# Alcaldía de Bello

MEMORANDO

20201008110467321431133793
comunicaciones internas o memorandos
Octubre 08, 2020 11:04
Radicado 2020-013393

1700

Bello, 07 de octubre del 2020

**PARA:** Estefan Valencia Palacio, Gerente de proyectos Especiales.
**DE:** Hernando López González, Subsecretario Ordenamiento Territorial.

**ASUNTO:** Respuesta memorando 2020-012243 del 22 de septiembre del 2020.

Cordial Saludo Doctor Valencia;

De acuerdo a lo solicitado en el memorando del asunto, donde se requiere la afectación vial del predio con ficha 3223593 se le informa que según el plan de movilidad aprobado en el acuerdo 033 del 2009, este predio **PRESENTA AFECTACIONES VIALES,** las cuales se catalogan de la siguiente manera;

1. Por el costado norte está afectado por la pre troncal la García, la cual se define en el acuerdo 033 del 2009, según "*ARTÍCULO 164. De la clasificación del sistema vial en el municipio de Bello. Las vías que componen el sistema vial del Municipio toman diferentes denominaciones en el área urbana y rural de acuerdo a su importancia, sección y localización y presentan la siguiente clasificación.*

**En el perímetro urbano:**

| | Jerarquía Vial | Código | Nro. carriles | Ancho de carril | Separador central | Ancho de zona verde | Ancho anden | Antejardín | Pendiente máxima |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vías Urbanas | Vía de Metro o Metrovía | V1 | 2 | Directrices Nacionales | | | | | |
| | Vía Férrea | V2 | 2 | Directrices Nacionales | | | | | |
| | Vías Regionales | V3 | 2 | 3.50 | 4.00 | 3.50 | 3.50 | 5.00 | 6 |
| | Autopistas Urbanas | V4 | 4 | 3.50 | 4.00 | 2.00 | 2.00 | 5.00 | 6 |
| | Pretroncal de Servicio Público | V5 | 2 | 3.50 | 3.00 | 3.00 | 3.00 | 3.50 | 8 |
| | Arterias Principales | V6.1 a V6.4 | 6 | 3.50 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 5.00 | 6 |
| | Arterias Menores | V6S | 2 | 3.50 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 5.00 | 8 |
| | Colectoras | V7 | 2 | 3.50 | 2.00 | 1.50 | 1.50 | 3.50 | 12 |
| | Locales o de Servicio | V8 | 2 | 3.50 | 1.50 | 1.50 | 1.50 | 3.50 | 16 |
| | Vías Privadas | VPR | Por sus características no cuenta con secciones definidas | | | | | | |
| | Ciclovía | CV | Por sus características no cuenta con secciones definidas | | | | | | |
| | Ciclorrutas | CR | 2 | 0,75 | NO | NO | NO | NO | 12 |
| | Vías Peatonales | VPE | NO | NO | NO | 10 | 1.50 | NO | 20 |
| | Vías Atípicas | VA | Variable | Variable | Variable | Variable | Variable | Variable | Variable |
| La sección de las vías atípicas se certificarán previo concepto técnico de la Secretaría de Planeación | | | | | | | | | |

**Imagen 1.** de la clasificación de las vías urbanas.

*ARTÍCULO 165. Del concepto de las vías actuales en la zona urbana del municipio de Bello. La red vial del municipio de Bello, está distribuida de acuerdo a la importancia y uso masivo de usuarios, de la siguiente forma:*

*1. Vía del Metro o Metrovía (V 1): Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de Metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación. Su trazado, diseño y construcción se establece mediante directrices del orden nacional*

*2. Vía Férrea (V 2): Vía diseñada y construida para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación. Su trazado, diseño y construcción se establece mediante directrices del orden nacional.*

*3. Vías regionales (V 3): Vía que cruza o une dos o más ciudades o regiones entre sí. La sección de las vías regionales será mínimo de dos (2) calzadas de dos (2) carriles cada una, con tres con cincuenta metros (3,50 m) por cada carril, zona verde de tres con cincuenta metros (3,50 m) a cada lado, andenes de tres con cincuenta metros (3,50 m) y bermas de uno con cincuenta metros (1,50 m) a cada lado, separador central de cuatro metros (4,00 m) y antejardín de cinco metros (5,00 m) a cada lado. En la actualidad el municipio de Bello cuenta con la vía La Banca y el proyecto de conexión con la vía a San Pedro por el sector de los Álvarez. Estas vías como están construidas en la actualidad, no cuentan con las especificaciones técnicas mínimas para las mismas. Cualquier intervención a partir de la aprobación de este Acuerdo deberá ajustarse a lo previsto en el presente artículo y a la Norma Básica.*

*4. Autopistas Urbanas (V 4): Permiten establecer interrelación del núcleo urbano con otros núcleos regionales. Se caracterizan por atender volúmenes de tránsito considerables, con una capacidad por unidad de superficie que es superior a la de cualquier otra vía, es decir, que por carril puede pasar mayor número de vehículos en condiciones aceptables. Otra de las razones es su mayor seguridad como corresponde a una vía con control total de sus accesos, además los vehículos al mantener velocidades elevadas de una manera continua, las utilizan aún a costa de mayores recorridos descongestionando las calles locales. Todo ello puede compensar su mayor costo y las dificultades técnicas y urbanísticas de su inclusión en la ciudad. La sección vial para las autopistas urbanas será de cuatro (4) carriles de tres con cincuenta metros (3,50 m) por cada carril, separador central de cuatro metros (4,00 m), zona verde y andenes de dos metros (2,00 m) cada una y a cada lado y antejardines de cinco metros (5,00 m) a cada lado, evitándose, además, conexiones perpendiculares de noventa grados (90°). En el municipio de Bello corresponde a las siguientes vías:*

*a. V4 – 01: El corredor multimodal de transporte paralelo al Río Aburra que se ha venido conformando por el costado occidental y que en un futuro próximo se construirá por el costado oriental.*
*b. V4 – 02: Doble calzada Bello - Hatillo.*
*c. V4 - 03: Autopista Medellín - Bogotá.*
*PARÁGRAFO 1: Para las vías Bello – Hatillo, y Acevedo – Machado, se definirá un retiro que garantice la construcción de vías de servicio en las zonas donde se permitan desarrollos adyacentes a las mismas. Por lo tanto, se deberá respetar la mayor distancia entre veinte (20,00) metros al eje actual y/o una distancia igual o mayor a 1,5 veces "H", siendo H, la altura del talud medido desde el borde de la calzada actual hasta la corona del talud.*

*5. Pre troncales de Servicio Público (V-5): Vía de dos (2) calzadas y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo de mediana capacidad. La sección de la vía será de dos (2) carriles de tres con cincuenta metros (3,50 m) por cada carril, separador central de tres metros (3,00 m), andenes y zonas verdes de tres metros (3,00 m) a cada lado y antejardines de tres con cincuenta metros (3,50 m) a cada lado. En el municipio de Bello, corresponden a esta categoría los siguientes:*

*a. V-5A.* ***Corredor pre troncal Quebrada La García:*** *La ubicación natural de la Quebrada como eje transversal al río Aburrá, principal corredor vial metropolitano, son aspectos determinantes para la movilidad urbana.*
*Se establecerá un corredor vial paralelo a la Quebrada en ambos costados de la misma, que responda a las dinámicas actuales, a la comunicación regional y urbana en relación con las tendencias económicas, la interconexión con los centros urbanos de servicios y en especial la priorización del peatón como protagonista del espacio público.*

2. Por el costado oriental se encuentra afectado por una vía de servicio, catalogada V8 la se define en el acuerdo 033 del 2009, ARTÍCULO 165. Del concepto de las vías actuales en la zona urbana del municipio de Bello. La red vial del municipio de Bello, está distribuida de acuerdo a la importancia y uso masivo de usuarios, de la siguiente forma:

***Vías de Servicio o Locales: (V-8):*** *Su función principal es facilitar el acceso directo a las propiedades adyacentes a la vía. Por ellas se debe restringir el transporte público y de carga. Soportan fundamentalmente el tránsito de vehículos particulares livianos permitiendo el estacionamiento momentáneo sobre la vía. La circulación por ellas debe ser lenta y poco intensa por la característica local del tráfico. En general, están determinadas por todas aquellas vías que no entran en las anteriores categorías y que no correspondan a ejes longitudinales ni transversales.*

*La sección mínima para las vías de servicio será de siete (7,00) metros, con dos (2) carriles de tres con cincuenta metros (3,50 m) cada uno, andenes de uno con cincuenta metros (1,50 m) a cada lado y zonas verdes y antejardines de uno con cincuenta metros (1,50 m) cada uno y a cada lado. Cuando una vía de los sistemas troncal, regional o arterial atraviese o limite un desarrollo urbanístico, se debe diseñar y construir por parte del interesado, vías de servicio paralelas con sus respectivas zonas de transición para sus empalmes con la troncal, regional o arterial respectiva, con un área mínima total de quince (15,00) metros, siete metros (7,00 m) de calzada y ocho metros (8,00 m) de separador. El empalme hacia la vía debe ser en forma diagonal con un ángulo máximo de incorporación entre veinticinco grados (25°) y treinta y cinco grados (35°) grados, medidos por el borde izquierdo con respecto a la vía troncal, regional o arterial. El ingreso desde una vía troncal, regional o arterial, hacia una vía de servicio urbana o residencial, se debe hacer con un ángulo de ingreso entre veinticinco grados (25°) y treinta y cinco grados (35°), medidos por el borde izquierdo, con respecto a la vía principal.*

3. Por el costado oriental se presenta otra afectación vial, por el Tren del Rio el cual se define en el acuerdo metropolitano No 11 de mayo 25 del 2018, donde se definen las secciones a ceder según el diseño geométrico de la vía. Se anexa link para descargar trazado geométrico del tren del rio.

Con respecto a lo anterior se concluye que este predio se encuentra afectado por 3 secciones viales que se convierten en conectores importantes para la movilidad del sector y la conectividad con sector colindantes, las cuales corresponden a la topografía del sector

Atentamente,

HERNANDO LOPEZ GONZALEZ
Subsecretario Ordenamiento Territorial.
Municipio de Bello.

Proyecto: Juan David Garces Ramirez – Profesional Universitario

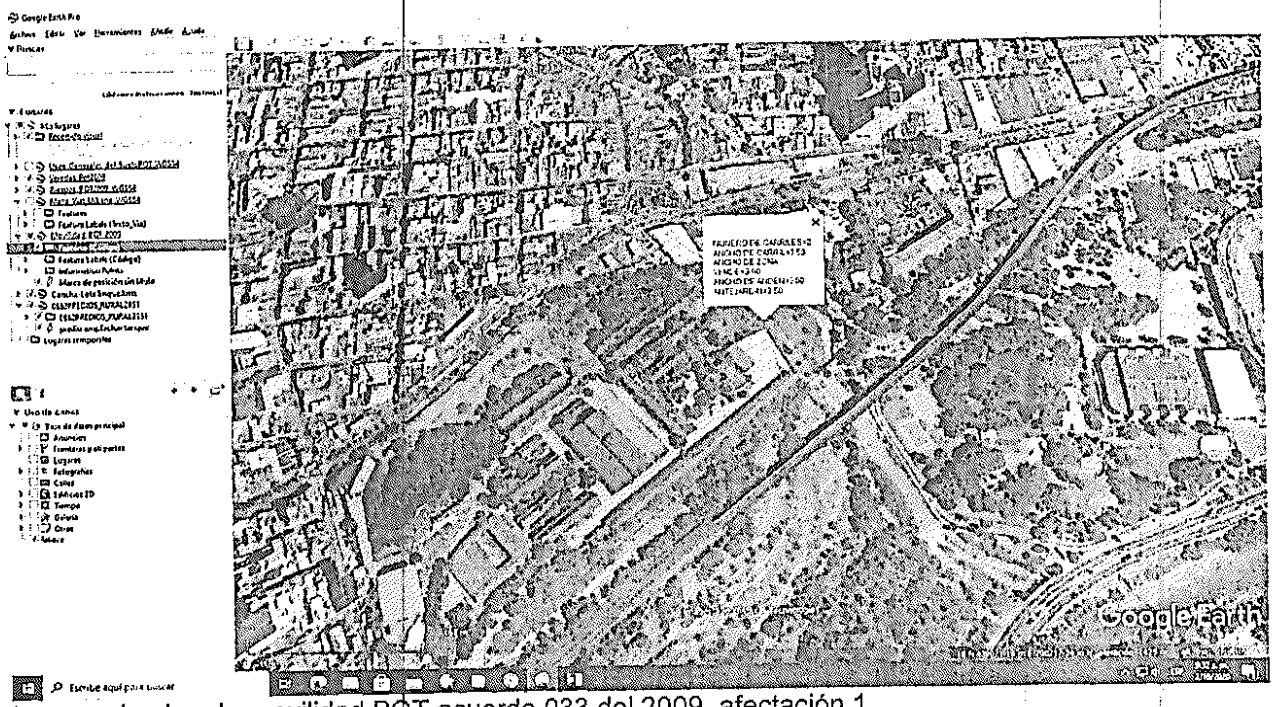



Imagen de plan de movilidad POT acuerdo 033 del 2009, afectación 1.

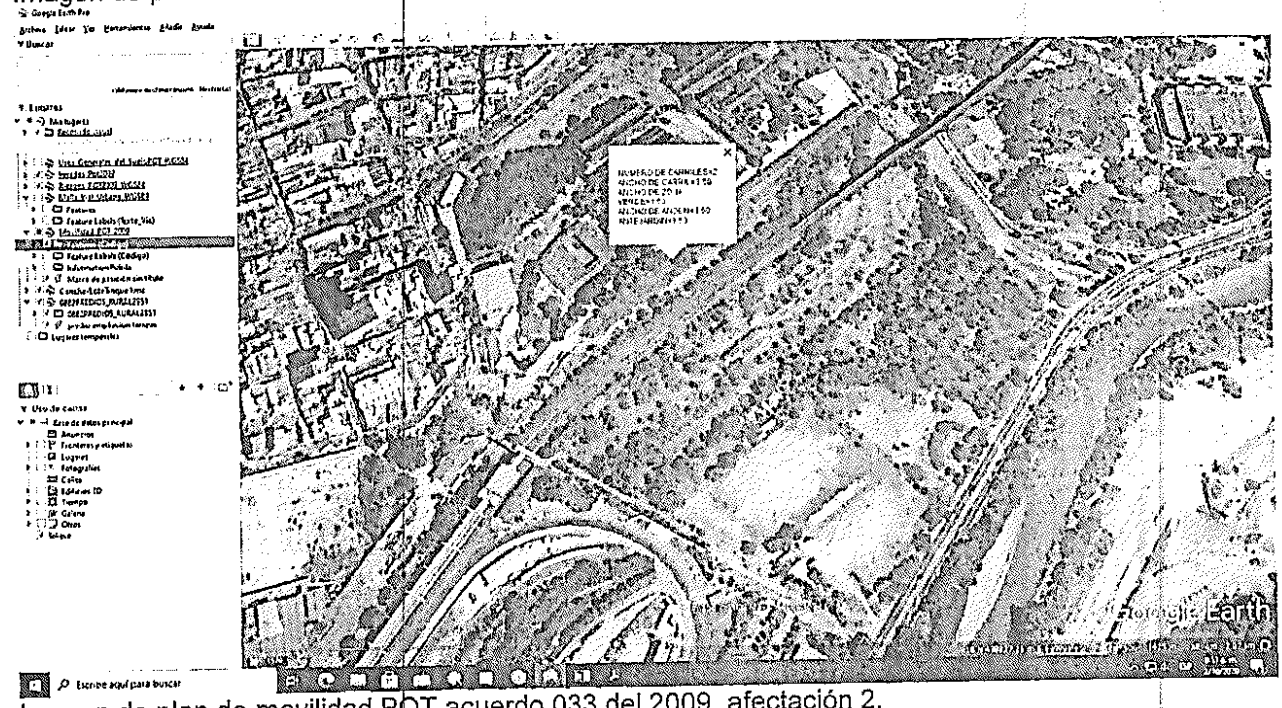



Imagen de plan de movilidad POT acuerdo 033 del 2009, afectación 2.

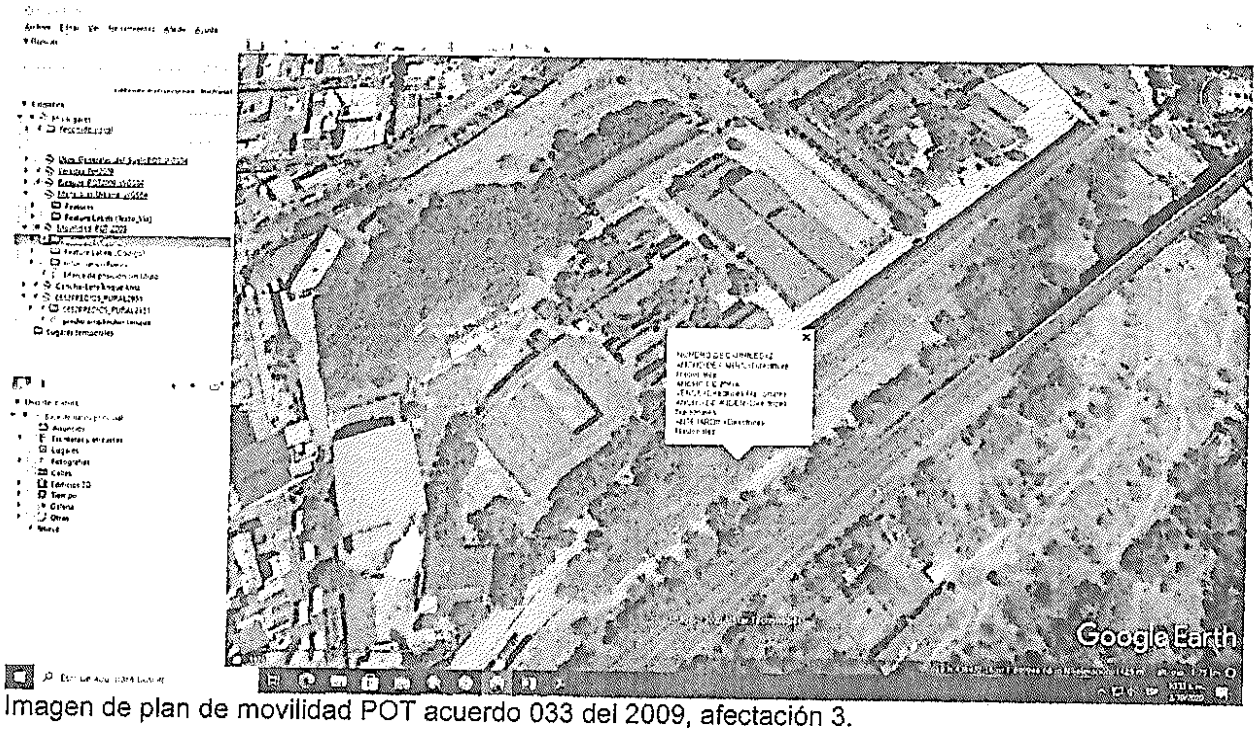



Imagen de plan de movilidad POT acuerdo 033 del 2009, afectación 3.

Link de descarga aportado en comunicación por parte de la gerencia promotora ferrocarril de Antioquia SAS

http//bit.ly/DiseñoGeométricoTrenRio