



ACUERDO METROPOLITANO No. 13

(28 de octubre de 2011)

Por medio del cual se complementan y desarrollan las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial, con la adopción de los Sistemas Estructurantes de Ocupación del Territorio y el Desarrollo de escenarios territoriales estratégicos de intervención

LA JUNTA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de sus facultades legales y estatutarias y en especial las conferidas por la Constitución Política, las Leyes 128 de 1994, 1454 de 2011, 388 de 1997 y los Acuerdos Metropolitanos 15 de 2006, 04 y 40 de 2007,

CONSIDERANDO QUE

1. El Área Metropolitana del Valle de Aburrá adoptó el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano por medio del Acuerdo Metropolitano 040 de 2007 en el cual se fija el marco de actuación estratégica y ambiental urbana metropolitana a largo plazo, cuya vigencia es 2008 – 2020
2. Las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial – DMOT-, aprobadas mediante Acuerdo Metropolitano N° 15 de septiembre de 2006 tuvieron como finalidad iniciar un proceso de armonización de los planes de ordenamiento territorial especialmente en lo concerniente a temas de clasificación y usos del suelo, y densidades, constituyendo un acuerdo sobre un modelo de ocupación fundamentado en los principios de sostenibilidad ambiental, competitividad regional, solidaridad y equilibrio funcional del territorio
3. Las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial – DMOT-, establecieron el modelo de ocupación territorial metropolitano y los lineamientos de ordenamiento territorial urbano de acuerdo a Hechos Metropolitanos referidos a la base natural, los elementos estructurantes transformados y a los elementos estructurados,
4. La Constitución Política en su artículo 319 y la ley 128 de 1994 orgánica de Áreas Metropolitanas en su artículo 4º, establecen como funciones de las Áreas Metropolitanas la programación y coordinación del desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad; la racionalización de la prestación de los servicios públicos y, si es el caso, la prestación en común de algunos de ellos; y la ejecución obras de interés metropolitano,
5. Los artículos 151 y 288 de la Constitución Política indican que corresponde a la Ley 1454 de 2011, Orgánica de Ordenamiento Territorial (LOOT), la distribución de competencias normativas entre las entidades territoriales,

6. La Ley 1454 de 2011, Orgánica de Ordenamiento Territorial, en el parágrafo 2º de su artículo 29 le otorga competencia a las Áreas Metropolitanas para dictar Planes Integrales de Desarrollo Metropolitano con perspectiva de largo plazo, incluyendo el componente de ordenamiento físico territorial y el señalamiento de las normas obligatoriamente generales que definan los objetivos y criterios a los que deben acogerse los municipios al adoptar los planes de ordenamiento territorial en relación con las materias referidas a los hechos metropolitanos de acuerdo con lo previsto en la Ley de Áreas Metropolitanas,

7. Según el artículo 6º de la Ley 128 de 1994, las Áreas Metropolitanas dentro de la órbita de competencia que la Constitución y la ley les confiere, sólo podrán ocuparse de la regulación de los hechos metropolitanos entendidos como aquellos hechos que a juicio de la Junta Metropolitana afecten simultáneamente y esencialmente a por lo menos dos de los municipios que lo integran como consecuencia del fenómeno de la conurbación,

8. El Plan Integral de Desarrollo Metropolitano reconoce como Hechos Metropolitanos:

- El ordenamiento territorial metropolitano (componentes metropolitanos de la base ambiental, sistemas estructurantes, sistemas estructurados)
- El diseño y puesta en marcha de un sistema metropolitano de reparto de cargas y beneficios de beneficio regional
- La movilidad metropolitana
- El sistema metropolitano de vivienda de interés social
- La red de espacios públicos y equipamientos metropolitanos
- Los referidos a la base natural, a los elementos estructurantes transformados y a lo estructurado

9. Es necesario articular la planificación sectorial de escala metropolitana vigente: el Plan Maestro de Movilidad, Plan Maestro de espacio público y zonas verdes y el Plan de Gestión de residuos sólidos, entre otros, para articularla y complementarla y a la luz del modelo de ciudad compacta y sostenible propuesto por las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial – Acuerdo Metropolitano 15 de 2006, construir una propuesta de planificación coherente, que contribuya a crear espacios de consensos y concertación interinstitucional, a partir de grupos de interés públicos, privados y académicos,

10. Es necesario establecer como ejes rectores del crecimiento de la aglomeración metropolitana, los sistemas estructurantes metropolitanos de Medio Ambiente, Paisaje y Espacio Público, y de Movilidad y Transporte, bajo los principios de sostenibilidad, equidad y eficiencia, que dan forma al modelo de ocupación metropolitano establecido en el Acuerdo Metropolitano 15 de 2006,

ACUERDA

Artículo 1. ADOPCIÓN.- Adóptese de manera complementaria las directrices y lineamientos metropolitanos para el ordenamiento territorial contenidas en el Acuerdo Metropolitano 015 de 2006, los Sistemas Estructurantes de Ocupación del Territorio y los

escenarios territoriales estratégicos de intervención, como normas obligatoriamente generales.

Artículo 2. OBJETO.- Con fundamento en el modelo de ocupación del territorio metropolitano establecido en el artículo 10° del Acuerdo Metropolitano N° 15 de 2006, el presente Acuerdo Metropolitano tiene como objeto establecer los sistemas estructurantes metropolitanos de la ocupación del territorio y desarrollar los escenarios territoriales estratégicos para su intervención, derivados de las propuestas del Plan Director del Valle de Aburrá - BIO 2030.

PARÁGRAFO 1. Hacen parte integrante del presente Acuerdo Metropolitano el Documento Técnico de Soporte y los planos que se protocolizan como instrumentos prospectivos de largo plazo:

1. Plano 1. Modelo de Ocupación del Valle de Aburrá.
2. Plano 2. Sistema Estructurante de Medio Ambiente, Paisaje y Espacio Público
3. Plano 3. Sistema Estructurante de Movilidad y Transporte
4. Plano 4. Escenarios Territoriales Estratégicos

PARAGRAFO 2. El presente Acuerdo Metropolitano no modifica la vigencia temporal del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2008 -2020 adoptado por medio de Acuerdo Metropolitano 40 de 2007.

CAPÍTULO I

DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO Y LOS ESCENARIOS TERRITORIALES ESTRATÉGICOS DEL MODELO DE OCUPACIÓN

Artículo 3. DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO METROPOLITANO Y LOS ESCENARIOS TERRITORIALES ESTRATÉGICOS DEL MODELO DE OCUPACIÓN.

Adiciónese el artículo 10° del Acuerdo Metropolitano 15 de 2006 así: para el modelo de ocupación definido en el artículo 10 del Acuerdo Metropolitano 15 de 2006, se establecen los siguientes Sistemas Estructurantes y Escenarios Territoriales Estratégicos:

Son Sistemas Estructurantes del territorio Metropolitano:

- a) El Sistema de Medio Ambiente, Paisaje y Espacio Público
- b) El Sistema de Movilidad y Transporte

Para el caso del territorio del Valle de Aburrá, se convierten en estratégicos los escenarios territoriales de Rio y Ladera en tanto su forma de ocupación determina el modelo de ocupación metropolitano.

CAPÍTULO II

SISTEMAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO

Artículo 4. DEFINICION DEL SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MEDIO AMBIENTE, PAISAJE Y ESPACIO PÚBLICO.

El sistema estructurante de Ambiente, Paisaje y Espacio Público se define como la red de espacios que soportan y enlazan las funciones ecológicas, ambientales e histórico-culturales a través del territorio metropolitano.

Esta red de espacios naturales y construidos estructura la ocupación del territorio e integra al habitante metropolitano y su entorno, bajo tres aspectos:

Paisaje: la construcción cultural del entorno humano, a distintas escalas, tal como es percibido, representado, utilizado y transformado, física y simbólicamente por las personas.

Ambiente: red de áreas y corredores que sostienen los procesos ecológicos, proveen servicios ambientales y orientan una ocupación sostenible de la base biofísica del territorio.

Espacio público: red de áreas y circulaciones que permite apropiar y vivir el campo y la ciudad como lugar de encuentro, como territorio equitativo, integrado y colectivo para el intercambio constructivo entre las personas.

Artículo 5. -LINEAMIENTOS METROPOLITANOS PARA EL SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MEDIO AMBIENTE, PAISAJE Y ESPACIO PÚBLICO.

El Sistema Estructurante de Medio Ambiente, Paisaje y Espacio Público se orienta a potenciar la riqueza natural del Valle de Aburrá en su cobertura espacial y diversidad, reconociendo que dado el contexto metropolitano, el capital natural no solo presta servicios ambientales sino que es un elemento destacado en el paisaje y se convierte en un factor de calidad de vida. La articulación entre las estructuras y funciones de los ecosistemas naturales más la compaginación de funciones eminentemente sociales, culturales, históricas y urbanísticas, dotan de sentido múltiple al ecosistema convirtiéndolo en hábitat humano y paisaje.

La aplicación de este marco es el antecedente para la generación de una red de espacios naturales y creados, públicos y privados, que soportan y enlazan las funciones asociadas a procesos físicos, bióticos, urbanos, sociales y culturales del socio-ecosistema metropolitano, en distintas escalas de integración, desde los ambientes locales hasta el conjunto metropolitano y sus interacciones con el entorno regional. El sistema de Ambiente, Paisaje y Espacio Público se convierte así en el estructurante principal de la ocupación del territorio metropolitano, de forma tal que los corredores ecológicos en desarrollo de lo establecido en el artículo 21 del Acuerdo metropolitano 15 de 2006, marcan ritmos de ocupación y protección, así como lugares donde ambas circunstancias

conviven bajo diversas formas de manejo, que permiten incorporar las acciones y los beneficios de la conservación en distintos contextos físicos y socioeconómicos.

La generación del Sistema Estructurante de Medio Ambiente, Paisaje y Espacio Público que soporte funciones ambientales y ecológicas que integran espacios urbanos y rurales, deberá estar acompañada de una nueva dinámica asociada al abastecimiento y logística urbana, para un menor gasto energético, menor consumo de recursos y por lo tanto, menor polución. Para ello, el Sistema Estructurante de Medio Ambiente, Paisaje y Espacio Público busca una transición de escala, que permita convertir procesos metropolitanos en esquemas de gestión local, del agua, los residuos y el abastecimiento.

Artículo 6. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MEDIO AMBIENTE, PAISAJE Y ESPACIO PÚBLICO

Son objetivos del Sistema Estructurante de Medio Ambiente, Paisaje y Espacio Público:

a) Conformar una red de corredores ecológicos articulada al espacio público, que oriente la ocupación del territorio metropolitano en sus diferentes formas de ocupación: urbana, expansión, suburbana y rural.

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Consolidar la continuidad del Sistema Estructurante Ecológico conformada por todas las áreas y corredores que generan, sostienen y conducen la biodiversidad, los procesos ecológicos esenciales y suministran servicios ambientales, a través de corredores ecológicos transversales, longitudinales, de borde urbano y de quebrada, que estructuren la ocupación.
- 2) Fortalecer las funciones ecológicas y ambientales en el espacio público y los espacios verdes públicos y privados.

b) Ampliar la vivencia de la ciudad como espacio público de encuentro e intercambio entre las personas

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Diversificar e incrementar las formas y espacios de encuentro entre los ciudadanos y entre estos con la naturaleza con la propuesta de nuevos parques que suman a los existentes.
- 2) Proteger el patrimonio histórico, los modos de vida y los paisajes rurales del valle de Aburrá para propiciar la construcción y vivencia del espacio como lugar con identidad cultural y calidad estética
- 3) Mejorar la calidad del espacio público relacionado con los desplazamientos no motorizados y el uso del transporte público y masivo a través de corredores verdes viales y paseos urbanos, municipales e intermunicipales que estimulen una movilidad más limpia y pacificación del tráfico.

c) Promover la integración entre las formas urbanas y el sistema hídrico natural

Son estrategias de este objetivo:

- 1) La consolidación del corredor del río como eje de espacio público de alta calidad y estructurante de la ocupación así como la recuperación de la presencia de las quebradas como elementos dominantes de las formas de ocupación (urbana, suburbana y rural).
- 2) Potenciar las intersecciones entre las quebradas y los principales corredores de movilidad limpia como sitios estratégicos para la localización de equipamientos.

d) Promover la ocupación segura del territorio

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Fortalecer el proceso de conocimiento del riesgo de desastre.
- 2) Lograr un desarrollo institucional para mejorar la gestión del riesgo.
- 3) Planificar de manera prospectiva para evitar la generación de nuevos riesgos
- 4) **Desarrollar una estrategia metropolitana de adaptación al cambio climático**

e) Promover ecoeficiencia y provisión sostenible de recursos naturales

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Propender por la transición a un sistema combinado de circuitos regionales y locales de captación, distribución, tratamiento y re-uso del agua que permita cualificar el recurso hídrico local para estimular el consumo.
- 2) Mejoramiento de la infraestructura urbana dedicada a la gestión de los residuos sólidos, para favorecer un manejo descentralizado de los mismos.
- 3) La conservación de reservas mineras para el abastecimiento de materiales de construcción, integradas de manera armónica con la dinámica urbana
- 4) Desarrollar un Código Metropolitano de Construcción Sostenible que incluya criterios de sostenibilidad y de integración de elementos naturales y construidos.

Artículo 7.- DEFINICION DEL SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

El sistema estructurante de movilidad y transporte se define como el conjunto de corredores de infraestructura y nodos que garantizan la conectividad territorial, la integración social y la calidad ambiental. Esta concepción se garantiza a través de elementos tales como:

Conexiones regionales, nacionales e internacionales: aeropuertos, corredores de infraestructura terrestre (vehicular y férrea) que garantizan la integración y la articulación regional para el transporte de bienes y personas.

Corredores estructurantes metropolitanos: red de corredores viales y de transporte público-masivo que permiten la eficiencia y optimización de la red de movilidad a través de estrategias de gestión y capilaridad de los flujos. Estos permiten la accesibilidad a las diferentes actividades y funciones urbanas (hábitat, empleo, recreación)

Estaciones de intercambio modal: Puntos nodales que permiten la articulación física y tarifaria de los diferentes modos de transporte. Estos facilitan las correspondencias entre modos minimizando los tiempos y las distancias recorridas.

Corredores estructurantes de movilidad humanizada: red de corredores verdes, paseos urbanos de escala urbana, municipal e intermunicipal que garantizan una mejora a la calidad urbana del entorno asociado a las infraestructuras de transporte. Estos permiten consolidar la escala peatonal como la prioridad de la ciudad.

Artículo 8.- LINEAMIENTOS METROPOLITANOS DEL SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE- Adiciónese el artículo 30 del Acuerdo Metropolitano 15 de 2006, con los siguientes criterios para las decisiones que se adopten en relación con la movilidad local y metropolitana:

10. Orientar el Sistema Estructurante de Movilidad y Transporte por un enfoque estratégico en óptima articulación con el modelo de ocupación del territorio metropolitano. Este enfoque considera la organización y el desarrollo jerarquizado de los sistemas, modos y redes de transporte público colectivo y alternativo, y toma en cuenta las diferentes escalas espaciales y temporales de la movilidad y sus múltiples formas de operación. Para asegurar la sostenibilidad de la movilidad, tanto de personas como de bienes, el enfoque privilegia el uso del transporte público y los modos alternativos.

11. Fomentar la integración social, el equilibrio territorial y la accesibilidad a los lugares de trabajo y a los servicios urbanos; lo anterior exige el mejoramiento de coberturas y horarios en la oferta del transporte colectivo y masivo, y alternativas para grupos socioeconómicos dependientes del vehículo particular. Por ello, aunque se potencie el transporte público y la infraestructura para la movilidad alternativa, el mejoramiento de la malla vial seguirá siendo importante para la competitividad económica y el equilibrio social.

12. Ofrecer alternativas que reduzcan las emisiones de gases de efecto de invernadero y de contaminantes atmosféricos de los vehículos.

13. Ampliar progresivamente la diversidad de tecnologías de transporte público.

14. Contribuir a la competitividad económica, a la proyección nacional e internacional y al desarrollo de actividades económicas estratégicos en el Valle de



Aburrá mediante la articulación de los aeropuertos, centros logísticos, terminales, autopistas, redes férreas nacionales y los sistemas estructurantes metropolitanos.

Artículo 9. OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DEL SISTEMA ESTRUCTURANTE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Son objetivos del Sistema Estructurante de Movilidad y Transporte:

a) Coadyuvar en reforzar la conectividad multimodal del Valle para la competitividad

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Disponer de una óptima infraestructura vial y de un sistema multimodal de transporte que aseguren la conexión efectiva del valle con el mundo.
- 2) Conectar el sistema vial metropolitano al sistema vial nacional.
- 3) Mejorar el eje regional oriente-occidente y orientar su ocupación.
- 4) Conectar el valle con el sistema férreo nacional.
- 5) Reforzar la conectividad aérea y articular los aeropuertos en el sistema de transporte público metropolitano.

b) Propiciar la inclusión y la equidad socio-económica y espacial favoreciendo la accesibilidad al transporte público

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Promover la conectividad de los núcleos no conurbados con el valle central a través del transporte público de mediana capacidad y de un sistema arterial metropolitano.
- 2) Promover la densificación de la red vial del valle central, consolidando una trama de corredores longitudinales y transversales que multiplique las vías alternativas al río y las conexiones sobre el mismo.
- 3) Proyectar el desarrollo de circuitos viales de ladera conforme a los lineamientos para el manejo de este escenario territorial estratégicos.

c) Potenciar el sistema integrado de transporte público multimodal y convertirlo en la mejor opción de desplazamiento.

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Incentivar la ampliación y complementación de la infraestructura de los diferentes modos de transporte y configurar una sola red que incentive el uso del transporte público colectivo y masivo, y contribuya a la cohesión social y funcional del territorio.
- 2) Fomentar la consolidación corredores longitudinales de transporte público e integración metropolitana.
- 3) Promover la creación de zonas de estacionamiento que desincentiven el uso del vehículo particular.

- próximas a las estaciones de transporte público.
- 4) Apoyar el diseño de estaciones intermodales que aseguren la eficiencia, faciliten las correspondencias y se conviertan en nodos de actividad y hábitat.
 - 5) Impulsar la integración tarifaria para facilitar la utilización de todo el sistema de transporte público para el beneficio del usuario en términos de disminución de inversión de tiempo y dinero.

d) Humanizar las infraestructuras y armonizar la relación entre los distintos modos

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Intervenir el espacio público devolviendo al ser humano el lugar preferencial que le corresponde y asegurar la cohabitación armoniosa de los distintos modos de movilidad, generando un medio ambiente urbano, amable y saludable.
- 2) Priorizar la escala peatonal como base de la movilidad de la ciudad y consolidar una red de corredores estructurantes, fortaleciendo la seguridad vial. Reconquistar los espacios libres asociados a infraestructuras viales de gran escala.
- 3) Promover un cambio cultural por el respeto y la prioridad del peatón.

e) Mitigar los impactos sociales, económicos y ambientales, promoviendo la eficiencia energética y los desplazamientos sostenibles.

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Inducir modificaciones en la demanda y la adopción de tecnologías de energía limpia para los sistemas de transporte buscando una mayor eficiencia energética.
- 2) Mejorar las condiciones para el uso de los modos no motorizados, consolidando una red de ciclorrutas a escala metropolitana, municipal y vecinal.
- 3) Incentivar estrategias para el uso de alternativas de movilidad sostenible.
- 4) Promover las políticas nacionales de chatarrización y renovación del parque automotor.

f) Planificar y gestionar la movilidad a escala metropolitana

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Involucrar a los actores públicos y privados en la gestión de la movilidad.
- 2) Incluir el transporte público individual en la gestión de la movilidad metropolitana.
- 3) Orientar la política de circulación de motos.
- 4) Promover la creación de un Centro de Monitoreo de movilidad a escala metropolitana.
- 5) Crear un observatorio metropolitano de movilidad (OMM).

CAPÍTULO III

ESCENARIOS TERRITORIALES ESTRATÉGICOS



Artículo 10. DEFINICIÓN DE ESCENARIOS TERRITORIALES ESTRATÉGICOS-

Se define como escenario territorial, aquella porción que se distingue por una forma de ser ocupada, utilizada y transformada, en respuesta a unas condiciones particulares del medio natural, y como reflejo de una forma de ver y apropiárselo por parte de la sociedad, en un momento histórico determinado.

Para el caso del territorio del Valle de Aburrá, se convierten en estratégicos los escenarios territoriales de Río y Ladera en tanto su forma de ocupación determina el modelo de ocupación metropolitano.

Artículo 11. LINEAMIENTOS METROPOLITANOS PARA EL ESCENARIO RÍO-

Integrar el río a la vida urbana y rural del valle promoviendo la revitalización de las áreas de oportunidad cercanos a sus orillas y conciliando su función de soporte a la movilidad con su potencial como espacio público metropolitano, gracias a la humanización de las infraestructuras y al rescate de sus valores naturales y paisajísticos.

El río debe convertirse en el territorio que conjugue la mayor diversidad de funciones y ofrezca los mejores estándares de calidad urbanística al interior del valle conurbado; paralelamente, el río ofrecerá los escenarios naturales con mayor atractivo y desarrollo turístico y agro-industrial, por fuera de la conurbación central, en los valles norte y sur.

A todo lo largo del valle, la espacialidad pública del río interconectará y facilitará el acceso a los principales centros de actividad y hábitat de la metrópoli, ofreciendo en cada tramo escenarios públicos acordes con la identidad de cada municipio que propiciarán el encuentro de las comunidades locales con todo tipo de visitantes.

Artículo 12 OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE LOS LINEAMIENTOS METROPOLITANOS SOBRE EL RIO-

Son objetivos de los lineamientos metropolitanos sobre el río:

a) Potenciar el escenario del Río como gran Centro metropolitano de Actividades y Hábitat y el principal eje estructurante de su crecimiento y su competitividad.

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Incentivar en los nuevos desarrollos estrategias formales que tiendan al cumplimiento del principio de compacidad, sostenibilidad y eficiencia.
- 2) Promover el desarrollo de programas de vivienda en los suelos de oportunidad cercanos al río, y complementarlo con otras actividades que estimulen la dinámica económica.
- 3) Promover la integración social a partir de la diversificación en la oferta de vivienda

b) Humanizar y racionalizar las infraestructuras de movilidad para cohesionar el territorio e integrar el río a la vida urbana.

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Soterrar las vías regionales en tramos estratégicos
- 2) Reforzar las conexiones transversales sobre el río y adecuar trayectos de borde para peatones y ciclistas.
- 3) Privilegiar el acceso peatonal al río a través de corredores de quebrada.

c) Conectar la metrópoli al río valorizando el sistema hídrico como marco de vida.

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Transformar el frente del río en espacio de uso permanente integrado a la vida metropolitana
- 2) Adecuación de escenarios públicos que permitan el desarrollo de múltiples actividades cotidianas.
- 3) Re-naturalización de los retiros y la recuperación de la calidad del agua del río como componente fundamental del paisaje metropolitano.

Artículo 13. LINEAMIENTOS METROPOLITANOS PARA LA LADERA –

Lograr que el borde urbano rural de las laderas y los retiros de quebradas se estructuren como corredores verdes multifuncionales de espacio público peatonal y de encuentro, generando beneficios ambientales y sociales.

Estos corredores contribuirán a la reducción de amenazas naturales asociadas a la geomorfología de la ladera, mejorarán significativamente la calidad ecológica y la biodiversidad de la periferia urbana y el conjunto metropolitano, y potenciarán el Sistema Ecológico Estructurante Metropolitano la red ecológica regional, propiciando la conectividad entre sus componentes e incrementando los flujos biológicos.

Los valores ambientales y paisajísticos de la periferia serán la base para definir las formas de ocupación; las técnicas constructivas, la arquitectura, la ingeniería, la movilidad y la hidráulica se adecuarán, para favorecer una ocupación segura acorde con las condiciones naturales donde esto sea permitido.

Artículo 14 OBJETIVOS Y ESTRATÉGIAS LINEAMIENTOS METROPOLITANOS SOBRE LA LADERA-

Son objetivos de los lineamientos metropolitanos sobre la ladera-

a) Consolidar el Sistema Ecológico Estructurante metropolitano y asociarlo al espacio público

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Enriquecer el paisaje de ladera a partir de la protección de los bosques nativos y los cuerpos de agua.
- 2) Mejorar y proteger la oferta de espacio público metropolitano basado en los valores ecológicos y paisajísticos de las laderas.

b) Controlar la expansión urbana y suburbana sobre las laderas

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Re-direccionar las dinámicas de ocupación en ladera.
- 2) Orientar la ocupación e inversión hacia áreas de redesarrollo y renovación en el escenario del río.
- 3) Promover la concentración de los procesos de ocupación de las laderas en las áreas de mayor conveniencia socioambiental
- 4) Promover el desarrollo de usos sellantes que definan un límite urbano claro a partir de la ocupación proactiva del borde.

c) Desarrollar un modelo de movilidad que controle la ocupación y equilibre accesibilidad y sostenibilidad.

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Promover la movilidad sostenible que resuelva las deficiencias de accesibilidad e integración y oriente la forma de ocupación de la ladera.

d) Generar un urbanismo sostenible para los asentamientos viables

Son estrategias de este objetivo:

- 1) Conforme a la Política de Vivienda metropolitana, impulsar el desarrollo de un urbanismo sostenible de ladera, que se ajuste cada forma de ocupación: urbana, suburbana y rural, a los determinantes ambientales y paisajísticos de las laderas, y a las técnicas constructivas.

CAPÍTULO IV DISPOSICIONES FINALES

Artículo 15. NATURALEZA Y EFECTOS. El presente Acuerdo Metropolitano complementa y desarrolla las normas obligatoriamente generales establecidas en el Acuerdo Metropolitano 15 de 2006. El presente Acuerdo Metropolitano, de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 2º del artículo 29 de la ley 1454 de 2011, se constituye en determinante de los Planes de Ordenamiento Territorial de los municipios que conforman el Área Metropolitana del Valle de Aburrá que sean adoptados o revisados con

posterioridad a su entrada en vigencia de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la ley 388 de la Ley 388 de 1997. El presente Acuerdo Metropolitano no deroga los planes sectoriales metropolitanos vigentes al momento de su expedición.

Artículo 16. VIGENCIA.- El presente Acuerdo Metropolitano rige a partir de su promulgación.

Este acuerdo fue debatido y aprobado en la reunión de la Junta Metropolitana, del día veintiocho (28) de octubre de 2011, según consta en el Acta respectiva.

Dado en Medellín, a los 28 días del mes de octubre de 2011.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



ALONSO SALAZAR JARAMILLO
Presidente
Alcalde Metropolitano

~~MAURICIO FACIO LÍNCÉ PRADA
Secretario Junta Metropolitana
Director Área Metropolitana~~

