

## **ANEXO No. 5**

### **DEL SISTEMA VIAL Y DE TRANSPORTES DE BUENAVENTURA**

#### **CAPÍTULO 1. Componentes**

##### **1. Del sistema vial y de transporte.**

Los componentes del sistema de infraestructura vial y de transporte del Municipio de Buenaventura están determinados por los siguientes subsistemas:

- 1-Subsistema de transporte Interregional y rural,
- 2-Subsistema de transporte de carga,
- 3-Subsistema arterial básico,
- 4-Subsistema de vías marginales y paisajísticas
- 5-Subsistema de transporte acuático.
- 6-Subsistema Aéreo.

El plano PU- 02 muestra la propuesta del sistema vial y transporte.

##### **2. Del Subsistema de transporte interregional, urbano y rural.**

Corresponde a las vías de enlace Inter-regional y rural con la zona urbana y suburbana del municipio. Los componentes del subsistema de transporte interregional. Ver plano PR-07.

1. Corredor Vial carretera Simón Bolívar , conecta con la ciudad de Cali y el resto del país.
2. Corredor vial Gallinero-Málaga , conecta con Málaga y el Bajo Calima .
3. Corredor vial Campo Hermoso , conecta con el corregimiento de Campohermoso.
4. Corredor vial Córdoba ,conecta con el corregimiento de Córdoba.
5. Corredor Acuapista Litoral Sur Pacífico , es la unión de esteros y canales
1. Centro Logístico y de distribución del Transporte , es el sitio de confluencia para la distribución del transporte multimodal ubicado en el centro definido como de distribución.

##### **3. Del Subsistema de transporte de carga.**

Es la infraestructura de transporte dentro de la zona urbana y suburbana donde el transito principal son los vehículos para el transporte de carga.

##### **4. Para el desarrollo del subsistema de transporte de carga .**

Deberá realizarse un estudio para determinar los diferentes alcances de cada elemento. Ver plano PU-02 el cual hace parte del presente acuerdo.

1. Vía Alternativa Interna (costado norte)
2. Avenida Ferroviaria (c.8ª y cra, 21c ).
3. Prolongación de la Avenida Ferroviaria (c.8ª).
4. Avenida Colpuertos
5. Prolongación Avenida Colpuertos
6. Antigua carretera Simón Bolívar. (Sector Reten – Zacarías)
7. La nueva línea ferrea (corredor via Alternativa Interna)
8. Terminales Portuario (Zona Insular, sector norte, Aguadulce, Puerto Solo, Complejo Industrial, Muelle maderero, Instalaciones terminal de ferrocarriles nacionales, Aeropuerto de Carga Aguadulce)
9. Viaductos Estero Aguacate y Aguacatico.
10. Vía al puerto industrial de Aguadulce (Gallinero-Aguadulce)

##### **5. Del Subsistema arterial básico**

Son las vías e infraestructura que componen la red básica de la ciudad y son por lo tanto determinantes de la estructura y forma urbana. Canalizan el transito correspondiente fundamentalmente a los que se desplazan entre sectores urbanos y suburbanos.

## 6. Definición de los Componentes del Subsistema Arterial Básico

1. Vías arterias principales.- Estas vías conforman la red vial básica de la ciudad considerada como un todo. Conectan sectores urbanos y suburbanos distantes, integrándolos a la actividad urbana propiamente dicha. Tienen características geométricas que le permiten alojar volúmenes vehiculares intensos a velocidades medias. Todos los movimientos de larga distancia, desde y dentro de la ciudad, se deben canalizar a lo largo de estas vías.
2. Vías arterias secundaria.- Estas vías distribuyen el tránsito dentro de las áreas residencias, industriales, comerciales, institucionales y recreacionales de la ciudad. Constituyen la unión entre las vías arterias principales y las vías de la áreas con uso de suelo claramente definido, es decir, áreas libres de tránsito extraño, en donde predomina el uso del suelo sobre el uso de los vehículos. Su función principal es la alimentar las vías colectoras y las vías arterias principales sin atravesar esta última.
3. Vías Colectoras.- Estas vías distribuyen el tránsito dentro le las distintas áreas que conforman la ciudad, permitiendo la accesibilidad directa a las zonas residenciales, institucionales y recreacionales. Son el vínculo entre las vías arterias secundarias y las vías locales.

## 7. De los Componentes del subsistema arterial básico.

Ver plano PU-02. Corresponde a éstos:

a- Vías arterias principales:

Av. Simón Bolívar : Compuesto por diez (10) tramos determinados entre once (11) intersecciones viales especiales en la parte continental de la ciudad; y por su prolongación bifurcada a través de las carreteras Simón Bolívar y Cabal Pombo, dentro del perímetro urbano. Estará conformado en su zona vehicular:

- Por dos calzadas centrales aisladas mediante un separador intermedio, que integran la zona vehicular principal, cuyo uso es en doble sentido Para todos sus tramos y para sus prolongación.

- Por una calzada lateral en su costado sur, en siete (7) de los tramos e intersecciones viales especiales (se exceptúan los tramos comprendidos entre las intersecciones No. 15 de las avenidas ferroviarias y Colpuertos en la isla No. 16 de Almaviva entre esta última y la No. 17 del Sena, y entre las intersecciones No. 24 de la Américas y No. 25 del Reten ), siendo opcional en su prolongación bifurcada a través de las carreteras Simón Bolívar Y Cabal Pombo e implicar un separador intermedio con respecto a la calzada central.

- Por una calzada lateral en su costado norte, pero esta únicamente para cuatro (4) de dichos tramos (los comprendidos entre la s intersecciones viales especiales No. 15 de las avenidas ferroviaria y Colpuertos en la isla y No. 16 de Almaviva ; entre esta última y la No.17 del Sena; entre la intersecciones No. 19 de Juan XXIII y No. 20 del Jardín; y entre la intersecciones No. 21 de Bellavista y No. 22 de la transformación ) y para seis (6) de las intersecciones viales se ( exceptúan las No. 15 de las Avenidas ferroviarias y Colpuertos, la No. 17 del Sena, la No. 18 del Kennedy, la No. 20 del Jardín y la No. 25 del Reten ), siendo opcional en su prolongación bifurcada e implica un separador intermedio con respecto a la calzada central.

- La calzada lateral norte por el tramo comprendido entre las intersecciones No.15 de la Avenidas Ferroviarias y Colpuerto y No. 16 de Almaviva corresponde a la Vía de interconexión Norte v-3 o variante para transporte de carga cuyo uso es un doble sentido e incluye un nuevo puente junto al actual del Piñal e implica una zona para el ferrocarril en el separador intermedio lateral.

- La calzada lateral Norte para el tramo comprendido entre la s intersecciones No. 16 de Almaviva y No. 17 del Sena, corresponde a la vía de enlace con la del muelle pesquero, e implica una zona para el ferrocarril en el separador intermedio lateral.

- Las calzadas laterales son para uso en sentido único pero en direcciones contrarias y aisladas mediante separadores, integrando las zonas vehiculares de servicio; pero además se comportan como tales los trayectos muy próximos de vías paralelas cuyo uso es en doble sentido (carretera antigua y calle sexta A y séptima del Barrio Independencia y Urbanización Ar-9) en el costado Norte.

- La zona peatonal, por franjas verdes y andenes laterales.

- Dimensiones de los tramos de la Av. Simón Bolívar .

-Eje vial arterial principal norte, recorre desde la ciudadela Buenaventura hacia el costado norte hasta desviarse y llegar al estero Gamboa ( E1'007.000-E1'008.000 - N921.500-N923.000)

-Eje vial arterial Principal Av. La Gloria, Va desde Av. Cabal Pombo (Barrio. El Caldas) hasta el actual aeropuerto. (E1'009.000-E1'010.000 - N914.000-N919.000).

b. Eje arterial principal Av. Sur :

Especificaciones: Va desde el barrio Antonio Nariño (Comuna 11) pasa por el estero el Pailón, la antigua carretera Simón Bolívar por cercanía Universidad del Pacífico pasa por la Av. La Gloria y recorre todo el sur de la comuna 12 hasta salir por Citronela.

## **8. De las dimensiones de las vías arteriales principales**

1-En secciones que no incluyen vías de servicio. (parte continental de la ciudad).

1.1 Ancho total: Veinticuatro metros (24 mts)

1.2 Ancho total vehicular: Dieciséis metros (16 mts), (dos calzadas y un separador intermedio)

1.3 Ancho de calzada: Siete metros con veinticinco centímetros (7.25 mts).

1.4 Ancho del separador central: Un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts).

1.5 Ancho total de las zonas peatonales laterales : cuatro metros cada costado (4.00 mts)

2- En secciones que incluyen únicamente una vía de servicio parte Continental de la Ciudad).

2.1 Ancho total : Treinta y cinco metros con treinta centímetros (35.30 mts).

2.2 Ancho total zona vehicular (dos calzadas principales y una de servicios). dos separadores, uno central y otro lateral : Veinticuatro metros cincuenta y cinco centímetros (24.55 mts).

2.3 Ancho de la zona vehicular principal, (dos calzadas y un separador central): dieciséis metros (16.00 mts).

2.4 Ancho de la zona vehicular de servicio, Ocho metros con cincuenta de servicio (una calzada y un separador centímetros (8.50 mts) lateral)

2.5 Ancho calzada: Siete metros con veinticinco centímetros (7.25 mts).

2.6 Ancho del separador central: Un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts)

2.7 Ancho del separador lateral Un metro con treinta centímetros (1.30 mts).

2.8 Ancho de las zonas: Cuatro metros Norte (4mts) seis metros con setenta y cinco centímetros al sur (6.75 mts)

3- En secciones correspondientes a pares viales (parte insular de la ciudad ).

3.1 Ancho total de cada vía: Doce metros (12.00 mts).

3.2 Ancho total zona vehicular Ocho metros (8.00 mts) (una sola vía).

3.3 Ancho de las zonas peatonales. Dos metros en cada costado (2.00 mts).

## **9. De las vías arterias secundarias.**

Ver plano PU-02. Conforman las vías arterias secundarias las siguientes estructuras:

1. Par vial de la Avenida Boyacá (cra. 5ª ) y de la carrera cuarta ( del área central).

2. Par vial de las calles Sexta y Séptima y diagonal tercera (del área central)

3. Par vial de las calles Primera y Segunda (del área central Pueblo nuevo)

4. Carretera antigua de la Isla (c.5ª).

5. Anillo vial John F. Kennedy Sn. Francisco, Juan XXIII, Rockefeller, Bellavista, El Cristal, Transformación, Grancolombiana, El Dorado, Los Pinos Panamericano.

6. Anillo vial Comuna 12 costado norte, Carlos Holmes Trujillo, antigua línea férrea.

7. Via Jhon F. Kennedy , Glorieta, Cementerio, vía alterna Interna.

8. Via Modelo, Glorieta, El jardín, Lienea Ferrea, Via Alterna interna.

9. Anillo Vial Gamboa – Antonio Nariño : Gamboa, 12 de Abril, Independencia, 6 de Enero, Glorieta Grancolombiana, El colon, Antonio Nariño.

## **10. De las dimensiones de las vías arterias secundarias .**

1. En secciones correspondientes a vías únicas :

1.1 Ancho total (en la parte insular de la ciudad) Catorce metros (14.00 mts)

1.2 Ancho total (en la parte continental de la ciudad) Dieciocho metros (18.00 mts)

1.3 Ancho total de la zona vehicular (en la parte continental e insular de la ciudad). diez metros con cincuenta centímetros (10.50 mts).

1.4 Ancho de las zonas peatonales laterales. Un metro con setenta y cinco centímetros en la parte insular de la ciudad en cada costado (1.75 mts). Tres metros con setenta y cinco centímetros en la parte Continental de la ciudad, en cada costado. (3.75mts).

2. En secciones que incluyen vía férrea y área de reserva para vía de servicio especial y zona verde (parte continental de la ciudad ).

2.1 Ancho de la zona vehicular principal. Diez metros con cincuenta centímetros (10.50 mts).

2.2 Ancho de la zona vehicular de servicio incluyendo el ferrocarril, (una calzada y un Diecisiete metros (17.00 mts. separador lateral y vía férrea

2.3 Ancho de las zonas peatonales laterales Tres metros con veinticinco centímetros en cada costado (3.25 mts)

## **11. De las vías colectoras.**

Relación de las Vías Colectoras :

1. Avenida Lara (Cra. 17).
2. Calle del Jorge y del Lleras (Cra. 19).
3. Calle del Firme y del Capricho (Cra. 16 y Calle.3ª).
4. Calle de la Abeja (Cra. 17 C. Del barrio Continental ).
5. Transversal Quince B (del barrio Playita).
6. Anillo vial norte del continente (de la avenida Simón Bolívar y barrio Oriente a la vía de interconexión norte en el barrio Camilo Torres).
7. Carrera treinta y dos ( del barrio Kennedy)
8. Carrera treinta y seis ( del barrio Juan XXII)
9. Carrera cuarenta (del barrio Rockefeller )
10. Carrera cuarenta y siete (del barrio Bellavista)
11. Carrera cincuenta y uno C. ( del barrio transformación )
12. Carrera cincuenta y tres (del barrio transformación )
13. Carrera cincuenta y ocho (de los barrios Carmen y Dorado).

## **12. De las Dimensiones de las Vías Colectoras .**

En secciones correspondientes a únicas ( parte insular y continental de la ciudad).

Ancho total: Trece metros (13.00 mts).

a- Ancho total de la zona vehicular. Nueve metros (9.00 mts).

b- Ancho de las zonas peatonales laterales. Dos metros en cada costado ( 2.00 mts).

## **13. Del Subsistema de Vías Marginal y Paisajístico.**

Ver planos PU - 06 y PU – 02. Es el conjunto de vías que separan áreas urbanizables de áreas no urbanizables, o áreas construidas de áreas destinadas a áreas libres, o áreas construidas de áreas de reserva forestal, recreacionales, de servicios públicos como también las vías que por su localización y características topográficas y de ocupación de sus zonas colindantes deben tener un tratamiento especial en sus zonas de aislamiento, como también la infraestructura complementaria para su debido funcionamiento .

## **14. De los Componentes del Subsistema Marginal y Paisajístico.**

*Ver plano PU-02*

### **1. Vías Marginales Paisajísticas: Av. Malecón sur isla**

2. Vía Estero San Antonio: Barrio Rockefeller, San Francisco, Juan XXIII, Parque ecológico
3. Antigua línea férrea
4. Vía Citronela Río Dagua, La Gloria.
4. Secciones Transversales Vías Urbanas.

### **La vía paisajística**

La vía paisajística deberá validarse con el estudio de aptitud del suelo para uso urbano o previos estudios ingenieriles y geotécnicos que soporten su viabilidad técnica y precisando que dicha vía y cualquier otra

de consolidación en las áreas de terreno de Terrenos de Bajamar tendrá en cuenta los niveles altos de marea

### **15. Del Subsistema de Transporte Acuático.**

Es el conjunto de infraestructura necesaria para el servicio del transporte acuático fluvial. El plano PR - 01 registra los esteros y las formas de comunicación fluvial.

Componentes del subsistema de transporte acuático fluvial:

1. Vía acuática Estero San Antonio
2. Vía acuática Estero Hondo
3. Vía acuática El Pailón

### **16. Adecuaciones de los elementos subsistema acuático fluvial localizados en el territorio urbano.**

Realizar estudios y adecuaciones para el funcionamiento de los siguientes Terminales del subsistema acuático fluvial localizados en el territorio urbano, Ver plano PU-06 :

1. Muelle Turístico
2. La Playita
3. San Francisco
4. El Olímpico
5. El Pailón
6. El Jardín
7. Gamboa

### **17. Estrategias en la Jerarquización Vial Urbana.**

Se dispone como estrategia para la clasificación y jerarquización de las vías e intersecciones de la Red Vial Urbana, las siguientes categorías que representan diferentes grados de importancia y caracterización, originadas en las funciones que cumplen y en las especificaciones que les son propias a saber:

1. EJE VIAL URBANO (V-1)
2. VIAS ARTERIAS PRINCIPALES (V-2)
3. VIAS ARTERIAS SECUNDARIAS (V-3)
4. VIAS COLECTORAS (V-4)
5. VIAS LOCALES PRINCIPALES (V-5)
6. VIAS LOCALES SECUNDARIAS (V-6)
7. INTERSECCIONES VIALES ESPECIALES (I-E)
8. INTERSECCIONES VIALES ORDINARIAS (I-O)

### **18. De las características funcionales viales.**

Se adoptan las siguientes definiciones, las cuales se muestran en el plano PU-02:

#### **EJE VIAL URBANO (V-1):**

Es el que constituye el elemento básico del sistema de circulación en la parte continental de la ciudad, con el carácter de la autopista para tráfico mayor de penetración urbana principal y de interconexión regional, prolongándose por las carreteras Cabal Pombo y Simón Bolívar; cuyo uso es preferencial (prioridad de paso) con respecto al de las demás categorías (V-2, V-3, V-4, V-5 y V-6).

#### **VIAS ARTERIAS PRINCIPALES (V-2):**

Son las que constituyen los elementos básicos del sistema de circulación en la parte insular de la ciudad en continuación correspondiente a la parte continental, con el carácter de vías para tráfico mayor de penetración urbana complementaria y de interconexión con el Eje Vial Urbano; y cuyo uso es preferencial (prioridad de paso) con respecto al de las demás categorías, excepto con la del Eje Vial Urbano (V-1).

#### **VIAS ARTERIAS SECUNDARIAS (V-3):**

Son las que sirven al sistema básico de circulación (Vías V-1 y V-2), tanto en la parte insular de la ciudad como en la continental; con el carácter de vías para tráfico medio y de penetración urbana alterna a la principal y de interconexión perimetral de sectores; y cuyo uso es preferencial (prioridad de paso) con

respecto al de las demás categorías, excepto con las del Eje Vial Urbano (V-1) y vías arterias principales (V-2).

#### **VIAS COLECTORAS (V-4)**

Son las que sirven principalmente al sistema secundario de circulación (Vías V-3), tanto en la parte insular de la ciudad como en la continental; con el carácter de vías para tráfico preferencial (prioridad de paso) solo con respecto al de las categorías de las vías locales principales (V-5) y secundarias.

#### **VIAS LOCALES PRINCIPALES (V-5)**

Son las que sirven tanto al sistema secundario de circulación (Vías V-3) como al colector (Vías V-4) en toda la ciudad con el carácter de vías para tráfico de penetración y servicio interior principal de los barrios; y cuyo uso es preferencial (prioridad de paso) solo con respecto al de las vías locales secundarias (V-6).

#### **VIAS LOCALES SECUNDARIAS (V-6)**

Son las que sirven al sistema local principal (V-5) en toda la ciudad; con el carácter de vías para tráfico menor y de servicio interior de los barrios, y cuyo uso no es preferencial con respecto al de las demás categorías dispuestas.

#### **INTERSECCIONES VIALES ESPECIALES (I.E)**

Son las que articulan el sistema básico y el sistema secundario de circulación en toda la ciudad, (Vías V-1, V-2, V-3 y V-4); con el carácter diverso y peculiar correspondiente a cada situación, especialmente en el Distrito central, en el sector del Terminal Marítimo y de la zona industrial insular y continental y el sector de la Avenida Simón Bolívar; y en cuyo uso, son de carácter preferencial (prioridad de paso) las vías de categoría mayor con respecto a las de categoría menor.

#### **INTERSECCIONES VIALES ORDINARIAS (I.O)**

Son las que articulan el sistema colector y local de circulación en toda la ciudad (vías V-4, V-5 y V-6) con características prototipo.

### **19. De los componentes del eje vial urbano (V-1).**

Esta compuesto por diez (10) tramos de la Avenida Simón Bolívar determinados entre once (11) intersecciones viales especiales en la parte continental de la ciudad; y por su prolongación bifurcada a través de las carreteras Simón Bolívar y Cabal Pombo, dentro del perímetro urbano; estará conformado en su zona vehicular por dos calzadas centrales aisladas mediante un separador intermedio, que integran la zona vehicular principal, cuyo uso es en doble sentido para todos sus tramos y para su prolongación.

Por una calzada lateral en su costado sur, en siete (7) de los tramos e intersecciones viales especiales (se exceptúan los tramos comprendidos entre las intersecciones N° 15 de las avenidas ferroviaria y Colpuertos en la Isla y N° 16 de Almaviva entre esta última y la N° 17 del SENA y entre las intersecciones N° 24 de las Américas y N° 25 del Retén), siendo opcional su prolongación bifurcada a través de las carreteras Simón Bolívar y Cabal Pombo e implica un separador intermedio con respecto a la calzada central.

Por una calzada lateral en su costado norte, pero esta únicamente para cuatro (4) de dichos tramos (los comprendidos entre las intersecciones viales especiales N° 15 de las Avenidas: ferroviaria y Colpuertos en la Isla y N° 16 de Almaviva; entre esta última y la N° 7 del SENA; entre las intersecciones N° 19 Juan XXIII y N° 20 del Jardín; y entre las intersecciones N° 21 de Bellavista y N° 22 de la Transformación) y para seis(6) de las intersecciones viales (se exceptúan las N° 15 de las avenidas ferroviaria y Colpuertos, la N° 17 del SENA, la N° 18 de Kennedy, la N° 20 del Jardín y la N° 25 del Retén), siendo opcional en su prolongación bifurcada, e implican un separador intermedio con respecto a la calzada central.

la calzada lateral norte para el tramo comprendido entre las intersecciones N° 15 de las avenidas ferroviaria y colpuertos y N° 16 de almaviva corresponde a la via de interconexión norte v-3 ó variante para transporte de carga cuyo uso es un doble sentido e incluye un nuevo puente junto al actual del piñal e implica una zona para el ferrocarril en el separador intermedio lateral.

la calzada lateral norte para el tramo comprendido entre las intersecciones N° 16 de almaviva y N° 17 del sena, corresponde a la vía de enlace con la del muelle pesquero, e implica una zona para el ferrocarril en el separador intermedio lateral.

las calzadas laterales son para uso en sentido único pero en direcciones contrarias y asiladas mediante separadores, integrando las zonas vehiculares de servicio; pero además se comportan como tales los trayectos muy próximos de vías paralelas cuyo uso es en doble sentido (carretera antigua y calles sexta a y séptima del barrio independencia y urbanización ar-9) en el costado norte; y estará finalmente conformado en su zona peatonal, por franjas verdes y andenes laterales.

## **20. De las Dimensiones del Eje Vial Urbano (V-1)**

1. En secciones que no incluyen vías de servicio, (parte continental de ciudad),

1.1 Ancho total: veinticuatro metros (24 mts)

1.2 Achura total zona vehicular (dos calzadas y un separador intermedio): dieciséis metros (16.00 mts)

1.3. Ancho de calzada : siete metros con veinticinco centímetros (7.25 mts)

1.4 Ancho del separador central: un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts)

1.5 Ancho total de las zonas peatonales laterales: cuatro metros cada costado (4:00 mts)

2. En secciones que incluyen únicamente una vía de servicio (parte continental de la ciudad), Ancho total: treinta y cinco metros con treinta centímetros (35.30mts)

2.1 Ancho total zona vehicular (dos calzadas principales y una de servicio, dos separadores, uno central y otro lateral): veinticuatro metros cincuenta y cinco centímetros (24,55 mts).

2.2 Ancho de la zona vehicular principal (dos calzadas y un separador central): dieciséis metros (16.00 mts)

2.3 Ancho de la zona vehicular de servicio (una calzada y un separador lateral): ocho metros con cincuenta centímetros (8.50 mts)

2.4 Ancho de calzada: siete metros con veinticinco centímetros (7.25 mts)

2.5 Ancho del separador central: un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts)

2.6 Ancho del separador lateral: un metro con treinta centímetros (1.30 mts)

2.7 Ancho de las zonas: cuatro metros norte (4.00 mts) seis metros con setenta y cinco centímetros al sur (6.75 mts)

3. En secciones que incluyen únicamente una vía de servicio y vía férrea: (coinciden en la vía de servicio con la vía de interconexión norte v-3 o cargante para transporte de carga)

3.1 Ancho total: Cuarenta metros con veinticinco centímetros (40.25 mts)

3.2 Ancho total zona vehicular (dos calzadas principales y una de servicios; dos separadores, uno central y otro lateral que incluye la vía férrea) veintinueve metros con cincuenta centímetros (29.50 mts)

3.3 Ancho de la zona vehicular principal (dos calzadas y un separador central) quince metros (15.00 mts)

3.4 Ancho de la zona vehicular de servicio (una calzada y un separador lateral que incluye la vía férrea) catorce metros con cincuenta centímetros (14.50 mts)

3.5 Ancho de calzada principal: siete metros (7.00 mts)

3.6 Ancho de calzada de servicio o vía v-3 de interconexión norte: siete metros con cincuenta centímetros (7.50 mts)

3.7 Ancho del separador central: un metro (1.00 mts)

3.8 Ancho del separador lateral que incluye la vía férrea: siete metros (7:00 mts)

3.9 Ancho de las zonas peatonales laterales: cuatro metros al norte (4:00 mts) seis metros con setenta y cinco centímetros (6.75 mts)

4. En las secciones que incluyen dos (2) vías de servicio (parte continental de la ciudad)

4.1 Ancho total: cuarenta y tres metros con ochenta y cinco centímetros (43.85 mts)

4.2 Ancho total zona vehicular (dos calzadas principales y dos de servicios; tres separadores, uno central y dos laterales treinta y tres metros con diez centímetros (33.10 mts)

4.3 Ancho de la zona vehicular principal, (dos calzadas y un separador central) dieciséis metros (16.00 mts)

4.4 Ancho de cada zona vehicular de servicio (una calzada y un separador lateral) ocho metros con cincuenta y cinco centímetros (8:55 mts)

4.5 Ancho de calzadas: siete metros con veinticinco centímetros (7.25 mts)

4.6 Ancho del separador central: un metro con cincuenta centímetros (1.50 mts)

4.7 Ancho del separador lateral: un metro con treinta centímetros (1:30 mts)

4.8 Ancho de las zonas peatonales laterales: cuatro metros al norte (4:00 mts) seis metros con setenta y cinco centímetros (6.75 mts)

## **21. De la Relación de las Vías del Eje Vial Urbano (V-1).**

Avenida Simón Bolívar del continente (Del Piñal al Retén) y carreteras Cabal Pombo y Simón Bolívar.

## **22. De los Componentes de las Vías Arterias Principales (V-2).**

Estarán conformadas en su zona vehicular, por: :

1. Dos calzadas para uso en doble sentido aisladas mediante un separador central que integran la zona vehicular única, o sea, sin calzada de servicio, en la parte insular de la ciudad.
2. Dos vías, separadas por zonas libres o construidas, con el carácter de pares viales cuyo uso es en un solo sentido pero con direcciones contrarias para cada una, en el sector insular de la ciudad.
3. En su zona peatonal, por franjas verdes y andenes laterales.

## **23. De las Dimensiones de las Vías Arterias Principales (v-2)**

1. En secciones con separador central y que no incluyen vías de servicios (parte insular de la ciudad)

- 1.1 Ancho total: veinticinco a veintiocho metros (25 a 28 mts)
- 1.2. Ancho total zona vehicular (dos calzadas únicas y un separador central): dieciocho metros (18:00 mts)
- 1.3 Ancho de calzada: siete a siete metros con cincuenta centímetros (7 a 7.50 mts)
- 1.4 Ancho del separador central: cuatro a tres metros (4 a 3 mts)
- 1.5 Ancho de las zonas peatonales laterales: tres metros con cincuenta centímetros a cinco metros en cada costado (3.50 a 5 mts)

2. En secciones correspondientes a pares viales (parte insular de la ciudad)

- 2.1 Ancho total de cada vía: doce metros (12.00 mts)
- 2.2 Ancho total zona vehicular (una sola vía): ocho metros (8:00 mts)
- 2.3 Ancho de las zonas peatonales: dos metros en cada costado (2:00 mts)

## **24. De la Relación de las Vías Arterias Principales (V-2).**

Hacen parte de las vías arterias principales, las siguientes:

1. Avenida Simón Bolívar de la isla (c. 6a)
2. Avenida Colpuertos (c. 7ª cra 19 d)
3. Prolongación de la avenida Colpuertos (c.7ª y 8ª y cra.8ª)
4. Par vial de la avenida Boyacá (cra. 5ª) y de la carrera cuarta (del área central)
5. Par vial de las calles sexta y séptima y diagonal tercera a (del área central)
6. Par vial de las calles primera y segunda (del área central y de pueblo nuevo)
7. Par vial de las calles valencia y de los alemanes (cras. 9ª y 10ª)

## **25. De los Componentes de las Vías Arterias Secundarias (V-3).**

Estarán conformadas en su zona vehicular:

1. Una sola calzada para uso en doble sentido sin calzada de servicio en toda la ciudad; o la zona vehicular principal para un solo caso en la parte continental.
2. Con inclusión de la vía férrea para éste último caso, y la opción de una vía lateral especial, que integran una zona vehicular de servicio; así como de áreas verdes intermedias.
3. En su zona peatonal, por franjas verdes y andenes laterales en la parte continental de la ciudad, y solo por andenes en la parte insular.

## **26. De las dimensiones de las vías arterias secundarias (V-3)**

1. En secciones correspondientes a vías únicas:

- 1.1 Ancho total (en la parte insular de la ciudad): catorce metros (14.00 mts)
- 1.2 Ancho total (en la parte continental de la ciudad): dieciocho metros (18.00 mts)
- 1.3 Ancho total de la zona vehicular (en la parte continental e insular de la ciudad): diez metros con cincuenta centímetros. (10.50 mts)



1.4 Ancho de las zonas peatonales laterales: Un metro con setenta y cinco centímetros en la parte insular de la ciudad, en cada costado (1.75 mts) tres metros con setenta y cinco centímetros en la parte continental de la ciudad en cada costado. (3.75 mts).

2. En secciones que incluyen vía férrea y área de reserva para vía de servicio especial y zona verde (parte continental de la ciudad)

2.1 Ancho de la zona vehicular principal: diez metros con cincuenta centímetros (una calzada). (10.50 mts)

2.2 Ancho de la zona vehicular de servicio, incluyendo el ferrocarril :diecisiete metros. (17.00 mts) (una calzada y un separador lateral y vía férrea).

2.3 Ancho de las zonas peatonales laterales: tres metros con veinticinco centímetros en cada costado (3.25 mts)

## **27. De Relación De Las Vías Arterias Secundarias (V-3).**

Hacen parte de las vías arterias secundarias., las siguientes:

1. Avenida ferroviaria (c. 8ª y cra. 21c)
2. Prolongación de la avenida ferroviaria (c.8ª)
3. Carretera antigua de la isla (c. 5a )
4. Calle de la loma (cra. 6ª)
5. Calle victoria (cra. 11ª)
6. Carrera décima (del área aledaña al colegio Pascual de Andagoya)
7. Vía perimetral sur de la isla (cra. 20 y c. 16)

VIA DE INTERCONEXION NORTE DEL CONTINENTE (Del Piñal a la carretera Cabal Pombo) (del Piñal a Almaviva, Diagonal 22A Calle 8ª, Calle 7ª, Vía férrea hasta la Independencia, Vía por la línea de conducción del acueducto hasta la carretera Cabal Pombo en inmediaciones de la Vía a Citronela) (con un ramal en la Cra. 23 y Calle 70).

VIA A GAMBOA (De la Independencia hasta el limite norte del Perímetro urbano).

VIA DE INTERCONEXION SUR DEL CONTINENTE (Del barrio Kennedy a Nueva Frontera). (Cra. 32, Barrio Kennedy, Calle 3 del anterior y del barrio Juan XXIII, Cra. 38 y Calle 1ª de los barrios Rockefeller y Bellavista, Diagonal 1ª y Transversal 51 del barrio Cristal, Cra. 51 del barrio Transformación, bordeando el Club de Puertos hasta la Calle 4ª Sur de Carmen Dorado y por ésta hasta la calle de Colmolduras y hasta la calle 4ª Sur de los barrios Nueva Granada, El Ruiz, Las Palmas, hasta La Calle 1ª y Diagonal 1ª de los barrios La Libertad y Nueva Frontera, hasta la Carretera Cabal Pombo)

## **28. Relación De Las Vías Colectoras (V-4).**

Hacen parte de las vías colectores las siguientes:

1. Avenida Lara (Cra. 17)
2. Calle del Jorge y del Lleras (Cra. 19)
3. Calle del firme y del capricho (Cra. 16 y c. 3a)
4. Calle de la abeja (Cra 17 c, del barrio centenario)
5. Transversal quince b (del barrio Playita)
6. Vía perimetral norte del continente (de la avenida Simón Bolívar y barrio oriente a la vía de interconexión norte en el barrio Camilo Torres)
6. Carrera treinta dos (del barrio kennedy)
7. Carrera treinta seis (del barrio Juan xxiii)
8. Carrera cuarenta (del baririo Rockefeller)
9. Carrera cuarenta y siete (bel barrio Bellavista)
10. Carrera cincuenta y uno c. (del barrio Transformación)
11. Carrera cincuenta y tres (del barrio Transformación)
12. Carrera cincuenta y ocho (de los barrios Carmen y Dorado)
13. Vía de interconexión sur oriental del continental (de los barrios la Transformación al Panamericano).
14. Vía de interconexiones de la carrera cincuenta y siete a (entre la intersección N° 23 y la vía de interconexión norte y vía férrea).
15. Vía de interconexión de la carrera sesenta y seis (entre la intersección N° 24 y la vía de interconexión norte y vía férrea)
16. Vía de interconexión del conjunto de las carreras sesenta y nueve, ochenta y ochenta y uno (desde la vía férrea hasta la quebrada Mondomo y vía a la gloria)

17. Vía de interconexión del conjunto de las carreras ochenta y uno a hasta la carrera Cabal Pombo (barrios Carlos Holmes y nueva frontera, cerca de la cra. 93)

## **29. De Las Vías Colectoras (V-4). Componentes.**

Estarán conformadas en su zona vehicular

1. Por una sola calzada para uso en doble sentido que integra la zona vehicular única, o sea, sin calzada de servicio en toda la ciudad.
2. En su zona peatonal, por andenes laterales.

## **30. De las Dimensiones De Las Vías Colectoras (V-4)**

1. En secciones correspondientes a únicas (partes insular y continental de la ciudad)
  - 1.1 Ancho Total: trece metros. (13.00 mts)
  - 1.2 Ancho total de la zona vehicular. nueve metros. ( 9.00 mts)
  - 1.3 Ancho de las zonas peatonales laterales: dos metros en cada costado ( 2.00 mts)

## **31. Relación de Las Vías Locales Principales (V-5)**

Hacen parte de las vías de las vías colectoras., las siguientes:

1. Carrera diecisiete (de los barrios Montechino y La Playita)
2. Carrera trece (del barrio Centenario)
3. Carrera sexta c (del barrio Nayita)
4. Calle octava ( del área central)
5. Conjunto vial de las Calles quinta, quinta a y Diagonal cuarta B (del barrio Pueblo Nuevo) y Carrera séptima
6. Par vial de las Calles tercera y cuarta (del área central)
7. Par vial de las Carreras cuarta y quinta (del área central)
8. Conjunto de la calle tercera b y carrera doce (de los barrios Montechino y Santander)
9. Carretera antigua del continente (Calle. 7ª de los barrios Santa Fe, Jardín y Miraflores)
10. Carrera treinta (del barrio Kennedy)
11. Carrera treinta y cuatro (de los barrios Kennedy y San Francisco)
12. Carrera treinta y cinco (del barrio Juan XXIII)
13. Vía cinturón del Jardín (Cras. 37 y 40, Calle. 7ª b)
14. Carrera treinta y ocho (entre avenida Simón Bolívar y Calle 36)
15. Carrera treinta y nueve (del barrio 14 de Julio)
16. Carrera cuarenta y uno b (del barrio María Eugenia)
17. Carrera cuarenta y cuatro (del barrio Bellavista)
18. Vía cinturón del oriente (Cra. 45, c. 11, Tr.47b)
19. Carrera cuarenta y ocho (del barrio bosques municipal)
20. Conjunto vial de la Carrera cincuenta y de su prolongación hasta la Transversal cincuenta y uno (o Diag. 10 sur en el sitio de los barrios la Popa y Bosque Municipal)
21. Conjunto vial de las Carreras cincuenta y dos y cincuenta y cinco, cincuenta y cinco a y de la calle décima (del barrio bosque municipal, INEM, Urb. Ar -9 y alrededores)
22. Vía cinturón del Carmen -Dorado - Cascajal (Cras 56a y 61, c.3ª sur y Diag. 2ª sur)
23. Conjunto vial de la Carrera cincuenta y nueve y de la Diagonal novena (del barrio La Independencia)
24. Conjunto vial de las calles sexta a la calle séptima, de la transversal 63 y de la Carrera 64c (del barrio La Independencia)
25. Calle novena (de los barrios independencia, Bolívar y Camilo Torres)
26. Calle once (del barrio l independencia )
27. Conjunto vial de la Calle sexta y de la carrera sesenta y ocho (de los barrios Bolívar y Camilo Torres)
28. Vía principal de la Urbanización Colpuertos
29. Conjunto vial de la carrera setenta y dos (72) y transversal Setenta y seis (76) (de la Calle 5a hasta la quebrada Mondomo)
30. Conjunto vial de la carrera sesenta y nueve (69) y la calle 5ª (entre Carrera 66 y Carrera 80 barrios Independencia, Las Américas, Bolívar y Santander)
31. Conjunto vial de las carreras setenta y tres (73) y setenta y cuatro (74) (entre la Transversal 76 y el barrio Nueva Granada)

32. Conjunto vial de las carreras ochenta y cinco (85) y ochenta y seis (86) (barrios Las Palmas, Cabal Pombo y La Libertad)

### **32. Componentes De Las Vías Locales Principales (V-5)**

1. Estarán conformadas en su zona vehicular por una sola calzada para uso en doble sentido, a excepción de las que toman el carácter de pares viales en el área central, en cuyo caso, cada calzada será usada en sentido único pero con dirección contrarias entre sí.

2. Y en su zona peatonal, por andenes laterales.

### **33. Dimensiones De Las Vías Locales Principales (V-5)**

1. En secciones correspondientes a vías únicas (toda la ciudad) o pares viales (parte insular)

1.1 Ancho Total de cada vía: once metros (11.00 mts)

1.2 Ancho total de la zona vehicular de cada vía (una calzada): siete metros con cincuenta centímetros (7.50 mts)

1.3 Ancho de la zonas peatonales laterales: un metro con setenta y cinco centímetros. (1.75 mts)

### **34. Relación De Las Vías Locales Secundarias (V-6)**

Hacen parte de las vías locales Secundarias, las siguientes:

1. Conjunto vial de las calles primera b y segunda y de la carrera

2. Diecisiete f (de los barrios Lleras y López Pumarejo)

3. Conjunto vial de la transversal 17b y de la calle cuarta (del barrio Montechino)

4. Calle cuarta y cuarta a (barrio Santander y el firme)

5. Carrera once (barrio Santander)

6. Conjunto vial de la calle cuarenta y carrera octava (del barrio Pueblo Nuevo)

7. Carrera veintisiete (del sector industrial del piñal)

8. Par vial de las calles cuarta y cuarta a (de los barrios Kennedy y Juan XXIII)

9. Par vial de las carreras treinta y ocho a y b (del barrio Juan XXIII)

10. Conjunto vial de las calles cuarta a y quinta (de los barrios María Eugenia y Bellavista)

11. Conjunto vial de las calles novena y décima y de la carrera cuarenta y ocho (del barrio bosques municipal)

12. Conjunto vial de las calles séptima y de la carrera treinta y ocho (del barrio Jardín) Carrera cuarenta a (del barrio el Jardín)

13. Vía cinturón del INEM y ar-9 (primera parte: cra. 52, diag. 7a c. 10) (segunda parte: c. 10, cras. 55f y 56 c)

14. Conjunto vial de la calle y de la diagonal tercera, de la calle cuarta a y de la carrera cincuenta y dos y cincuenta y cuatro (en el barrio la transformación)

### **35. Componentes De Las Vías Locales Secundarias (V-6)**

1. Estarán conformadas en su zona vehicular por una sola calzada para uso en sentido único, en la mayoría de los casos, en los cuales tomarán el carácter de pares viales, y para uso en doble sentido en los demás.

2. Y en su zona peatonal por franjas verdes y andenes laterales en la parte continental y solo por andenes en la parte insular.

### **36. Dimensiones De Las Vías Locales Secundarias (V-6)**

Hacen parte de las vías locales secundarias, las siguientes:

1. En secciones correspondientes a Vías únicas:

1.1 Ancho Total (en la parte insular de la ciudad): diez metros (10.00mts)

1.2 Ancho total (en la parte continental de la ciudad): catorce metros. (14.00 mts)

1.3 Ancho total de la zona vehicular (en la parte insular de la ciudad): Siete metros (7.00 mts)

1.4 Ancho total de la zona vehicular en la parte continental de la ciudad: siete metros (7.00 mts)

1.5 Anchos de las zonas peatonales laterales: un metro con cincuenta centímetros en la parte insular de la ciudad en cada tres metros con cincuenta centímetros (1.50 mts) en la parte continental de la ciudad en cada costado ( 3.50 mts)

2. En secciones correspondientes a pares viales:

2.1 Ancho Total de cada vía (en la parte insular de la ciudad): nueve metros. ( 9.00 mts)

2.2 Ancho total de cada vía (en la parte continental de la ciudad): trece metros. (13.00 mts)

2.3 Ancho total de la zona vehicular de cada vía (en la parte insular de la ciudad): seis metros (6.00 mts)

2.4 Ancho total de la zona vehicular de cada vía (en la parte continental de la ciudad) (una calzada) seis metros. (6.00 mts)

2.5 Ancho de las zonas peatonales laterales: un metro con cincuenta centímetros en la parte insular de la ciudad en cada costado (1.50 mts) y tres metros con cincuenta centímetros en la parte continental de la ciudad en cada costado ( 3.50 mts )

### **37. Relación de Las Intersecciones Viales Especiales (I.E)**

Hacen parte de las intersecciones viales las siguientes:

1. Intersección vial especial N° 1 de la aduana
2. Intersección vial especial N° 2 de acuavalle
3. Intersección vial especial N° 3 de la puerta raymond
4. Intersección vial especial N° 4 del f.8
5. Intersección vial especial N° 5 de la portuguesa
6. Intersección vial especial N° 6 del Pascual de Andagoya
7. Intersección vial especial N° 7 de Pueblo Nuevo
8. Intersección vial especial N° 8 de La Curva
9. Intersección vial especial N° 9 de Mayolo
10. Intersección vial especial N° 10 de Venezuela
11. Intersección vial especial N° 11 de los Paraboloides
12. Intersección vial especial N° 12 del Jorge
13. Intersección vial especial N° 13 de la Esso
14. Intersección vial especial N° 14 de Algranel
15. Intersección vial especial N° 15 de Colpuertos y del Ferrocarril
16. Intersección vial especial N° 16 de Almagro
17. Intersección vial especial N° 17 del Sena
18. Intersección vial especial N° 18 de Juan XXIII
19. Intersección vial especial N° 19 del Jardín
20. Intersección vial especial N° 20 de Bellavista
21. Intersección vial especial N° 21 de La Transformación
22. Intersección vial especial N° 22 de La Independencia
23. Intersección vial especial N° 23 de Las Américas
24. Intersección vial especial N° 24 del Reten

### **38. Componentes**

Estarán conformadas en su zona vehicular por tres (3) ó más calzadas para uso en doble y/o único sentido; y en su zona peatonal por andenes y franjas verdes laterales o solo por andenes; y cuya organización de conjunto requiere de un diseño propio para cada intersección, los cuales en forma general se adoptan mediante el presente acuerdo.

### **39. Componentes De Las Intersecciones Viales Ordinarias (I.O).**

starán conformadas en su zona vehicular por dos (2) ó más calzadas para uso en doble y/o único sentido; en su zona peatonal, por franjas verdes laterales o solo por andenes; y cuya organización de conjunto no requiere de un diseño especial para cada intersección; sino que se pueden aplicar modelos prototipo.

**Parágrafo.** Los componentes, y su dimensión serán le referencia básica para la ejecución de los proyectos y obras viales faltantes y para la expedición de líneas de parámetro o demarcación de los predios correspondientes, incluso en las vías ya existentes y; su localización requerirá en algunos casos,

de precisiones obvias inherentes a un desarrollo más específico pero coherente con lo dispuesto en el presente acuerdo.

#### **40. Sobre las Líneas de Paramento.**

Disponer que por intermedio de las líneas de paramento o demarcación predial, cuyos trazados se constituyen en los límites laterales de las vías, y cuya expedición se hace periódicamente por parte de la Oficina de Planeación Municipal, como requerimiento previo de las licencias de construcción de las edificaciones.

**Parágrafo 1.** Preservar las secciones viales mínimas, de conformidad con los prototipos dispuestos en el presente documento y de manera que dichas secciones se puedan ir conformando paulatinamente, teniendo en cuenta sus componentes así mismo se han formulado.

**Parágrafo 2.** Cuando los requerimientos de línea de paramento o demarcación predial sean individuales, como ocurre por lo general en los casos que no tratan de construcciones masivas, no debe definirse su trazado únicamente para el predio en cuestión sino para toda una cuadra como mínimo, precisándose la aplicación de las presentes disposiciones; las cuales, si bien se fundamentan en las condiciones de los existentes y en su posibilidades de renovación tienen necesariamente un carácter prototipo que define una meta factible de alcanzar en estos términos, mediante su adaptación el sitio específico en consideración.

**Parágrafo 3.** Cuando se trate de apertura de nuevas vías o de la transformación de otras existentes, o de programas masivos de construcción de edificaciones, con mayor razón y facilidad las líneas de paramento; definirán de conformidad con las secciones viales prototipo dispuestas en el presente Acuerdo.

**Parágrafo 4.** Establecer un proceso constante para el estudio detallado de todas las vías pertenecientes a la Red Urbana, por la Administración Municipal con el fin de precisar, el trazado de las líneas de paramento o demarcación predial definitivo y de los componentes respectivos de las vías; y en consecuencia, de las áreas de reservas requeridas.

#### **41. Definiciones sobre elementos del sistema vial.**

e definen las siguientes elementos que conforman el Sistema Vial como términos comunes que debe conocer la comunidad en general:

**ANDÉN O ACERA:** es la franja lateral de la vía pública, destinada al tránsito de peatones, debidamente conformada en material duro continuo. Su dimensión varia de acuerdo con el tipo de vía a que pertenezca, correspondiendo la mayor amplitud, a vías locales y semipeatonales, y en zonas donde la afluencia peatonal sea intensa.

**AVENIDAS:** Son las vías urbanas que por amplitud de su ancho e intensidad de uso reciben tal calificativo

**CALLES:** Son aquellas vías cuya dirección predominante es de oriente a occidente y viceversa.

**CALZADA:** es la zona de la vía destinada exclusivamente a la circulación de vehículos motorizados. Puede ser central, intermedia o lateral de (servicio), de acuerdo con el tipo de vía. Su dimensión está determinada por el número de carriles.

**CARRIL:** corresponde a la franja longitudinal en que se divide una calzada, con ancho suficiente para la circulación de un vehículo.

Su dimensión varia según el tipo de vía y está determinada por las características de circulación que se pretenda obtener.

**CARRERAS:** Son aquellas vías cuya dirección es de sur a norte o viceversa.

**CONJUNTOS VIALES :** Son las vías de doble sentido para la circulación vehicular, cuyas trayectorias se continúan unas a otras o se entrecruzan, para integrar un micro sistema vial en función de una destinación y objetivo idénticos; correspondiendo en el presente acuerdo, a ejemplos en las categorías de vías locales principales (V-5) y secundarias (V-6); de las partes continental de la ciudad.

**DIAGONALES** :Son aquellas vías que en relación a la dirección de las calles tienen una desviación hasta de 45°

**FRANJAS VERDES**: Son las zonas verdes lineales alternas a los andenes laterales de las vías y de dimensiones similares.

**INSTALACIONES TERMINALES** :Se entiende como instalación terminal aquella que alberga, para cada empresa o unidad de explotación, todos los elementos suficientes para garantizar una eficiente operación de los vehículos vinculados a ella y del personal que la dirige y/o administra.

**LINEA DE PARAMENTO O DEMARCACION** :Es la que determina el lindero definitivo entre las vías (zonas, vehicular y peatonal) y los predios que dan sobre las mismas; constituyendo los límites laterales de las primeras (zonas de uso y propiedad pública para circulación) y los frentes de las segundas; (zonas de uso y propiedad particular para edificación, incluyendo antejardines privados y/o pórticos públicos).

**LINEA DE CONSTRUCCION** :Es la línea que determina el contorno de la edificación en el primer piso, pudiendo coincidir o no la línea de paramento o de marcación del predio según haya disposición de antejardines en el mismo o no; pero sin salirse del límite definido por ésta.

**SEPARADOR**: es la franja longitudinal de la vía, colocada paralelamente a su eje, con el fin de separar calzadas, encauzar flujos de tránsito, y proteger a los peatones. Según su localización y dimensión, puede estar conformado por las zonas duras o verdes. Según su ubicación, pueden ser centrales, intermedios o laterales.

**TRAFICO MAYOR, MEDIO Y MENOR** :Son rangos del volumen de servicio o número de vehículos por un periodo determinado en las vías, cuyo monto es variable; incluyendo medios de transporte automotor pesado y liviano, y en cuyo límite máximo significan la capacidad de dichas vías.

**TRANSVERSALES** : Son aquellas vías que en relación a la dirección de las calles, tienen una desviación hasta de 45°.

**USOS DEL SUELO**: Tipo de funciones o actividades a que se destina cada parte del suelo (terreno) o que pueden admitirse en las edificaciones.

**USO PERMITIDO**: Es el que no tiene restricción alguna con respecto al tratamiento a que se someten las áreas de actividades y las zonas en que estas se subdividen.

**USO COMPATIBLE**: Es el uso permitido que por su impacto ambiental, urbanístico o social, no perturba ni obstaculiza las funciones o actividades propias del uso principal, ni es nocivo para la salud, seguridad y tranquilidad pública.

**USO PRINCIPAL**: Es el uso permitido indicado como predominante y que caracteriza a las áreas de actividades y zonas en que estas se subdividen.

**USO COMPLEMENTARIO**: Es el uso permitido que culmina o perfecciona el desarrollo de las funciones o actividades propias del uso principal.

**USO RESTRINGIDO**: Es el que tiene limitaciones con respecto al tratamiento a que se someten las áreas de actividades y las zonas en que estas se subdividen, supeditándose al mismo y requiriendo el concepto favorable de la oficina de Planeación Municipal y licencia especial de la Alcaldía.

**VIAS** :Espacios abiertos de uso público comprendido entre las líneas de paramento o demarcación de los predios; compuestos por una zona vehicular única ó por una principal y otra u otras de servicios, integrados principalmente por calzadas para el tráfico automotor que incluyen separadores en algunos casos; y compuestos por zonas peatonales integradas por andenes para los desplazamientos pedestres que incluyen franjas verdes ornamentales y de sombra, en algunos casos.

**VIAS PERIMETRALES** : Son las vías cuyos recorridos transcurren en la periferia de distritos o sectores urbanos; correspondiendo en el presente acuerdo, a ejemplos en las categorías de vías arterias secundarias (V-3); de la parte insular y de vías colectoras (V-4) en la parte continental de la Ciudad.

**PARES VIALES :** Son las vías paralelas de sentido único pero en direcciones contrarias para la circulación vehicular, que se integran por pares en función de una destinación y objetivo idénticos; correspondiendo en el presente acuerdo, a ejemplos en la categoría de vías arterias principales (V-2), y vías locales principales (V-5) y secundarias (V-6) de la parte insular y continental de la ciudad.

**VIAS CINTURON :** Son conjuntos viales que rodean total o parcialmente algunos barrios urbanos; correspondiendo en el presente acuerdo a ejemplos en las categorías de vías locales principales (V-5) y secundarias (V-6); de las partes continental de la ciudad.

**VIAS DE INTERCONEXION :** Son ejemplos de vías arterias secundarias V-3 y colectoras (V-4), de la parte continental de la ciudad.

**ZONA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL:** es la franja verde longitudinal que se fija a lado y lado de la vía, con el propósito de aislar la zona de circulación de vehículos propiamente dicha de las zonas de circulación peatonal y/o edificables. Para tal efecto deben adecuarse paisajística y ambientalmente, con zonas verdes y/o arborización. También se denomina así la franja longitudinal que separa las calzadas de un canal de aguas lluvias.

## **CAPÍTULO 2**

### **De la infraestructura de vías y transporte**

#### **42. Políticas.**

1. Mejorar las condiciones de comunicación con las comunidades y localidades del Pacífico Colombiano por vía fluvial y marítima, y con el occidente y el resto del país con vías adecuadas para los diferentes tipos de tráfico automotor tanto de carga como de pasajeros.
2. Regular el sistema vial en Buenaventura, para el ordenamiento de su estructura física y de la demanda de su uso, conforme a su estado actual y posibilidades de ejecución .
3. Propiciar y facilitar la interconexión clara e integral de las diferentes áreas de actividad urbana y suburbana; la prestación de los servicios de transporte de pasajeros de carga directa y económicamente; la reserva de las superficies requeridas para futuros proyectos de construcción vial; y el ordenamiento del crecimiento de la ciudad.
4. Propender por mejorar los conflictos de tráfico vehicular de la isla que se extiende a lo largo de la avenida Simón Bolívar, desde un planeamiento global del sistema de transporte y la implantación del plan vial. Lo cual debe estar definido por la doble condición de Buenaventura, de ser Zona Económica Especial de Exportación y parte del Chocó Biogeográfico, que plantea desde cada óptica modelos diferentes de administración y de gestión del desarrollo.
5. Articular el sistema multimodal de transporte que de respuesta a las demandas de la zona urbana, articulada con la zona rural y de otros municipios del Pacífico.

#### **43. Objetivos.**

Los objetivos para mejorar el funcionamiento del sistema vial y de transporte en la ciudad de Buenaventura se estipulan los siguientes:

- 1- Establecer un sistema de transporte multimodal (vial de carga y pasajeros, férreo, fluvial, aéreo ) acorde con la identidad cultural y el desarrollo social y económico en armonía con el medio ambiente, de la ciudad de Buenaventura.
- 2- Diseñar una infraestructura vial jerarquizada eficaz y eficiente teniendo en cuenta las tendencias de desarrollo urbano en función de los objetivos, sociales, económicos y culturales.
- 3- Racionalizar las inversiones para el desarrollo de la infraestructura vial (transporte).
- 4- Servir como mecanismo de control y de desarrollo del modelo de ocupación territorial y atender a los procesos de cambio en el uso del suelo del POT.
- 5- Ofrecer una mejor infraestructura vial a los habitantes para el desarrollo eficiente de sus actividades sociales, económicas y culturales en la zona urbana y suburbana.
- 6- Definir para las vías nuevas, las reservas de áreas de acuerdo con sus características y especificaciones técnicas.

- 7- Minimizar el impacto ambiental producido por la construcción y operación de las vías.
- 8- Mejorar la calidad del espacio público, mediante la definición de áreas de separadores viales. **en las vías, mediante la definición y dimensionamiento de las áreas de separadores viales, andenes, zonas verdes y rotondas de acuerdo con la categoría de la vía.**
- 9- Integrar las diferentes zonas urbanas y suburbanas entre si y la ciudad con la zona rural y demás regiones vecinas.
- 10- Reducir los índices de accidentalidad en las vías municipales.
- 11- Mejorar la fluidez de los diferentes vehículos de la actual infraestructura vial.
- 12- Reducir los costos de transporte.
- 13- Mejorar el transporte entre la cabecera y el área rural y otros municipios.
- 14- Desarrollar el centro de distribución del transporte y logística, donde se localizaran los terminales de los diferentes medios de transporte. Este se muestra en el plano PU-06
- 15- Lograr que el centro de distribución se convierta en una nueva centralidad para solucionar en parte la descongestión del centro actual.

#### **44. Estrategias**

- 1. Implementar el plan vial general, para mejorar la accesibilidad a los barrios del continente, principalmente los localizados después de la línea férrea, para integrarlos a las condiciones urbanas del municipio de Buenaventura.
- 2. Realizar un plan parcial para el sistema de transporte de carga como plan vial secundario.

#### **45. Acciones.**

Para lograr un adecuado manejo del sistema vial se determinan las siguientes acciones :

- 1. Clasificar y jerarquizar el sistema vial, definir las características funcionales y físicas de las vías, la distribución y localización espacial de cada una de las vías.
- 2. Realizar los estudios pertinentes para el sistema de transporte del municipio y la ciudad, planificando globalmente y utilizando eficientemente los medios y condiciones naturales.
- 3. Proveer de los adecuados equipamientos de transporte (terminales, parqueaderos, estacionamientos, etc.) de manera articulada y funcional para que cada uno operen independientemente.
- 4. Utilizar la línea férrea existente como sistema de transporte de pasajeros y que se vuelva un factor integrador de la ciudad, desarrollando su trayecto en el suelo urbano como un gran corredor ambiental y paisajístico.
- 5. Lograr que el sistema de transporte convencional, sea un integrador de las comunidades localizadas en terrenos de difícil acceso vehicular, mediante los proyectos que mejoran las condiciones de accesibilidad.

#### **46. Acciones para el sistema férreo**

Implementar un nuevo trazado de la línea férrea de carga que conecte desde el centro de distribución del transporte multimodal hacia la zona destinada para el Puerto de Aguadulce. Ver plano PU-02

Implementar en el trazado actual de la línea férrea un sistema de transporte de pasajeros que contribuya al turismo.

Delimitar en 12.5 mts. a cada lado de la línea férrea, medidos desde el eje de ésta, como área de protección.

#### **47. Acciones para el sistema de transporte de pasajeros**

Mejorar el sistema de transporte y del tráfico mediante acciones de reestructuración de rutas intermunicipales, reorganización del sistema vial, reglamentaciones de estacionamientos y señalización de estos en los sitios definidos.

Definir nuevas rutas de transporte e incluir otras empresas que presten el servicio.