

RESOLUCIÓN

TRD 2022-160.13.3.156

RESOLUCIÓN N° 2022-160.13.3.156 (29 julio de 2021)

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTA EL ACTA DEL COMITE DE APLICACION URBANA No. 2020-160.1.2.30 DEL 24 DE JUNIO DE 2022."

La Secretaría de Planeación Municipal en cumplimiento de sus facultades legales reglamentarias y en especial las consagradas en la Ley 388 de 1997, el Decreto Nacional 1077 de 2015, el Decreto Extraordinario 213 de 2016 y los Acuerdos Municipales 109 de 2001 y 028 de 2014, y

CONSIDERANDO

Que el Artículo 8 de la Ley 388 de 1997 establece que: "La función pública del ordenamiento del territorio municipal o distrital se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referida a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo. (...)".

Que el Acuerdo 109 de 2001, por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial, en adelante POT en su Artículo 199 Parágrafo 1 establece que: "Cuando en los sectores desarrollados no sea posible cumplir a cabalidad con los trabajos y secciones transversales establecidas, la Gerencia Municipal de Planeación en asocio con la Gerencia de Infraestructura vial y Valorización, podrán desarrollar variaciones y soluciones alternativas que permitan alcanzar los objetivos del sistema".

Que el Acuerdo 028 de 2014 en su Artículo 50 modifica el artículo 215 del Acuerdo 109 de 2001, quedando así: "La Coordinación y Control del Sistema de movilidad corresponderá a la Secretaria de Planeación o a quien haga sus veces, apoyada por la Secretaria de Desarrollo y Renovación Urbana - Dirección de Infraestructura y la Secretaria de Movilidad, o las entidades que hagan sus veces, con las cuales deberá decidir sobre las regularizaciones viales que sean necesarias para garantizar que todos los sectores urbanos tengan condiciones favorables de accesibilidad y conectividad.

Que el Artículo 215-A Comité de Aplicación Vial Urbana del POT, adicionado por el Artículo 51 del Acuerdo No.028 de 2014, Comité de Aplicación Vial Urbana, establece que: "Una vez entre en vigencia el presente acuerdo, en un periodo no mayor a 60 días calendario, el Alcalde Municipal, mediante Decreto, creara el 'Comité Municipal de Aplicación Vial Urbana', el cual tendrá como función la asesoría a la Secretaría de Planeación en los procesos físicos del ordenamiento relacionados con el sistema vial y de movilidad. El accionar de este comité se dará en todo el territorio municipal y en todo tipo de suelo; orientando los diseños, normas, procedimientos y toda la reglamentación relacionada con la conformación del sistema de Movilidad definido por el POT."

Que el Artículo 215B, Conformación del Comité de Aplicación Vial Urbana del POT, adicionado por el Artículo 52 del Acuerdo 028 del 2014, establece que el Comité de Aplicación Urbana está conformado por las siguientes instituciones:

Secretaría de Planeación Municipal- Subsecretaría de Planeación Territorial
Secretaría de Infraestructura, Renovación Urbana y Vivienda - Subsecretaría de Renovación Urbana y Vivienda.

RESOLUCIÓN

Secretaría de Gobierno - Subsecretaría de Inspección y Control.
Secretaría de Tránsito y Transporte - Subsecretaría de Desarrollo Estratégico de Movilidad.

El comité podrá tener dentro de sus reuniones invitados, para referirse a temas específicos, pero no podrán tomar decisiones en el acta que se realice. Por otra parte, los integrantes o representantes del comité, deberán ser funcionarios públicos.

Que por medio del Decreto Municipal 091 del 05 de mayo de 2014, se crea el Comité de Aplicación Vial Urbana para el Municipio de Palmira, el cual en su artículo 4° define como una de las funciones del Comité "1. Estudiar en detalle las situaciones que sean sometidas a su consideración por cualquiera de las dependencias municipales relacionadas con su objeto, y emitir el correspondiente concepto". Así mismo, el Artículo 6, establece que: "Las recomendaciones del Comité se plasmarán en actas, las cuales, en caso de ser aceptadas, serán adoptadas mediante Resolución expedida por la Secretaría de Planeación".

Que se inicia la reunión verificando el quórum, dentro de los miembros convocados se encuentran Martha Cecilia Gualteros - Secretaria de Planeación, Diego Fernando Ochoa - Subsecretario de Planeación Territorial, Giancarlo Storino González - Secretario de Infraestructura, Renovación Urbana y Vivienda, Lourdes Salamanca Carrillo - Subsecretaria de Renovación Urbana y Vivienda, Manuel Humberto Madriñan - Secretario de Gobierno y Daniel Alberto Parra Valdés - Subsecretario de Desarrollo Estratégico de Movilidad. Como apoyo técnico al comité asiste el contratista Juan Manuel Galeano Cruz.

Que el ingeniero Juan Manuel Galeano de la Subsecretaría de Planeación Territorial presenta la situación del tramo vial solicitado por la empresa ASINCO, bajo el radicado PQR20220015399, correspondiente a la Calle 62, ubicada en el suelo urbano del Municipio; y aclara que, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente de Palmira, compilado en el Decreto Extraordinario n.º 192 de 2014 "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Acuerdos Municipales 109 de 2001, 058 de 2003, 080 de 2011 y 028 de 2014", determina en el Subcapítulo 2. Jerarquización, Especificaciones y Normas Viales, puntualmente en el artículo 198-A. (Adicionado artículo 45 del Acuerdo N° 028 de 2014). Jerarquías viales lo siguiente:

"(...) para el Municipio de Palmira en el suelo Urbano, el plano de jerarquías viales urbanas, el cual define secciones únicas, como norma transitoria y las cuales quedarán consignadas en cada uno de los sectores normativos definidos por el presente Acuerdo. (Ver planos No A28 SISTEMA VIAL. COMPONENTES y A29 SISTEMA VIAL)." (Subrayado fuera de texto)

En ese sentido, continúa explicando que, según el mapa A28 y A29 del POT, la calle objeto de estudio se encuentra sin categoría vial (ver imagen 1), por lo cual, deberá cumplir con el perfil de una vía local, definida en el artículo 199 B (Adicionado artículo 47 del Acuerdo N° 028 de 2014) Secciones viales mínimas, así:

"(...)
e) *Vías Locales V5: Esta sección aplica para la zona centro y los sectores ya desarrollados y las secciones viales diferentes a las señaladas por el plano de Jerarquía vial del suelo urbano del municipio de Palmira.*
Anden: 2.5 m.
Zona de amoblamiento: 0.50 m.

Calzada: 6 m.
Mobiliario: 0.50 m.
Anden: 2.5 m.
Total: 12 metros
(...)"

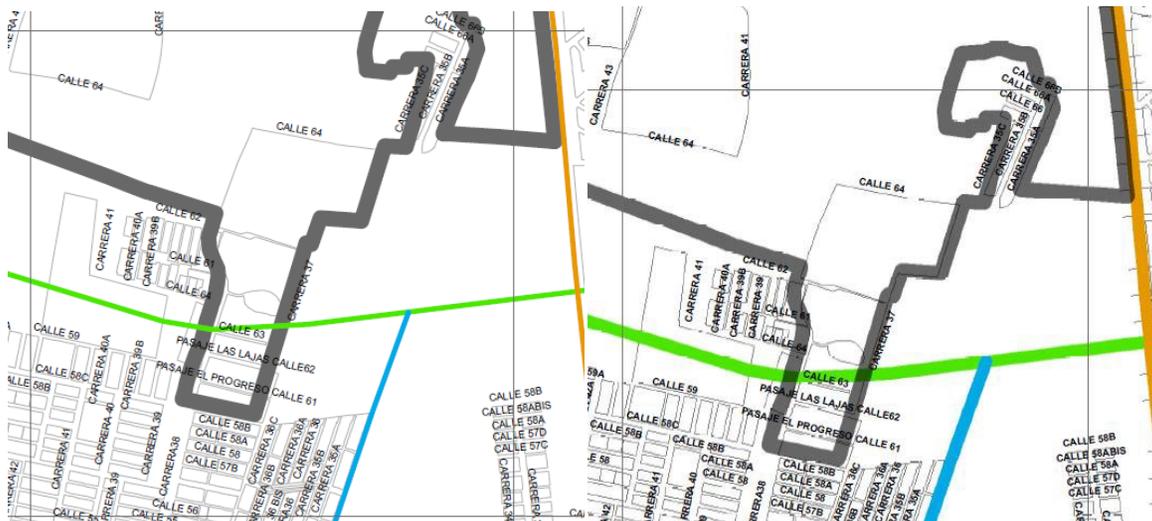


Imagen 1. Jerarquía calle 62 en los mapas A28 y A29 del POT, respectivamente

Adicionalmente, informa que en el artículo 195. (Modificado artículo 38 del Acuerdo N° 028 de 2014). Las vías vehiculares del POT, literal 2 "Sistema de Anillos", el Anillo Periférico se define así:

"De un lado actúa como contenedor del perímetro urbano y por otra parte actúa como elemento estructurante del desarrollo futuro. La vía se complementa con áreas de servicio al vehículo: Estaciones de servicio, concesionarios, grandes comercios. Se conforma: por el sur, la Calle 10 y su prolongación paralela a la Línea de Alta Tensión hasta la Carrera 1ª; por el este, la Carrera 1ª; por el norte, la Calle 64-65; por el oeste, la Carrera 47." (Subrayado fuera de texto)

Referenciando para este anillo la calle 64, más no la calle 62; concluyendo de esa manera que, la jerarquía y perfil vial correspondiente a la calle 62 es el de una Vía Local V5 y no el de una Vía Interregional V1 como se había interpretado en análisis preliminares basados en el mapa A3. Sistema Vial del POT, el cual por su escala y nivel de detalle solo debe de ser tenido en cuenta para el sector rural.

Que, la Secretaria de Planeación pregunta a todos los miembros del Comité si existe alguna duda con lo expuesto por el Ingeniero, o si están de acuerdo con el perfil determinado para la calle 62; a lo cual todos los participantes respondieron afirmativamente al análisis realizado, estando de acuerdo con la identificación de la Calle 62 como una Vía Local V5, realizando una única observación por parte del Subsecretario de Desarrollo Estratégico de Movilidad, Daniel Parra precisando que se debe realizar una actualización de los mapas de referencia del municipio .

Continuando con el análisis correspondiente al centro poblado La Dolores, el Ingeniero Juan Manuel Galeano presenta de manera general las condiciones especiales que presenta La Dolores, enmarcando la Franja Forestal Protectora (FFP) del Río Cauca, la servidumbre correspondiente a la línea de alta tensión sobre la llamada Transversal 2, la zona de reserva para carreteras de la red vial

RESOLUCIÓN

nacional y el proyecto planteado dentro del POTD para el fortalecimiento de las vías para la conectividad territorial sobre la Transversal 5.

En cuanto a la Franja Forestal Protectora del Río Cauca, el Ingeniero Juan Manuel Galeano proyecta la ocupación actual de dicha FFP por industrias existentes (Imagen 2) y no plantea hasta el momento ningún tipo de vía en el plano en dwg dado que esta ocuparía casi la mitad de las manzanas colindantes, proponiendo una consulta ante la CVC sobre alguna condición especial en la zona, a lo cual la Secretaria de Planeación, Martha Gualteros, responde que no es necesario realizar dicha consulta dado que se encuentra por ley dicha FFP y es nuestro deber hacerla respetar.

Que adicionalmente, el Subsecretario de Planeación Territorial, Diego Fernando Ochoa, expresa que para este caso se debería aplicar lo estipulado en el artículo 199 B. (Adicionado artículo 47 del Acuerdo N° 028 de 2014) Secciones viales mínimas del POT, donde se define la Vía Marginal Paisajística V6, así:

“(...)

f) Vía Marginal Paisajística V6: Esta sección se encuentra definido en el plano de jerarquías viales del suelo urbano del municipio de Palmira.

Andén: 1.2 m.

Zona Blanda: 1.2 m.

Calzada: 7.2 m.

Cicloruta: 2.4 m.

Franja Forestal protectora: 30 m.

Total: 42 metros

(...)”

No obstante, para el caso en cuestión por tratarse del Río Cauca, la Franja Forestal Protectora del perfil relacionado anteriormente debe ser de 60 metros como se estipula en el artículo 17. (Definición Art-3° Acuerdo 58/03) Áreas para la Protección del Sistema Hídrico del POT. Al respecto, el Subsecretario de Desarrollo Estratégico de Movilidad, Daniel Parra, resalta la importancia de dejar claro la necesidad de realizar obras de mitigación del riesgo por la ubicación del centro poblado al margen del Río Cauca.



RESOLUCIÓN

Imagen 2. Franja Forestal Protectora del Río Cauca

Pasando a la zona de reserva para carreteras de la red vial nacional, el Ingeniero Juan Manuel Galeano cita la Ley 1228 de 2008 y aclara que para este caso la que tiene un mayor cubrimiento es la señalada en el parágrafo del artículo 2: “En vías de doble calzada de cualquier categoría la zona de exclusión se extenderá mínimo veinte (20) metros a lado y lado de la vía que se medirán a partir del eje de cada calzada exterior” proyectando en el plano para este caso la zona de reserva de la red vial nacional y seguidamente una vía compuesta por una calzada de 7.20 m, 1.00 m de zona blanda y 2.00 m de zona dura para un total de 3.00 m de andén (Imagen 3), especificando que esta vía debería direccionar el tráfico en un solo sentido, conservando el de la vía nacional.

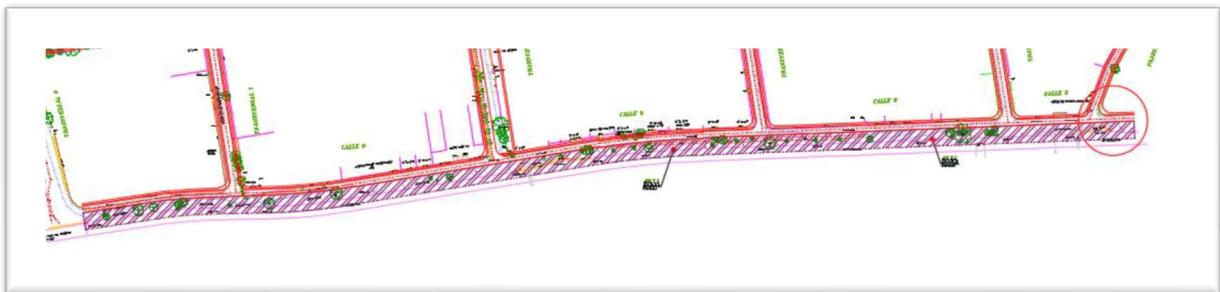


Imagen 3. Zona de reserva de la red vial nacional y vía paralela

Adicionalmente, presentó la afectación que tiene la proyección de esta vía sobre las construcciones existentes, identificando principalmente la afectación de las construcciones existentes por los andenes proyectados, excluyendo el caso puntual de la Planta de Concreto Holcim y Cemex, los cuales si se encuentran afectados por la calzada y el andén (Imagen 4).

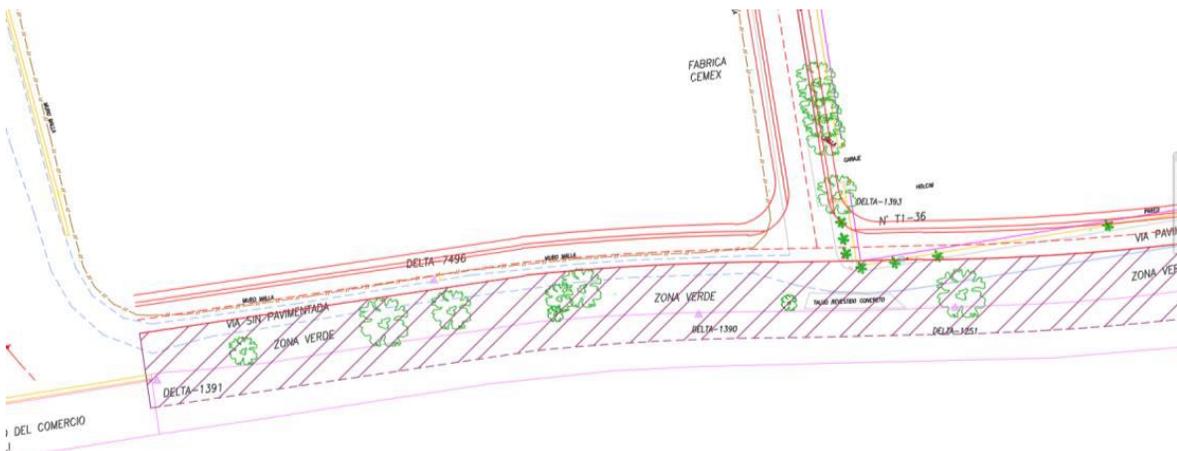


Imagen 4. Afectación Planta de Concreto Holcim y Cemex

Que Subsecretario de Planeación Territorial pregunta a los demás asistentes si la vía planteada con sus anchos es funcional para el tipo de tráfico que tiene la zona, a lo cual el Ingeniero Marcel Montoya responde que el ancho de calzada planteado si permitirá el tráfico del tipo de vehículos que transitan por el sector, sin embargo, es importante conservar un solo sentido y proyectar una rampa de acceso teniendo en cuenta el desnivel que se presenta entre las dos vías. Dando paso a que el Ingeniero Juan Manuel Galeano aclare que todo lo presentado en el plano responde a un esquema y no a un diseño geométrico de las vías, para lo cual es necesario contratar un equipo técnico que los elabore y plantee todos los accesos, limitando el ejercicio realizado a una proyección preliminar sobre la viabilidad y condiciones particulares para la implementación de los perfiles planteados en las vías existentes.

Centro Administrativo Municipal de Palmira – CAMP
Calle 30 No. 29 -39: Código Postal 763533

www.palmira.gov.co

Teléfono: 2709505 - 2709671



SC-CER415753

RESOLUCIÓN

Que, el Secretario de Gobierno Manuel Humberto Madriñan, manifiesta que las afectaciones presentadas en esta vía no son de tanta preocupación porque estamos hablando de industrias y no de viviendas, consecuentemente la Secretaria de Planeación, Martha Gualteros, resalta que en las visitas realizadas a las industrias del sector, se identificó que las mismas hacen uso de todas estas zonas de reserva estacionando sus vehículos.

Continuando con el análisis, el Ingeniero Juan Manuel Galeano señala que la red de alta tensión que atraviesa el centro poblado por la transversal 5 corresponde a una red de 115 kV, y según el anexo general del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas - RETIE, en su artículo 22.2, literal H, define su servidumbre con un ancho mínimo de 20 m para líneas con tensión de 110/115 (2 Ctos.) kV en estructura de torres usando como centro el eje de la línea (Imagen 5).

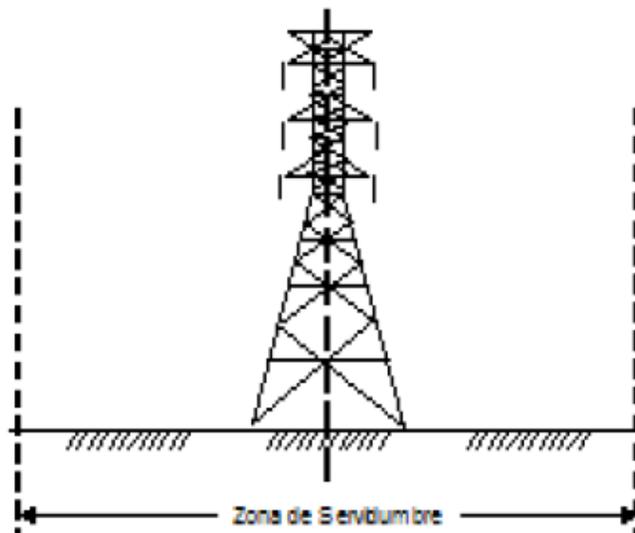


Imagen 5. Ancho de la zona de servidumbre. Fuente: Anexo general del RETIE Resolución 9 0708 de agosto 30 de 2013

Adicionalmente, al contrastar la ubicación de las torres se identifica que estas se encuentran parcialmente sobre al interior de las industrias, planteando la posibilidad de mover la red o conservar la ubicación actual y conservar la servidumbre del RETIE en la zona blanda al costado de la calzada, implementando el siguiente perfil vial:

Andén zona dura:	2.0 m.
Andén zona blanda:	1.0 m.
Calzada:	10.0 m.
Andén zona blanda (RETIE):	20.0 m.
Andén zona dura:	2.0 m.
Total:	35.0 m.

Afectando en este caso los predios del costado oriental parcialmente con la servidumbre del RETIE y totalmente con el andén zona dura y los predios del costado occidental parcialmente con la calzada y totalmente con el andén (Imagen 6).



Imagen 6. Proyección del RETIE en la Transversal 2

Que el Subsecretario Diego Fernando Ochoa, pregunta a todos los participantes si están de acuerdo con la distribución planteada, respondiendo de manera afirmativa por parte de todos los asistentes.

Posteriormente se confirmó por parte del Ingeniero Juan Galeano que el perfil planteado en el comité vial realizado el 25 de octubre de 2021 cabe dentro de los límites entre paramentos que se encuentran actualmente al interior del centro poblado.

El Ingeniero Juan Galeano procede con la identificación del proyecto planteado en el POTD sobre la Transversal 5, exponiendo que dentro de la información geográfica contenida en la base de datos del POTD, específicamente en el conjunto de datos "PP_PROGRAMAS_Y_PROYECTOS_L" se evidencia el proyecto de "mejoramiento de las conexiones transversales de las vías de segundo orden vía zonas industriales", el cual en su atributo "ESPECIFICACIONES" menciona: "construcción nueva vía de ancho de calzada a 7.3 metros, cambio del material de la capa de rodadura por pavimentado"; información insuficiente sobre la composición del perfil vial.

Adicionalmente, al revisar las distancias existentes entre paramentos sobre dicha Transversal 5 se evidencia la disponibilidad de espacio para implementar el perfil vial planteado en el comité vial realizado el 25 de octubre de 2021, proponiendo en este caso implementar dicho perfil de 16 m con zonas blandas variables a cada costado, con lo cual todos los asistentes estuvieron de acuerdo.

RESOLUCIÓN

Seguidamente el Ingeniero Juan Galeano planteó la posibilidad de implementar perfiles viales diferentes a los ya mencionados para las dos (2) zonas que actualmente presentan un uso residencial Calle 4A entre Transversal 0 y Transversal 1 y Transversal 5 entre Calle 0 y Calle 1, entendiendo que son sectores un poco aislados y no presentan tránsito de vehículos pesados, planteando para estas zonas la reducción de la calzada de 10 m a 7.20 m.

Que, el Subsecretario de Desarrollo Estratégico de Movilidad interviene acotando que en La Dolores como centro poblado menor núcleo especializado se establece como único uso el Industrial, por lo cual, los usos residenciales tienden a desaparecer en este sector. En ese sentido, y con la adecuada proyección, es prudente plantear desde un comienzo un perfil vial como al interior del centro poblado que facilite el tránsito de vehículos pesados, aprobando dicha recomendación por parte de los integrantes del comité dada la coherencia con la vocación del suelo.

Por último, se realizó un recorrido por cada una de las consideraciones planteadas sobre La Dolores durante la reunión:

Se conservan los perfiles viales planteados en el comité vial realizado el 25 de octubre de 2021:

Zona blanda variable hasta paramento existente	
Zona dura	2.0 m
Zona blanda	1.0 m
Calzada	10.0 m (doble sentido Carril de 5 m)
Zona blanda	1.0 m
Zona dura	2.0 m
Zona blanda variable hasta paramento	

Exceptuando de este perfil los 3 casos siguientes:

- a. Transversal 0 (FFP):
 - Andén: 1.2 m.
 - Zona Blanda: 1.2 m.
 - Calzada: 7.2 m.
 - Ciclorruta: 2.4 m.
 - Franja Forestal protectora: 60.0 m.
 - Total: 72.0 m.

- b. Transversal 2 (RETIE):
 - Andén zona dura: 2.0 m.
 - Andén zona blanda: 1.0 m.
 - Calzada: 10.0 m.
 - Andén zona blanda (RETIE): 20.0 m.
 - Andén zona dura: 2.0 m.
 - Total: 35.0 m.

- c. Calle 0 (Reserva vía nacional):
 - Andén zona dura: 2.0 m.
 - Andén zona blanda: 1.0 m.
 - Calzada: 7.2 m.

RESOLUCIÓN

Zona de reserva Vía Nacional Ley 1228 de 2008

Que se recomienda contratar el diseño geométrico de las vías basándose en los perfiles viales planteados.

Que, la Secretaria de Planeación, la Subsecretaria de Renovación Urbana y Vivienda (como delegada del Secretario de Infraestructura, Renovación Urbana y Vivienda), el Secretario de Gobierno y el Subsecretario de Desarrollo Estratégico de Movilidad respondieron que estaban de acuerdo con todos los planteamientos consolidados en este punto.

Con base en lo anterior,

RESUELVE

ARTÍCULO 1. El Comité de Aplicación Urbana, recomienda la implementación el siguiente perfil vial En cuanto a la jerarquía y perfil del tramo vial solicitado por la empresa ASINCO, bajo el radicado PQR20220015399, correspondiente a la Calle 62, se estipula este como una Vía Local V5 definida en el artículo 199 B (Adicionado artículo 47 del Acuerdo N° 028 de 2014) Secciones viales mínimas, así:

“(...)

e) Vías Locales V5: Esta sección aplica para la zona centro y los sectores ya desarrollados y las secciones viales diferentes a las señaladas por el plano de Jerarquía vial del suelo urbano del municipio de Palmira.

Anden:	2.50 m.
Zona de amoblamiento:	0.50 m.
Calzada:	6.00 m.
Mobiliario:	0.50 m.
Anden:	2.50 m.
Total:	12.00 metros

(...)”

Para el centro poblado La Dolores se conservan los perfiles viales planteados en el comité vial realizado el 25 de octubre de 2021, el cual fue definido así:

Zona blanda variable hasta paramento existente	
Zona dura	2.0 m
Zona blanda	1.0 m
Calzada	10.0 m (doble sentido Carril de 5 m)
Zona blanda	1.0 m
Zona dura	2.0 m
Zona blanda variable hasta paramento	

Exceptuando de este perfil los 3 casos siguientes:

Centro Administrativo Municipal de Palmira – CAMP
Calle 30 No. 29 -39: Código Postal 763533
www.palmira.gov.co
Teléfono: 2709505 - 2709671



SC-CER415753

RESOLUCIÓN

- a. Transversal 0 (FFP):
- | | |
|-----------------------------|---------|
| Andén: | 1.2 m. |
| Zona Blanda: | 1.2 m. |
| Calzada: | 7.2 m. |
| Ciclorruta: | 2.4 m. |
| Franja Forestal protectora: | 60.0 m. |
| Total: | 72.0 m. |
- b. Transversal 2 (RETIE):
- | | |
|----------------------------|---------|
| Andén zona dura: | 2.0 m. |
| Andén zona blanda: | 1.0 m. |
| Calzada: | 10.0 m. |
| Andén zona blanda (RETIE): | 20.0 m. |
| Andén zona dura: | 2.0 m. |
| Total: | 35.0 m. |
- c. Calle 0 (Reserva vía nacional):
- | | |
|--------------------|--------|
| Andén zona dura: | 2.0 m. |
| Andén zona blanda: | 1.0 m. |
| Calzada: | 7.2 m. |
- Zona de reserva Vía Nacional Ley 1228 de 2008

ARTÍCULO 2. RECURSOS. Contra la presente Resolución proceden los recursos de Reposición ante la Secretaría de Planeación Municipal y apelación ante el señor Alcalde Municipal en la forma y en los términos establecidos en la Ley 1437 de 2011

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en el municipio de Palmira - Valle a los veinticinco (25) días del mes de junio del año dos mil veintiuno (2022).

MARTHA CECILIA GUALTEROS.
Secretario de Planeación

Redactó:	Erika Millán – Abg. Contratista
Revisó:	Juan Manuel Galeano Cruz. – Contratista
Aprobó:	Diego Fernando Ochoa Roa – Subsecretario de Planeación Territorial
Copia:	Archivo