Economía Mixta, que a falta de norma en contrario, la relación que se genera entre el transportador usuario de la terminal y la entidad que lo administra, es de carácter contractual y por lo tanto la retribución que cobra corresponde al precio del servicio y no a una tasa de carácter tributario." [24]

4.17.7 Concepto No 11552 del 3 de marzo de 2008.

"Las terminales de transporte en Colombia se consideran servicios unidos, ligados o conectados con el transporte público, pero la actividad que realizan no es monopolística, ya que para que se considere como tal debe estar plasmado en la Ley"[25]

4.17.8 Concepto No 6507 del 8 de febrero de 2008.

"Las estaciones, terminales o portales, de transporte público de pasajeros, de una nueva construcción, en todo el territorio nacional, en lo que se refiere a los espacios de acceso a las instalaciones, la vinculación de los espacios de servicios y espacios de acceso a los equipos deben ser accesibles"[26]

4.18 CONSEJO DE ESTADO

4.18.1 Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de Consulta y Servicio Civil

Referencia: TERMINALES DE TRANSPORTE. Naturaleza de la tasa de uso. Valor de las pruebas de alcoholimetría como parte de la tasa de uso[27]. Órgano competente para su determinación. Facultades del gobierno nacional.

4.18.2 Sala de lo contencioso administrativo (2011), sección primera MP Camilo Arciniegas

---

[24] *Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de ...*, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=20718.
[25] *TERMINAL DE TRANSPORTE DE MEDELLÍN S - web.mintransporte.gov.co*, https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/1348/1/Concepto_1085.pdf.
[26] *Decreto 1660 de 2003 Nivel Nacional - Secretaria General*, https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8799.
[27] *Concepto Sala de Consulta C.E. 1681 de 2006 Consejo de Estado - Sala de ...*, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=20718.

La facultad reglamentaria residual que mediante actos administrativos compete al ministro del Transporte para desempeñar la función de jefe de la administración de su respectiva dependencia y de director del Sector y Sistema Nacional de Transporte.

La actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada su función económica esencial y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías, como del transporte de pasajeros[28]. En un estado unitario como el Colombiano, y en virtud de lo dispuesto en los numerales 2º y 23 del artículo 150 CP compete al Congreso regular la prestación del servicio público de transporte, los modos y los medios, las condiciones generales para el otorgamiento de las rutas y horarios, los requisitos mínimos de seguridad para los usuarios, la determinación de quiénes han de ejercer la autoridad de transporte, la necesaria coordinación de las autoridades nacionales con las locales para el efecto, sin perjuicio de que el Gobierno Nacional, para la cumplida ejecución de la ley, en el ámbito de su competencia

4.19 DOCTRINA CIRCULAR EXTERNA NO 6 DE 200 SUPERTRANSPORTE.

Definiciones El artículo 5º del Decreto 2762 de 2001, definió los terminales de transporte, de la siguiente manera: "Son consideradas terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas de transporte y a su parque automotor, donde se concentran las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o tránsito el respectivo municipio o localidad.[29]"

5 MARCO DE REFERENCIA

Para el desarrollo del presente estudio de prefactibilidad se tendrá como referencia los relacionado con la implementación de infraestructura de Terminal de Transporte para el Municipio de Aguazul y los servicios conexos que se prestará en ese sitio en especial lo relacionado con servicio de Transporte interdepartamental e Intermunicipal. Se destacan las siguientes normas que contienen información relevante para este proyecto

5.1 LEY 105 DE 1993[30]

[28] *22396 del 27 de mayo de 2005 - web.mintransporte.gov.co*, https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/2739/1/Concepto_0144.pdf.
[29] *Concepto 42201 de 2015 Departamento Administrativo ... - Función Pública*, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=63246.
[30] https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296

La Ley 105 de 1993 es de gran importancia en materia de infraestructura de transporte, pues contiene disposiciones básicas sobre el transporte, distribuye competencias y recursos entre las entidades nacionales y territoriales en materia de transporte y establece lineamientos de planeación en el sector transporte. Así las cosas, el artículo primero define las entidades que integran el sector desde el orden nacional y el artículo segundo establece los principios rectores del transporte dentro de los cuales consagró el de la libre circulación, el de la seguridad, el de la integración nacional e internacional, entre otros.

Dentro de los principios rectores, el mencionado artículo definió el de la "intervención del Estado" en virtud del cual se dispone que "Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas".

Por otro lado, el artículo 3 de la mencionada Ley define el transporte público como "una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica". Así, la Ley 105 en el mismo artículo establece unos principios rectores del transporte público.

Los principios que contempla el artículo 3 de la Ley 105, resultan aplicable al Proyecto objeto de la presente consultoría y deben orientar todas las actuaciones que sean necesarias para su ejecución. Además, como se observa, dichos principios también contienen importantes definiciones como lo son el concepto de transporte público, ruta, habilitación, permisos de operación, entre otros.

Adicionalmente, la Ley 105 regula otros elementos relevantes que pueden llegar a tener incidencia en la ejecución del Proyecto de acuerdo con el alcance que éste vaya teniendo desde el componente técnico, como lo son las disposiciones sobre la reposición del parque automotor (regulado en los artículo 6 y 7 de la Ley), los perímetros de transporte y tránsito por carretera, así como también la integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, los Departamentos, Distritos y Municipios. Sobre este último aspecto, vale la pena citar lo establecido en el artículo 17 de la Ley 105.

De acuerdo con el artículo 17, las terminales de transporte terrestre hacen parte de la infraestructura municipal de transporte, pero la política sobre terminales de transporte en materia de regulación tarifaria y control operativo es ejercida por el Ministerio de Transporte, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2 de la disposición citada. Así las cosas, podría afirmarse que, en virtud de la anterior norma, el Municipio de Aguazul puede definir las acciones en materia de transporte relacionadas con las terminales de transporte terrestres en su territorio, cumplimiento en todo caso con las regulaciones que imparta y establezca el Ministerio de Transporte.

En el mismo sentido de lo contemplado anteriormente, el artículo 19 de la Ley 105 establece la obligación de la Nación y de las entidades territoriales de conservar todos los componentes de infraestructura de transporte de su propiedad.

Adicionalmente, el artículo 20 de la Ley 105 dispone que le corresponde al Ministerio de Transporte y a las entidades territoriales sobre la planificación e identificación de prioridades de la infraestructura de transporte. Como se observa, corresponde a las entidades territoriales la planeación de su respectiva infraestructura (definida para el caso de los municipios en el artículo 17 ya citado de la ley 105) y determinar las prioridades sobre su conservación y construcción. Esta competencia incluye la posibilidad de que las entidades territoriales destinen apropiaciones presupuestales con recursos propios o con aquellos que determine la Ley.

La Ley 105 establece en el artículo 21 algunas normas sobre tasas, tarifas y peajes para la construcción y conservación de infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Tratándose de infraestructura de transporte de la Nación, la norma es detallada y establece la posibilidad de que se fijen y cobren tasas y tarifas para la construcción y conservación de la infraestructura. La norma incluso establece principios de obligatoria observancia para la fijación y cobro de tasas tarifas y peajes.

A su vez, el artículo 28 de la referida Ley contempla una disposición aplicable a municipios en materia de tasas que pudiera ser interpretada sistemáticamente con lo dispuesto en el artículo 21 citado anteriormente.

De conformidad con lo contemplado en el artículo 28, el Municipio puede fijas tasas por el parqueo sobre las vías públicas e impuestos que desestimulen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades. La norma no establece una destinación específica de estas tasas o impuestos con lo cual podrían estudiarse la posibilidad de estos sean dispuestos a la conservación o construcción de infraestructura de transporte, de llegar a ser el caso.

Por otra parte, esta Ley contempla un importante apartado normativo relativo a la financiación y los recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte. Si bien muchas de las disposiciones sólo son aplicables la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, existe otro conjunto de normas que deben ser analizadas para el Proyecto objeto de la estructuración. Por ejemplo, el artículo 23 de la Ley 105 establece la financiación de los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de entidades territoriales. Por lo anterior el Municipio de Aguazul, puede financiar total o parcialmente la construcción de infraestructura de transporte, como aquella que se pretende construir para el presente Proyecto, a través del cobro de la contribución de valorización.

En el artículo 25 y siguientes de la mencionada Ley regulan el Fondo de Cofinanciación para la infraestructura urbana creado por el artículo 19 del Decreto 2132 de 1992, como un instrumento

para la financiación de proyectos de infraestructura de transporte urbano especial para departamentos y municipios.

Por último, conviene indicar que la Ley 105 contiene unas disposiciones especiales relativas a los contratos de obras por concesión para proyectos de infraestructura vial.

Las otras normas previstas sobre este particular en la mencionada Ley se refieren a aspectos.

5.2 LEY 336 DE 1996

La Ley 336 de 1996 por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte establece en el artículo primero que su objeto es "unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo, Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan".[31] Así las cosas, al igual que la Ley 105 de 1993, la Ley 336 contiene un conjunto importante de previsiones normativas sobre el servicio público de transporte, razón por la cual dividiremos su exposición y análisis por los temas más relevantes para el Proyecto.

El artículo 7 de la Ley objeto de estudio establece algunas reglas particulares relacionadas con los prestadores u operadores de servicios de transporte multimodal. Los operadores de servicios de transporte multimodal nacional o internacional tendrán que estar inscritos en el registro que para el efectos establezca el Ministerio de Transporte. Debemos indicar en todo caso que la Ley 336 no establece una definición especial o concreta sobre la categoría de transporte multimodal.

La Ley 336 de 1996 define los servicios conexos al transporte, dentro de los cuales incluyó a los terminales según el modo transporte correspondiente. Al respecto el artículo 27 establece que, los servicios que se prestan en terminales de transporte son considerados por la Ley como servicios conexos al transporte. Además, el artículo citado dispone que los diseños, la construcción y operación de dicha infraestructura deberá contemplar y disponer de mecanismos apropiados para el desplazamiento de discapacitados.

En el artículo 28 de la Ley 336 la actividad de las terminales de transporte está sometida al control y vigilancia del Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes.

La Ley 336 establece algunas normas relacionadas con las tarifas que se pueden fijar para cada uno de los modos de transporte. Sobre el particular el artículo 29 de la referida Ley establece que el Ministerio de Transporte tiene la función de formular la política y fijar los criterios para tener en cuenta para la directa, entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de

[31] *LEY 336 DE 1996 – Mintransporte*.
https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/385/1/LEY%20336%20DE%201996.pdf.

transporte[32]. En virtud de lo anterior, pudiera pensarse que, en su calidad de entidad rectora y orientadora del Sistema Nacional de Transporte, el Ministerio sería la entidad encargada de definirla posibilidad del cobro de tarifas distintas a las previstas en la Ley para la infraestructura que se pretende desarrollar en el Proyecto.

El articulo 30 menciona que las autoridades elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, teniendo en cuenta lo que estipulen los tratados internacionales sobre el régimen tarifario para cada modo de transporte en particular.

Por otra parte, la Ley 336 de 1996 contiene unas previsiones normativas especiales aplicables al servicio público de transporte terrestre automotor. Así, el artículo 56 de la mencionada Ley establece que este servicio además de ser público y esencial, se regirá por las normas especiales que en esta materia dispone la Ley y los reglamentos. Las autoridades territoriales (municipios y distritos) son competentes para tomar decisiones relacionadas con la utilización de su infraestructura de transporte. Cuando el servicio sea intermunicipal o dependiendo de la complejidad del asunto, el Ministerio de Transporte puede intervenir en decisiones relacionadas con dicha infraestructura municipal para garantizar los derechos de los usuarios del servicio público.

El artículo 58 de la Ley 336 establece de manera expresa que "Las autoridades locales no podrán autorizar servicios regulares por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta."[33] Este aspecto hace que sea indispensable para el Proyecto, buscar la coordinación entre las entidades territoriales que hacen parte del área de influencia del Proyecto, en cuanto se determine necesaria la adopción de medidas que no estén dentro del territorio del Municipio de Aguazul.

Conviene indicar que el artículo 62 de la Ley en comento establece algunos lineamientos relacionados directamente con la construcción y operación de nuevos terminales de transporte. Sobre el particular, el artículo mencionado dispone lo siguiente:

> *Artículo 62. Para la construcción y operación de nuevos terminales de transporte terrestre de pasajeros y/o carga se tendrán en cuenta los planes y programas diseñados por las oficinas de planeación municipal, así como el cumplimiento de los índices mínimos de movilización acordes con la oferta y la demanda de pasajeros, las redes y su flujo vehicular. Igualmente, sus instalaciones tendrán los mecanismos apropiados para el fácil*

---

[32] *RESOLUCIÓN NÚMERO DE 2016 – Mintransporte* https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/565/1/Resolucion%20Sice%20Tac%202%2013-07-16.pdf.

[33] *Leyes desde 1992 - Vigencia expresa y control de constitucionalidad ...*, http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_1122_1999_pr006.html.

desplazamiento de los discapacitados físicos, y serán de uso obligatorio por parte de las empresas de transporte habilitadas para ello"[34].

Así las cosas, para la ejecución de proyectos para la construcción y operación de nuevos terminales de transporte se deberán tener en cuenta los planes y programas diseñados por las oficinas de planeación municipal con base en los índices mínimos de movilización acordes con la oferta y demanda de pasajeros. Además, resulta relevante resaltar que, de conformidad con lo establecido en la norma citada, las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio de transporte tienen la obligación de usar las terminales construidas para los fines pertinentes. Los instrumentos de planeación del Municipio de Aguazul establecen algunos aspectos relacionados con la ejecución de infraestructura y terminales de transporte que, de conformidad con la norma citada, deberán ser tenidos en cuenta para la creación de nuevas terminales.

Para finalizar, resulta importante indicar que la Ley 336 de 1996 contempla algunas previsiones normativas que pueden ser relevante y tenidas en cuenta en fases más avanzadas de la estructuración, relativas a la seguridad, tarifas y equipos para la prestación del servicio de transporte (Capítulos quinto, séptimo y octavo de la referida Ley). Adicionalmente, esta Ley contempla un régimen sancionatorio, aplicable de manera especial al servicio público de transporte.

5.3 LEY 1682 DE 2013 MODIFICADA POR LAS LEYES 1742 DEL 2014 Y 1882 DEL 2018

El artículo 1 de Ley 1682 de 2013 define su ámbito de aplicación y establece que las disposiciones contenidas en dicha norma aplican a todos los proyectos de infraestructura de transporte.

El articulo2, define que la infraestructura de transporte es un sistema compuesto de un conjunto de bienes tangibles e intangibles que se encuentren relacionados con el transporte, dentro de los cuales se incluyen aquellos elementos de acceso, integración y traslado de personas, bienes o servicios.

De manera complementaria con lo anterior, el artículo 3 establece las características de la infraestructura del transporte.
Por su parte, el artículo 4 define los elementos que componen el concepto de "infraestructura de transporte" y establece los distintos componente que la integran. Así, el mencionado artículo establece lo siguiente:

"Articulo 4°. Integración de la infraestructura de transporte. La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por:

---

[34] *Leyes desde 1992 - Vigencia expresa y control de constitucionalidad*
http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0336_1996_pr001.html.

> *... 10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclorrutas, paraderos,* ***terminales****, estaciones y plataformas tecnológicas" (Destacado fuera del texto original)*[35]

En este sentido, el desarrollo del Proyecto entra en el ámbito de aplicación de la Ley 1682 del 2013 y aquellas que la modifican y reglamentan.

El artículo 5 de la Ley 1682 del 2013 establece que todas las acciones relacionadas con los proyectos de infraestructura materializan el interés general previsto en la Constitución y constituyen función pública ejercida a través de las entidades estatales competentes a nivel nacional y territorial o de particulares.

Los artículos del 7 al 18 de la Ley 1682 establecen algunos requisitos que deben tener y cumplir todos los proyectos de infraestructura de transporte. Así, el artículo 7 establece la obligación de identificar y analizar una serie elementos en la fase de estructuración de Proyectos de Transporte. Al respecto la norma en comento indica lo siguiente:

> *"Artículo 7°. Las entidades públicas y las personas responsables de la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte deberán identificar y analizar integralmente durante la etapa de estructuración, la existencia en el área de influencia directa e indirecta del proyecto, los siguientes aspectos, entre otros:*
> *a) Las redes y activos de servicios públicos, los activos e infraestructura de la industria del petróleo y la infraestructura de tecnologías de la información y las comunicaciones;*
> *b) El patrimonio urbano, arquitectónico, cultural y arqueológico;*
> *c) Los recursos, bienes o áreas objeto de autorización, permiso o licencia ambiental o en proceso de declaratoria de reserva, exclusión o áreas protegidas;*
> *d) Los inmuebles sobre los cuales recaigan medidas de protección al patrimonio de la población desplazada y/o restitución de tierras, conforme a lo previsto en las Leyes 387 de 1997 y 1448 de 2011 y demás disposiciones que las modifiquen, adicionen o complementen;*
> *e) Las comunidades étnicas establecidas;*
> *f) Títulos mineros en procesos de adjudicación, otorgados, existentes y en explotación;*
> *g) Diagnóstico predial o análisis de predios objeto de adquisición."*[36]

---

[35] *Leyes desde 1992 - Vigencia expresa y control de constitucionalidad ...*, http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1682_2013.html.

[36] *Diagnóstico de la Gestión Predial de la construcción de la Segunda ...*, https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/51833/2023johngabrielgomez.pdf?sequence=1.

Por su parte, el artículo 8 define unos principios que deben orientar la estructuración y estudio de proyectos de infraestructura de transporte dentro de los cuales, a efectos del Proyecto objeto de la estructuración, conviene resaltar es el principio de **conectividad** definido de la siguiente manera:

En la misma línea con lo anterior, el artículo 9 de la Ley 1682 establece que los proyectos de infraestructura de transporte se planificarán con la finalidad de asegurar la **intermodalidad, multimodalidad y la articulación e integración** entre sistemas de transporte.

Como se observa, la Ley 1682 establece la obligación de que los proyectos de infraestructura de transporte sean estructurados de forma tal que se asegure la intermodalidad de la infraestructura y la multimodalidad de los servicios que se prestan, aspecto que debe ser tenido en cuenta en la estructuración de la fase de Factibilidad del Proyecto.

El artículo 12 de la Ley define servicios conexos de transporte que están directamente asociada a la infraestructura, servicios o actividades que complementan el transporte y que permiten una operación modal o multimodal. Además, la norma lista algunos servicios conexos dentro de los que incluyó los terminales de pasajeros, pero la norma no es taxativa, con lo cual cualquier servicio que se enmarque en la definición contemplada se puede considerar conexo en los términos de la ley 1682.

Por otra parte, la Ley establece elementos obligatorios que deben contener los contratos de infraestructura de transporte. Así, el artículo 13 de la Ley establece que todos los contratos que desarrollen este tipo de proyectos deben contar con una cláusula en al cual se establezca la fórmula matemática que determine las eventuales prestaciones recíprocas en caso de terminación anticipada del contrato por acuerdo entre las partes o por decisión unilateral. Así mismo, el parágrafo de este artículo obliga a la entidad contratante a garantizar el equilibrio económico del contrato en cualquier de sus etapas para lo cual puede, incluso, pagar anticipadamente al contratista la recuperación de la inversión en la etapa de operación, de acuerdo con las condiciones que, nuevamente, tienen que pactarse en el clausulado del contrato.

En la misma línea, la Ley establece en el artículo 14 otras previsiones obligatorias que deben incluirse en los contratos de infraestructura de transporte. Así, el mencionado artículo establece la obligación de que los contratos tengan incorporadas cláusulas de solución de controversias que incluyan unas disposiciones particulares que determina el respectivo artículo sobre la integración de los tribunales de arbitramento, su funcionamiento, la competencia que tienen los árbitros o amigables componedores, entre otros aspectos.

El artículo 16 de la Ley 1682 de 2013 establece las entidades competentes sólo podrán abrir los procesos de selección para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte cuando cuenten con estudios de ingeniería en Etapa de Factibilidad[37], salvo algunas excepciones.

Así las cosas, le Ley 1682 de 2013 obliga a las entidades ejecutoras de proyectos de infraestructura de transporte a cumplir con unos requisitos relacionados con la incorporación de disposiciones contractuales y a contar con unos estudios de nivel de factibilidad para el proceso de contratación, aspecto que deben considerarse en la estructuración del Proyecto.

5.4 DECRETO ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE NO. 1079 DEL 2015

El Decreto 1079 del 2015 es el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte y compila todos los decretos que reglamentaban la prestación de los distintos modos y medios de transporte. Teniendo en cuenta que este decreto contiene un conjunto significativo de disposiciones, expondremos las normas relevantes aplicables al Proyecto relacionadas con terminales de transporte.

Artículo 1.1.3.2. El primer aspecto regulado en el Decreto 1079 del 2015 que debemos recalcar, tiene que ver con la creación de un Consejo Consultivo de terminales de Transporte que tiene como función proponer elementos de política pública. Al respecto el artículo 1.1.3.2. del mencionado decreto (artículo 21 del decreto 2761 de 2001)
establece lo siguiente:

Como se observa, el Consejo consultivo de terminales de transporte es un órgano consultor y asesor de Ministerio de Transporte, con lo cual no tiene injerencia directa sobre el desarrollo de Proyectos a nivel territorial. Sin embargo, el Consejo resulta ser un ente relevante en la adopción de políticas públicas y regulaciones sobre la calidad y eficiencia en la prestación de servicios públicos, razón por la cual conviene tener de presente su existencia y participación en el sector.

Otro de los elementos contenidos en el Decreto 1079 del 2015 que resulta de relevancia para el Proyecto, es la definición de "terminal de transporte terrestre de pasajeros", contenida en el artículo 2.2.1.4.4. del mencionado Decreto (artículo 7 del Decreto 171 del 2001). Al respecto, la norma en comento dispone lo siguiente:

> *"Terminal de transporte terrestre de pasajeros: es aquella instalación que presta servicios conexos al sistema de transporte como una unidad de operación permanente en la que se*

[37] El artículo 12 de la Ley 1682 define Factibilidad de la siguiente manera: Fase 2. Factibilidad. Es la fase en la cual se debe diseñar el proyecto y efectuar la evaluación económica final, mediante la simulación con el modelo aprobado por las entidades contratantes. Tiene por finalidad establecer si el proyecto es factible para su ejecución, considerando todos los aspectos relacionados con el mismo.

concentran la oferta y demanda de transporte, para que los usuarios en condiciones de seguridad y de comodidad accedan a los vehículos que prestan el servicio público de transporte legalmente autorizado a las sociedades transportadoras".[38]

De conformidad con el objeto del Decreto 2762 del 2001 unificado en la Sección 10 del Decreto 1079 del 2015, esta norma es fundamental para el Proyecto objeto de la consultoría toda vez que define las condiciones y requisitos mínimos para la creación de las terminales de transporte y reglamente la operación de la actividad transportadora que se desarrolla en dicha infraestructura.

Así, el artículo 2.2.1.4.10.2 del Decreto 1079 del 2015 (artículo 2 del Decreto 2762 del 2001) establece que los servicios que se prestan en las terminales son servicios públicos, aspecto que concuerda con los previstos en la Leyes 105 y 336 estudiadas anteriormente.

Adicionalmente, los artículos 2.2.1.4.10.3 y 2.2.1.4.10.4 del Decreto 1079 del 2015 (artículo 3 y 4 del Decreto 2762 del 2001) establecen que los terminales de transporte deben ser administradas y operadas por sociedades de capital privado, público o mixto que cumplan con los requisitos previstos en la Ley y las normas que la desarrollan.

El artículo 2.2.1.4.10.1.1 del Decreto 1079 del 2015 establece las competencias que tienen las autoridades de transporte nacionales y territoriales en relación con las terminales de transporte:

"Artículo 2.2.1.4.10.1.1. Autoridades. En materia de terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera, y para los diferentes efectos, se consideran autoridades competentes las siguientes:[39]

Autoridad municipal o distrital: para la determinación de los planes y programas contenidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, POT, el traslado de las empresas de transporte a las instalaciones del terminal de transporte y la prohibición del establecimiento de terminales en instalaciones particulares diferentes a las aprobadas por el Ministerio de Transporte dentro del perímetro de los respectivos municipios.

Ministerio de Transporte: para la regulación, autorización a nuevos terminales, reglamentación de la operación de las terminales de transporte y fijación de la tasa de uso[40].

---

[38] *Decreto 171 de 2001 - Función Pública* https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=4306.

[39] *053 Reglamento Terminal Terrestre - PDFCOFFEE.COM*, https://pdfcoffee.com/053-reglamento-terminal-terrestre-6-pdf-free.html.

[40] *DECRETO 2762 DE 2001 - SUIN – JURISCOL*, https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1488409.

Superintendencia de Puertos y Transporte: para la inspección, control y vigilancia de la operación de los terminales de transporte, y del desarrollo de programas de seguridad en la operación del transporte"[41].

De acuerdo con lo anterior las autoridades territoriales tienen competencia para tomar decisiones relacionadas con la infraestructura de transporte en el marco de la ejecución de sus políticas de planificación territorial. Por su parte, el Ministerio de Transporte es la autoridad encargada de la regulación, la autorización de nuevos terminales y la fijación de tasas de uso. Por último, la Superintendencia de Puertos y Transporte es la encargada de la inspección, control y vigilancia de la operación de terminales de transporte.

El Decreto 1079 establece en su artículo 2.2.1.4.10.2.1. que "para la creación y operación de una terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, se deberá efectuar por la sociedad interesada, sea esta privada, pública o mixta, un estudio de factibilidad que contenga la justificación económica, operativa y técnica del proyecto"[42].

Teniendo en cuenta lo anterior, el artículo 2.2.1.4.10.2.2. establece elementos mínimos que debe contener la justificación técnica del estudio del que trata el artículo anterior. Así, la norma en mención dispone lo siguiente:

> *Artículo 2.2.1.4.10.2.2. Justificación técnica. El estudio de factibilidad deberá contener como mínimo: número de empresas de transporte, número y clase de vehículos, número de despachos, rutas que confluyen tanto en origen, tránsito o destino, demanda total existente de transporte y la oferta de transporte. La proyección de la infraestructura deberá garantizar el cubrimiento del crecimiento de la demanda del servicio, mínimo por los próximos 20 años, así como prever que la misma permita el adecuado acceso y salida del terminal de transporte en forma permanente. En todo caso las condiciones técnicas y operativas ofrecidas deberán permitir una explotación rentable, eficiente, segura, cómoda y accesible a todos los usuarios, contando con mecanismos para el fácil desplazamiento de los discapacitados físicos".*

Como se observa, el anterior artículo establece unos requisitos mínimos que debe contener el estudio o justificación técnica, financiera y operativa de la terminal, pero adicionalmente indica que el proyecto en cuestión debe estar en capacidad de garantizar el cubrimiento del crecimiento de la demanda del servicio por mínimo 20 años.

El artículo 2.2.1.4.10.2.3 regula todo el trámite y proceso de aprobación de los proyectos de la siguiente manera:

---

[41] *MINISTERIO DE TRANSPORTE SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE*, https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2024/Julio/Notificaciones_09_RIA/5727.pdf.
[42] *DECRETO 2762 DE 2001 - SUIN – JURISCOL*, https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1488409.

"Artículo 2.2.1.4.10.2.3. Aprobación del proyecto. El peticionario deberá presentar solicitud formal, dirigida al Ministro de transporte y adjuntar al estudio de qué trata el artículo 2.2.1.4.10.2.1 del presente decreto, los siguientes documentos: manual operativo de la terminal, licencia ambiental, licencia de urbanismo, acreditación o certificado de existencia y representación legal de la sociedad, si son entes territoriales las correspondientes autorizaciones de las asambleas o concejos municipales y las demás que ordene la ley. Cuando la solicitud reúna los requisitos exigidos en la presente Sección, el Ministerio de Transporte, dentro del término de tres (3) meses contados a partir de la fecha de radicación, se pronunciará sobre la solicitud a través del correspondiente acto administrativo, otorgando o negando la habilitación".

De acuerdo con lo anterior, el Ministerio de Transporte debe aprobar el proyecto de terminales de transporte a solicitud del interesado en adelantar la construcción, desarrollo y operación de dicha infraestructura.

Así, la solicitud que se eleve al Ministerio debe tener:

(i) Estudios de los que trata lo artículos anterior mencionados;
(ii) Manual operativo de la terminal;
(iii) licencia ambiental;
(iv) licencia de urbanismo;
(v) acreditación o certificado de existencia y representación legal de la sociedad o en caso de que sean entes territoriales las correspondientes autorizaciones de asamblea o concejos[43].

El artículo 2.2.1.4.10.3.1. del Decreto 1079 de 2015 define las tasas de uso como "el valor que deben cancelar las Empresas de Transporte por el uso de las áreas operativas de los terminales de transporte terrestres de pasajeros por carretera, a la empresa terminal de transporte"[44].

Este Decreto no desarrolla aspectos sobre la fijación de las tasas de uso, sin embargo, de la norma citada se desprende que la tasa tendrá una doble destinación, ya que parte de esta se destinará al desarrollo de programas atinentes a la seguridad y otra parte va directamente a la empresa que opera la terminal de transporte. También se desprende de la norma mencionada que el Ministerio podrá categorizar a las terminales de transporte con el fin de fijar tasas de uso diferenciales.

---

[43] *DECRETO 2762 DE 2001 – Mintransporte*
https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/124/1/DECRETO%202762%20DE%202001.pdf.
[44] *CONSIDERANDO*, https://mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=16398.

El artículo 2.2.1.4.10.6. Respecto de las obligaciones que las empresas transportadoras tienen frente a las terminales de transporte terrestre automotor:

Las terminales de transporte son de uso obligatorio para las empresas transportadoras para el despacho o llegada de sus vehículos.
Por otro lado, el artículo 2.2.1.4.10.5.2 establece los siguientes deberes de las empresas transportadoras:

> *"Artículo 2.2.1.4.10.5.2. Deberes. Son deberes de las empresas transportadoras usuarias de terminales de transporte los siguientes:*
> *1. Cumplir con las disposiciones establecidas en la ley y en la presente Sección.*
> *2. Cumplir las normas de tránsito dentro de los terminales[45].*
> *3. Dar precisas instrucciones a los conductores, para detener sus vehículos en los puntos de control periférico de los terminales y permitir a las autoridades de transporte y tránsito la revisión del recibo de pago de las tasas de uso.*
> *4. Pagar oportuna e integralmente las tasas de uso, las cuales serán cobradas por la empresa terminal de transporte a las empresas transportadoras por los despachos efectivamente realizados, en los términos de la presente Sección y de la resolución respectiva.*
> *5. Suministrar información permanente, veraz y oportuna sobre el servicio, tanto a la empresa terminal como a los usuarios".*

Por último, el artículo 2.2.1.4.10.5.3. establece las siguientes prohibiciones aplicables a las empresas transportadoras, usuarias de los terminales de transportes:

De conformidad con lo anterior, las empresas transportadoras tienen un conjunto de obligaciones, deberes y prohibiciones que deben ser cumplidas por ministerio de la Ley en el marco del uso de las terminales de transporte. Estos obligaciones favorecen la ejecución del Proyecto y deben incluirse en el análisis de la estructuración objeto del presente Contrato.

El artículo 2.2.1.4.10.4.1 del Decreto 1079 establece un total de 11 obligaciones de las empresas terminales de transporte las cuales citamos a continuación:

"1. Operar los terminales de transporte de conformidad con los criterios establecidos en la presente Sección y las normas que la complementen o adicionen[46].
2. Prestar los servicios propios del terminal relacionados con la actividad transportadora, en condiciones de equidad, oportunidad, calidad y seguridad.

---

[45] *Decreto 2762 de 2001 - Gestor Normativo - Función Pública*, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=11067.
[46] *Decreto 1079 de 2015 - La Terminal de Transporte*, https://www.terminaldetransporte.gov.co/la-entidad/transparencia-y-acceso-a-la-informacion-publica/decreto-1079-de-2015/.

3. Elaborar y aplicar su propio Manual Operativo, de conformidad con las disposiciones vigentes o las que se expidan para tal fin.
4. Permitir el despacho, únicamente a las empresas de transporte debidamente habilitadas, en las rutas autorizadas o registradas ante el Ministerio de Transporte.
5. Definir de conformidad con la necesidad del servicio y la disponibilidad física la distribución y asignación de sus áreas operativas.
6. Permitir al interior del terminal, el desempeño de sus funciones a las autoridades de transporte y tránsito respecto del control de la operación en general de la actividad transportadora.
7. Expedir oportunamente el documento que acredita el pago de la tasa de uso al vehículo despachado desde el terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.
8. Con fundamento en el artículo 2 de la Ley 336 de 1996 y en consonancia con los programas de seguridad que implemente el Ministerio de Transporte, las empresas terminales de transporte en operación deberán disponer, dentro de las instalaciones físicas de cada terminal de transporte, los equipos, el personal idóneo y un área suficiente para efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a una muestra representativa de los conductores que estén próximos a ser despachados del respectivo terminal. (...)
9. Suministrar al Ministerio de Transporte de manera oportuna la información relacionada con la operación del transporte de pasajeros de acuerdo con los formatos, plazos y medios que para este fin establezca el Ministerio.
10. Cobrar las tasas de uso fijadas por el Ministerio de Transporte en los términos de la presente Sección y de la resolución respectiva.
11. No permitir, bajo ningún pretexto, dentro de las instalaciones de las terminales, el pregoneo de los servicios o rutas que prestan las empresas transportadoras". [47]

De conformidad con las obligaciones establecidas en el artículo citado, las empresas terminales de transporte deben prestar sus servicios sin favorecer a una o varias empresas y tiene la obligación prestar sus servicios únicamente a empresas transportadoras expresamente habilitadas por la autoridad competente.

Para terminar con la exposición de las disposiciones relevantes para el Proyecto contenidas en el Decreto 1079 del 2015, debemos indicar que esta norma también establece unas normas especiales sobre las sanciones y procedimientos aplicables, establecen disposiciones para el fomento de la colaboración de las autoridades de tránsito y por último, dispone en el artículo 2.2.1.4.10.7.1 que los Alcaldes Municipales "podrán ordenar el traslado de las empresas de transporte a los terminales, prohibiendo su funcionamiento en instalaciones particulares dentro del perímetro urbano de los respectivos municipios".

5.5 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 5454 DE NOVIEMBRE 30 DE 2016.

[47] *Decreto 2762 de 2001 - Gestor Normativo - Función Pública*, https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=11067.

"Infraestructura de las Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera"[48].

5.6 RESOLUCIONES Y ACUERDOS MUNICIPALES

Entre las resoluciones y acuerdos municipales de Aguazul se destacan los siguientes:

5.6.1 Acuerdo N° 029 de 21 diciembre de 2012

Por medio del cual se crea la empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Aguazul "Garcero del Llano"

5.6.2 Resolución 0347 del 29 de noviembre de2018

Por medio del cual el municipio de aguazul Casanare aclara el área de los linderos del predio identificado con folio de matrícula N° 47054005 y cedula catastral N° 85010010000250001000 bien inmueble en el cual funciona el Terminal De Transporte Del Municipio De Aguazul El Garcero Del Llano"

5.6.3 Acuerdo N° 011 del 11 de diciembre de 2018

Por medio del cual se deroga el acuerdo N° 001 del 23 de febrero de 2017 y se adopta un nuevo manual operativo del terminal Transporte de Aguazul "Garcero del Llano E.I.C.E."

5.6.4 Acuerdo N° 004del 11 de diciembre de 2023

Por medio del cual se adopta el incremento salarial ordenado por el gobierno nacional y en consecuente pago del retroactivo salarial correspondiente a la vigencia fiscal 2023, de los servidores públicos y trabajadores oficiales de la empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Aguazul "Garcero del Llano E.I.C.E

---

[48] *ESTUDIO DE FACTIBILIDAD IMPLEMENTACI N DEL TERMINAL DE ... - Unilibre*, https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/23821/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=1.

6 ESTRUCTURACION NORMATIVA

La estructuración normativa para la construcción de un nuevo terminal de transporte terrestre de pasajeros o ampliación del existente en el municipio de Aguazul Casanare implica varios pasos clave que deben alinearse con las regulaciones y normativas nacionales y locales para lo cual se analizara las condiciones urbanísticas contendías en el PBOT del municipio de Aguazul, resoluciones y acuerdos municipales relacionado con el Terminal de Transporte y la norma técnica colombiana NTC 5454

6.1 PLAN BASICO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

6.1.1 Documento diagnóstico

6.1.1.1 Numeral 2.4 Estructura administrativa

La Estructura Orgánica para el municipio de Aguazul estaba definida según Decreto No. 048 del 28 de Julio del 2008, pero tuvo modificaciones a partir del Acuerdo No. 042 del 22 de diciembre de 2014, "Por el cual se modifica la estructura orgánica de la alcaldía del municipio de Aguazul y se señalan las funciones generales de sus dependencias". Adicionalmente modificado por el Acuerdo No. 014 de 26 de noviembre de 2016 "Por el cual se modifica la estructura orgánica y administrativa de la Alcaldía del Municipio de Aguazul y se señalan las funciones generales de sus dependencias".

En el artículo primero del mencionado Acuerdo quedó establecida la estructura organizacional del Sector Central de la Alcaldía Municipal de Aguazul, conformada de la siguiente manera:

4.	Entidades descentralizadas del Orden Municipal /Vinculadas
4.1.	Empresa de Servicios Públicos de Aguazul "ESPA" Vinculada a la Secretaría de Obras Públicas
4.2.	Empresa Social del Estado Hospital de Aguazul "Juan Hernando Urrego" vinculada a la Secretaría de Salud y Gestión Social
4.3.	Empresa Industrial y Comercial "CASALAC" vinculada a la Secretaría de Desarrollo Económico y Ambiental
4.3.	Fondo de Fomento Agropecuario y Micro empresarial de Aguazul vinculado a la Secretaría de Desarrollo Económico y Ambiental
4.4.	Terminal de transportes de Aguazul "Garcero del Llano" vinculada a la Secretaría de Gobierno.
Fuente: Acuerdo No. 014 de 26 de noviembre de 2016	

6.1.1.2 Numeral 3.6.2. Transporte

En el municipio de Aguazul el transporte terrestre, es prestado principalmente por seis empresas de transporte de pasajeros, (Coflonorte, Cootransbol, Autoboy, Sugamuxi, Morichal y Cootransaguazul), dos de ellas (Coflonorte y Concorde), a través de los buses Libertadores; y otras

dos (Autoboy y Flota Sugamuxi), prestan el servicio principalmente por la vía marginal de la selva o "troncal del llano" a las ciudades de Arauca, Yopal, Villavicencio y Bogotá, y por la vía del Cusiana a las ciudades de Sogamoso, Tunja, Bogotá y Bucaramanga; los tiempos de viaje a estas ciudades oscilan entre 8 horas (Bogotá – Sogamoso – Yopal), 8 - 14 horas (Villavicencio - Aguazul– Arauca) y 15 horas (Aguazul – B/manga). Y dos empresas de transportes especiales (Cotrasic, Cotrascu, Catranses).

Las empresas Sugamuxi, Cootransaguazul, Autoboy, Coflonorte cubren las rutas intermunicipales hacia Yopal, Maní, Villanueva y Tauramena; los tiempos de recorrido a dichos municipios, que se encuentran cercanos a Aguazul, oscilan entre 30 minutos y 2 horas. El servicio en el área rural es prestado por la empresa Cootransaguazul hacia los sectores rurales, mediante autorización municipal otorgada con la Resolución 047 de octubre de 2006, hacia: ruta 1: Aguazul – Llano Lindo y viceversa; Ruta 2: Aguazul – La Graciela y viceversa; Ruta 3: Aguazul – La Vegana – Manoguía y viceversa; El terminal fue autorizado mediante resolución 037 del 14-01-2015, siendo el único en Casanare y Arauca.

En el área urbana, el servicio de transporte es prestado por la empresa Comultaxi a través de su flota de taxis . El terminal de transportes se encuentra ubicado entre las calles 8 y 9 y entre las carreras 14 y 15, en él se localizan los buses, busetas y taxis de las empresas mencionadas anteriormente. Está ubicado sobre una de las vías más importantes de acceso a la zona urbana, que es la calle 9 a tan solo dos cuadras al sur del Parque Principal Los Canaguaros.

Alrededor del Terminal se desarrolla un sector comercial que favorece el parqueo (de manera ilegal) sobre la calle 9, sobre la que también se estaciona el parque automotor que presta el servicio de transporte urbano, rural e intermunicipal. Según el decreto municipal 009 de diciembre de 2014, se establece que los vehículos de servicio veredal y los de acarreos deberán salir de la plaza de mercado. Las vías urbanas por las que se movilizan las rutas de transporte público. El servicio básico es el de taxis, mixtos y urbanos, los taxis únicamente pueden prestar servicio individual urbano y dentro del municipio con planilla de viaje; los mixtos prestan servicio rural para pasajeros y carga; los urbanos, son colectivos dentro del área urbana. En conclusión, los vehículos veredales no existen y, no obstante, la alcaldía está expidiendo tarjetas de operación.

6.1.2 Documento Formulación:

6.1.2.1 Numeral 2.2.2.1. Componentes del sistema vial urbano y de transporte

El sistema vial urbano y de transporte está compuesto por la infraestructura, los vehículos y la organización para la prestación del servicio. En el municipio de Aguazul existe únicamente el modo de transporte terrestre, por carretera. En el caso del sistema de transporte, aun cuando algunos de los elementos que lo componen se localizan fuera del suelo urbano, es pertinente su relación,

por cuanto el sistema urbano no podría funcionar sin la participación de los elementos localizados en el suelo rural. Los componentes del sistema de trasporte en el Municipio son los siguientes:

a. Infraestructura: Compuesta por la red vial carretera y el terminal de transporte.

- Red vial carretera: Compuesta por las vías de primero, segundo y tercer orden, localizadas en el suelo rural, pero que llegan o parten del área urbana; y por la red vial urbana.

b. Terminal de Transporte: Este componente, está conformado, a su vez, por los siguientes elementos:

- Terminal actual de pasajeros, localizado en el centro del suelo urbano cabecera.

Futuro Terminal de transporte de pasajeros de transporte terrestre, siempre y cuando el terminal actual sea reubicado, dentro del suelo urbano o de expansión urbana, siempre que la norma vigente en su momento, así lo permita.

c. Organización para la prestación del servicio de transporte: Este componente del sistema está integrado, a su vez, por tres niveles de jurisdicción administrativa de carácter oficial y por las empresas privadas prestadoras del servicio, a saber:

- Autoridad nacional de transporte: Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías, Agencia Nacional de Infraestructura.
- Empresas concesionarias dueñas y operadoras de las vías de primer orden que llegan, delimitan y/o pasan por el suelo urbano: Estructura Plural Arauca (Covioriente), concesionaria de la vía Marginal de la Selva o Ruta Nacional 65; en el futuro, la concesionaria de la Vía del Cusiana o Ruta Nacional 62, en el evento en que la misma sea, efectivamente, concesionada.
- Autoridad Departamental de Tránsito.
- Administración del Terminal de Transporte.
- Empresas prestadoras del servicio de transporte urbano e intermunicipal.

El PBOT vigente del municipio de Aguazul señala un polígono para la reubicación del terminal de transporte (Plano CU-06 Equipamientos urbanos) en un predio de 6.02 hectáreas. En la siguiente figura se observa este predio.

Figura 1. Área Proyectada para reubicación del Terminal del PBOT Acuerdo 028 de 2024



Fuente: Fotografía propia y datos del PBOT de Aguazul

6.2 NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 5454

Es una norma que sirve de guía para establecer los requisitos mínimos técnicos y de diseño para la construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera en Colombia.

Esta norma es fundamental para asegurar que las terminales de transporte cumplan con los estándares de calidad, seguridad y funcionalidad necesarios para ofrecer un servicio eficiente y seguro a los usuarios.

La NTC 5454 busca definir los requisitos técnicos para el diseño, construcción y operación de terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera. Su propósito es garantizar que estas instalaciones proporcionen condiciones adecuadas para el transporte de pasajeros, así como para la operación eficiente y segura de los vehículos.

Alcance: Aplica a todas las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera en Colombia, abarcando aspectos de infraestructura, seguridad, accesibilidad y servicios.

6.2.1 Diseño de la Infraestructura

Distribución Espacial: Define cómo deben organizarse las diferentes áreas dentro de la terminal, como andenes de llegada y salida, áreas de espera, y zonas comerciales, para optimizar el flujo de pasajeros y vehículos.