

ACUERDO METROPOLITANO 8 DE 2023 (JUNIO 06)

“Por el cual se adopta el Proyecto Estratégico Centralidad Metropolitana Sur, en el marco del Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial del Valle de Aburrá”.

LA JUNTA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de sus atribuciones legales y estatutarias, especialmente las conferidas por los literales a) y d) del artículo 6 de la Ley 1625 de 2013 y el Acuerdo Metropolitano 10 de 2013, y;

CONSIDERANDO QUE:

Mediante Acuerdo Metropolitano No. 15 de septiembre de 2006, se aprobaron las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial –DMOT-, estableciendo en su artículo 26 los Hechos Metropolitanos referidos a los elementos estructurantes transformados e incluyendo entre otros, los proyectos estratégicos que conforman la red metropolitana de centralidades, de la cual hace parte la Centralidad Metropolitana Sur cuya implementación se constituye en desarrollo de este Hecho Metropolitano.

De conformidad con el artículo 35 del Acuerdo Metropolitano No. 15 de 2006, el desarrollo de la Centralidad Metropolitana Sur se concibió inicialmente como macroproyecto urbano, en los términos establecidos en el artículo 114 de la Ley 388 de 1997 y demás normas que la complementen, adicionen o sustituyan.

Mediante Acuerdo Metropolitano No. 18 de 2010, se adoptó y reglamentó en los aspectos metropolitanos el Macroproyecto Centralidad Metropolitana Sur y se definieron las condiciones de vinculación del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Mediante el Acuerdo Metropolitano No. 13 de 2011, se adoptó el Plan Director Bio2030, mediante el cual se complementaron y desarrollaron 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 Ley 1625 de 2013 por la cual se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas, estableció en su artículo 7, sobre las funciones de las Áreas Metropolitanas, entre otras: *“c) Formular y adoptar el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial, el cual será el marco al cual deberán acogerse cada uno de los municipios que conforman el área, al adoptar los planes de ordenamiento territorial”*.

A través del Acuerdo Metropolitano No. 31 de 2019, se adoptó el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial del Valle de Aburrá – PEMOT, en virtud del cual se definen las centralidades metropolitanas como parte de los proyectos estratégicos; en ese sentido, éstas se comportan como áreas captadoras de actividades centrales, de empleo y servicios, localizadas al interior de la aglomeración metropolitana, estableciéndose una serie de directrices entre los municipios y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá para cada una de ellas, incluida la Centralidad Metropolitana Sur.

El Acuerdo Metropolitano No. 31 de 2019, definió a la Centralidad Metropolitana Sur como un proyecto estratégico, el cual se ubica en un territorio compartido por cuatro (4) municipios, Itagüí, Sabaneta, La Estrella y Envigado, con una conexión funcional y de dependencia con el municipio de Caldas, que representa la oportunidad de equilibrar el territorio metropolitano, en lo que se refiere a la distribución de actividades y vivienda, además de integrar territorial y socialmente los municipios vecinos entre sí a través de la conformación de un polo de funciones y actividades urbanas.

Con el PEMOT se reitera el Modelo Estratégico de Ocupación Territorial Metropolitano reconociendo y fortaleciendo un conjunto de centralidades regionales y metropolitanas, definidas como áreas captadoras de actividades

centrales, de empleo y servicios; las centralidades localizadas al interior de la aglomeración metropolitana sirven de referente para su estructuración funcional, por lo tanto, sus directrices son fundamento en los procesos de concertación y toma de decisiones entre los municipios y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 22 de la Ley 1625 de 2013 y en el artículo 10 de la Ley 388 de 1997, las normas obligatoriamente generales son determinantes de los Planes de Ordenamiento Territorial que se constituyen en norma de superior jerarquía, teniendo en cuenta que definen los objetivos y criterios, así como los hechos metropolitanos a los que deben sujetarse los municipios que hacen parte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá al elaborar sus Planes de Ordenamiento Territorial, con lo que la adopción del presente Acuerdo constituye un marco normativo a nivel de determinante para los municipios que conforman la Centralidad Metropolitana Sur: Itagüí, Sabaneta, La Estrella y Envigado.

Teniendo en cuenta que se han presentado cambios normativos importantes a nivel nacional y metropolitano y la carencia de normas reglamentarias para implementar los instrumentos de gestión del suelo a este nivel, presentando grandes dificultades de gestión que había presentado el macroproyecto urbano Centralidad Sur en los términos en que fue acogido, la Entidad inició un proceso de revisión de este macroproyecto en los años 2017 y 2018, logrando acuerdos importantes entre varios actores del territorio y actualización de las condiciones sobre las cuales debería implementarse.

Posteriormente, como parte de la revisión de los proyectos estratégicos del modelo estratégico de ocupación territorial planteada en el parágrafo del artículo 10 del Acuerdo Metropolitano 31 de 2019, que adoptó el PEMOT, la entidad realiza el contrato 739 de 2021 para cumplir con lo preceptuado en la norma comentada. Dentro de los alcances del contrato se estableció uno que consideraba el desarrollo de un nivel de detalle mayor para el Macroproyecto Centralidad Sur, tomando como punto de partida los avances realizados anteriormente.

A nivel de infraestructuras se encontró que el AMVA ya había gestionado y realizado algunas obras importantes como los intercambios viales de la 77 Sur y la Calle 50, así como una parte importante del sistema vial regional del río. También el Metro de Medellín había ejecutado la extensión de la línea A hasta la estación La Estrella, aunque a nivel de superficie y no parcialmente soterrada como lo consideraba el macroproyecto, de igual manera se viene considerando la construcción del Tren del Río, que entra a la Centralidad Sur por encima del puente de la 77 Sur, de acuerdo con los diseños actuales de la Promotora de los Ferrocarriles, lo que cambia también las condiciones iniciales propuestas para este sistema, bajando la viabilidad al mayor espacio público propuesto en el macroproyecto.

Adicionalmente, aún no existe una reglamentación para el reparto equitativo de cargas urbanísticas a nivel supramunicipal, por lo que la construcción de dicho mega parque quedaría soportado en su ejecución sobre obligaciones urbanísticas de un solo municipio, conllevando de entrada una carga no distribuible de manera más amplia, con el agravante de ocupar una actual área industrial, que genera ingresos importantes a nivel local.

Así mismo, el macroproyecto en las condiciones actuales no consideró el tratamiento de mejoramiento integral a zonas existentes y desarrolladas de manera informal, lo que obligaría a una reubicación de dicha población, bajo la responsabilidad del cada municipio.

En cuanto a la gestión, al no contarse con reglamentación de reparto equitativo de cargas y beneficios a nivel supramunicipal como ya se dijo, cada municipio a nivel individual requerirá solucionar individualmente este reparto, resultando una

sobrecarga para algunos de ellos. Igualmente, al definir las delimitaciones de los instrumentos de gestión intermedia como los planes parciales, se dificulta la gestión de los proyectos de redesarrollo al quedar amarrados a una gestión asociada obligatoria de un número de propietarios, que en muchos casos tienen intereses bastante disímiles. Igualmente, no se consideraron otros instrumentos de gestión y desarrollo hoy utilizados ampliamente en algunos municipios.

Debe considerarse además que en nuestras competencias y funciones está la de dar directrices como marco para orientar la ocupación territorial de toda la conurbación, especialmente contenidas en el Modelo Estratégico de Ocupación Territorial y sus proyectos estratégicos, y los municipios a su vez, definen a través de sus instrumentos de ordenamiento territorial los aprovechamientos y normas específicas del territorio bajo su jurisdicción, por lo que debe considerarse que los contenidos principales del Proyecto Estratégico de Urbanismo Metropolitano-PEUM Centralidad Sur debe establecer sistemas estructurantes y desarrollo de directrices y criterios de incorporación en la ocupación territorial adoptada en los POT.

Expuesto lo anterior y teniendo en cuenta las atribuciones de la Junta Metropolitana, se requiere actualizar el Acuerdo Metropolitano No. 18 de diciembre 10 de 2010.

En mérito de lo expuesto,

ACUERDA

CAPÍTULO I

CONSIDERACIONES GENERALES

ARTICULO 1. OBJETO. Adoptar los objetivos, sistemas estructurantes y ocupación del suelo y condiciones de gestión para la implementación del Proyecto Estratégico Centralidad Metropolitana Sur, de escala y competencia metropolitanas, desarrollando los parámetros establecidos en el Acuerdo Metropolitano No. 31 de 2019, el cual adoptó el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial del Valle de Aburrá, que constituye las normas obligatoriamente generales y directrices que rigen para los municipios que integran el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

PARÁGRAFO. La cartografía del Proyecto Estratégico Centralidad Metropolitana Sur, que se describe a continuación, hace parte integral del presente Acuerdo Metropolitano:

CM_SUR_01 Delimitación del polígono Centralidad Metropolitana Sur

CM_SUR_02 Modelo de ocupación Centralidad Metropolitana Sur

CM_SUR_03 Sistema Estructurante de espacio público y equipamientos Centralidad Metropolitana Sur

CM_SUR_04 Sistema Estructurante de Movilidad y proyectos viales Centralidad Metropolitana Sur

CM_SUR_05 Localización de secciones viales por tipo de vía Centralidad Metropolitana Sur

ARTICULO 2. CARACTERÍSTICAS Y ALCANCE DEL PROYECTO ESTRATÉGICO CENTRALIDAD METROPOLITANA SUR. El proyecto estratégico Centralidad Metropolitana Sur se conforma de un conjunto de acciones de carácter estratégico de largo plazo, dirigidas a producir una intervención de gran escala basada en la articulación de los sistemas urbanos y de las actuaciones públicas y privadas, con impactos significativos en la estructura espacial del sur del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Como componente del Modelo Estratégico Metropolitano, el proyecto estratégico Centralidad Metropolitana Sur busca la armonización del territorio metropolitano y regional, el aumento de la eficiencia territorial y la contribución al fortalecimiento de la sociedad metropolitana; por lo tanto, deberá ser incorporado en los distintos instrumentos de planificación territorial de carácter metropolitano y municipal.

Los sistemas estructurantes que constituyen el proyecto se concretan a través de las relaciones sinérgicas entre los componentes del Modelo Estratégico de Ocupación Territorial Metropolitano, como son: los corredores y nodos metropolitanos, el conjunto de centralidades metropolitanas, el sistema de movilidad metropolitana, el sistema de espacio público y de equipamientos metropolitanos, las áreas de interrelación y dependencia regional, y los territorios de transformación, los cuales se relacionan con los elementos naturales, aportando a los principios de armonización y eficiencia territorial y buscando una reestructuración que permita alcanzar el desarrollo territorial, sobre la base de la articulación regional.

La Centralidad Metropolitana Sur se concibe como un Territorio Integrado Sostenible con alta productividad urbana, atravesado físicamente por el curso del río Aburrá y el corredor multimodal de movilidad. Su modelo de ocupación de alta densidad y baja ocupación aporta al desarrollo territorial, potenciando la vocación actual del territorio, permitiendo el aprovechamiento racional del suelo, reconociendo los usos industriales y comerciales, fomentando una sana mezcla de usos en las zonas que empiezan a mostrar tendencias de renovación urbana y fomentando acciones estratégicas que vinculen la naturaleza y conecten transversalmente el territorio.

La reestructuración territorial reconoce la vinculación de cuatro (4) municipios del sur del Valle de Aburrá (Sabaneta, Envigado, Itagüí y La Estrella) y respeta las formas de apropiación de las comunidades locales sobre sus territorios, los usos del suelo actuales, de transición y futuros, en relación con la vocación y dinámica económica propia de cada municipalidad, bajo la visión de articulación metropolitana, que permita a los municipios desarrollarse a partir de la proyección e integración de sus potencialidades particulares en el conjunto del territorio metropolitano.

La visión de concurrencia de los municipios en la Centralidad Metropolitana Sur, orienta los procesos de transformación y equilibrio en el crecimiento del territorio, a través de criterios de sostenibilidad ambiental, seguridad, productividad, accesibilidad y armonía entre los usos del suelo en la distribución de actividades industriales, comerciales y de servicios y de la vivienda; a su vez, en el rescate del espacio público que aprovecha los potenciales naturales aún presentes y busca la regeneración de los elementos que han sido alterados, como principal escenario de encuentro y relacionamiento ciudadano en la búsqueda de una centralidad urbana verde, integradora y generadora de múltiples oportunidades.

ARTICULO 3. DELIMITACIÓN DE LA CENTRALIDAD METROPOLITANA SUR.

La Centralidad Metropolitana Sur se constituye dentro de las centralidades metropolitanas jerarquizadas en torno al río Aburrá. Localizada en jurisdicción de los municipios de Envigado, Sabaneta, Itagüí y La Estrella, abarca un área total de 2.802.536,93 m² o 280,25 hectáreas (ha.). Por municipio, se ocupan las siguientes superficies:

Suelo Urbano en la Centralidad Metropolitana Sur por municipio	Área (ha.)	Porcentaje (%)
La Estrella	14,50	5,18%
Itagüí	93,82	33,48%
Envigado	72,23	25,77%
Sabaneta	99,70	35,57%
Total	280,25	100,00%

La Centralidad Metropolitana Sur se delimita al norte por el puente de la Calle 37 Sur (Envigado), hacia el suroriente está definida por la Avenida Las Vegas, continúa hasta la Calle 77 sur (Sabaneta), bordea el área donde se ubica la estación terminal del Metro en Sabaneta (estación La Estrella), hasta la Variante de Caldas, en la cual gira hacia el sur occidente, en correspondencia con el trazado de la futura longitudinal (Calle 80 Sur) y toma la Carrera 42 en sentido sur– norte, hasta cerrar el polígono en el punto inicial.

ARTICULO 4. OBJETIVOS DEL PROYECTO ESTRATÉGICO CENTRALIDAD METROPOLITANA SUR. El proyecto estratégico Centralidad Metropolitana Sur, busca orientar el desarrollo territorial, social y económico de los municipios que la conforman, con base en la estructura ecológica principal y el sistema de espacio público, mediante un modelo de ocupación soportado en unas franjas de densidad urbana diferenciales, sustentable, homogéneo y equitativo, para lo cual deberá:

1. Mejorar las condiciones urbanas y ambientales de la zona sur del Valle de Aburrá con criterios de sostenibilidad, regeneratividad y eficiencia, de tal forma que se logre una transformación efectiva del territorio, a través de la recuperación del espacio público por medio de soluciones basadas en la naturaleza (SBN).
2. Consolidar un sistema de redes (ecológica, de movilidad, de espacio público) que configure una relación de continuidad entre los sistemas naturales y los elementos físico-espaciales, de modo que la Centralidad Metropolitana Sur opere como un nodo articulador de flujos de toda índole.
3. Consolidar el corredor multimodal del río, a partir del desarrollo de infraestructuras para la movilidad y promover acciones para el fortalecimiento del sistema de transporte masivo, que permitan solucionar de manera eficiente la circulación y tránsito a lo largo del territorio de influencia, en relación con las actividades metropolitanas, propiciando la conectividad y accesibilidad a través de espacio público de calidad que sirva a las zonas de relocalización de actividades al interior de la Centralidad Metropolitana Sur.
4. Promover un balance entre el desarrollo económico y las dinámicas de usos del suelo, la habitabilidad, la calidad urbana y ambiental, en pro de la articulación metropolitana.
5. Conformar una oferta de áreas de renovación urbana en los procesos de ordenamiento territorial, para atraer nuevos asentamientos industriales comerciales y de servicios, además de zonas de localización de usos residenciales, propiciando la transición del uso industrial cuando sea necesario, hacia ofertas de tipo empresarial y de servicios y vivienda, que permitan lograr una sana mezcla de usos, sin conflictos ambientales y sociales con las actividades preestablecidas permitiendo mejorar las condiciones de habitabilidad de la centralidad en todas las horas del día.
6. Generar condiciones óptimas y de restablecimiento de las potencialidades ambientales, para hacer atractivo el territorio y propiciar iniciativas de inversión privada en equilibrio con los intereses municipales y el aumento de los beneficios públicos y privados, a fin de incentivar nuevas formas de habitar.

ARTICULO 5. MODELO DE OCUPACIÓN DEL PROYECTO ESTRATÉGICO CENTRALIDAD METROPOLITANA SUR. El proyecto estratégico Centralidad Metropolitana Sur aporta a la consolidación del Modelo Estratégico de Ocupación Territorial Metropolitano. Para concretarlo, los municipios deberán incorporar en sus planes de ordenamiento territorial y en sus demás instrumentos de planificación los siguientes componentes, tal como se describe a continuación:

1. Redes de espacio público que permitan dar continuidad a los sistemas estructurantes del territorio y prioricen la incorporación de los elementos del sistema natural, a través del fortalecimiento y generación de redes de conectividad ecológicas, potenciando los espacios verdes urbanos, las zonas con coberturas vegetales existentes, los retiros hídricos y suelos de

protección, fortalezcan la ocupación por fuera de áreas sujetas a amenazas y riesgos, y permitan reforzar las medidas necesarias para atender los requerimientos de las zonas urbanas de aire protegido ZUAP de tráfico e industrial. Estas redes incluirán bulevares como circuito de parque perimetral, transversalidades que conectan los municipios entre sí y con otros sectores de éstos, red de parques concatenados con zonas verdes como elementos nodales y Espacios públicos vinculados a la oferta de equipamientos.

2. Red de infraestructura de movilidad y transporte, que conecte la Centralidad Metropolitana Sur con el resto del territorio metropolitano, incluyendo elementos para la movilidad transversal y longitudinal metropolitana, en articulación con la red vial planeada desde los instrumentos de ordenamiento territorial de los municipios que conforman la Centralidad Metropolitana Sur, ampliando la red de movilidad activa, promoviendo el uso de la bicicleta y generando espacios adecuados para el peatón para mejorar las condiciones de accesibilidad y conectividad de los peatones y vehículos, con el fin de atender la demanda presente y futura, y potenciando la oferta de transporte a nivel metropolitano, aprovechando el paso del Sistema Férreo y del Metro, con el fin de conectar la Centralidad Metropolitana Sur con el resto del área metropolitana.
3. Ordenamiento y reestructuración del tejido urbano, a través de la localización estratégica de usos del suelo relacionados con la vocación económica del territorio y la oferta de equipamientos colectivos, a partir de procesos de intensificación en la ocupación del suelo a través de la estrategia de renovación urbana que permita reordenar el territorio, para la transformación urbana a partir de la conformación de nuevos frentes urbanos que potencien la relación de primeros pisos y/o zócalos permeables.
4. El mejoramiento de los asentamientos informales bajo los parámetros y normativa general urbanística establecida por los municipios involucrados, cumpliendo en todos los casos con las fajas destinadas a la construcción de la infraestructura vial, los retiros ambientales y la generación de espacio público.
5. Resignificación de las relaciones de la Centralidad Metropolitana Sur con los centros tradicionales de sus municipios, a partir de la proyección de la continuidad físico espacial de la trama urbana hacia el río, la articulación de los sistemas naturales con los sistemas urbanos de espacio público y movilidad, y la ocupación y densificación del territorio, en la construcción de un nuevo tejido en la centralidad.

ARTICULO 6. NORMAS DE SUPERIOR JERARQUÍA. El Modelo de Ocupación del proyecto estratégico de la Centralidad Metropolitana Sur, así como los sistemas estructurantes, natural, espacio público y de movilidad y el modelo de gestión, son consideradas como determinantes que constituyen normas de superior jerarquía y que deberán ser tenidas en cuenta en los instrumentos de planificación de cada municipio, de conformidad con lo señalado en la Ley 388 de 1997, con el fin de contribuir en la consolidación del Modelo Estratégico de Ordenamiento Territorial PEMOT, establecido en el Acuerdo Metropolitano No. 31 de 2019.

CAPÍTULO II

SISTEMAS ESTRUCTURANTES Y OCUPACIÓN DEL SUELO DEL PROYECTO ESTRATÉGICO CENTRALIDAD METROPOLITANA SUR

ARTICULO 7. CONFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES. De acuerdo con la determinación de los componentes del modelo de ocupación del proyecto estratégico Centralidad Metropolitana Sur, se reestructura el territorio a través de un sistema estructurante natural, de redes de espacio público y equipamientos y el sistema de movilidad a través de la proyección de ejes longitudinales y transversales de conectividad.

Para la consolidación de dichos sistemas estructurantes que condicionan la ocupación del suelo, el desarrollo del presente proyecto estratégico precisa las directrices previstas en el artículo 15 del Acuerdo Metropolitano N°31 de 2019 que adopta el PEMOT, particularmente, se espera promover transformaciones físicas, ambientales, económicas y sociales de iniciativa pública, privada o mixta de impacto metropolitano, a saber:

1. Consolidación de la estación La Estrella como de tipo intermodal de transporte y como equipamiento metropolitano que integre la movilidad activa, el transporte público colectivo, masivo de mediana y alta capacidad regional y nacional y como oportunidad de potenciar la oferta de servicios.
2. Desarrollo de redes de continuidad entre los territorios metropolitanos (Envigado, Itagüí, La Estrella y Sabaneta) que prioricen el tránsito de peatones y la movilidad activa en una infraestructura que renaturalice, articule y contribuya a la continuidad del espacio físico y permita la conexión con el tejido de la centralidad tradicional de los municipios y entre los municipios que conforman la centralidad.
3. Consolidación del corredor multimodal del río y el sistema de transporte metropolitano, articulado a la infraestructura y al sistema de movilidad de cada municipio.
4. Implementación de la renovación urbana para el desarrollo y ocupación del suelo, que soporte las transformaciones requeridas en los aprovechamientos urbanos, en armonía con la eficiencia territorial.
5. Configuración de una red de espacios públicos que soporte los elementos de continuidad natural y urbano, apoyados en la renaturalización y generación de espacialidades públicas.

ARTICULO 8. SISTEMA ESTRUCTURANTE NATURAL. Este sistema se compone del reconocimiento y análisis de las condiciones ambientales existentes y de las áreas de importancia ecosistémica, a partir de la recuperación y vinculación de los espacios verdes urbanos, las redes de conectividad y el paisaje, para mejorar indicadores ambientales, dentro de los cuales se encuentra la calidad de aire, la reducción de temperaturas superficiales, prevención de fenómenos amenazantes, la mitigación y adaptación al cambio climático, la contribución directa a la pervivencia de biodiversidad urbana y su relación con las áreas de mayor oferta de bienes y servicios ecosistémicos, a partir de la recuperación, vinculación e integración de los espacios públicos, en armonía con lo establecido en el modelo de ocupación.

ARTICULO 9. SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO AL INTERIOR DE LA CENTRALIDAD METROPOLITANA SUR: Se constituye a partir de elementos existentes y áreas liberadas de ocupación y recuperadas, a las cuales se suman los espacios públicos viales y las áreas libres de los entornos de manzanas, que se desarrollarán bajo criterios de renovación urbanística del territorio. En respuesta a la Directrices Metropolitanas 2 y 6 del proyecto estratégico Centralidad Metropolitana Sur establecida en el artículo 15 del PEMOT, se describe a continuación de manera amplia toda la red de espacios públicos y redes de continuidad, que permiten conectar los tejidos residenciales existentes con los bulevares, la red de parques intercomunicados - elementos nodales y el río Aburrá. La estructura de espacio público se compone de los siguientes elementos:

1. **Bulevares longitudinales** como circuito de parque perimetral captadores de los flujos transversales y ordenadores del espacio público en la centralidad. Para éstos se debe considerar una faja mínima de diez metros (10 m.), con el fin de garantizar la generación de espacio público efectivo. Estos bulevares paralelos a las avenidas principales deben contar con la presencia de vegetación y estar densamente arbolados en varios estratos que sirvan de filtro ambiental y paisajístico, que soporten condiciones como el paso continuo

de la red de ciclocaminabilidad, estancias, zonas de recreación y esparcimiento. Se incluyen los bulevares:

a. Occidente, municipios de La Estrella e Itagüí:

- Bulevar La Carrera 42 –Autopista Sur – Arteria Urbana Municipio de Itagüí;
- Bulevar Paseo del Río, como corredor Verde en el Corredor multimodal del río.

b. Oriente, municipios de Envigado y Sabaneta:

- Bulevar Paseo del Río, como corredor Verde en el Corredor multimodal del río–Avenida Regional;
- Bulevar Avenida Las Vegas.

2. Redes de continuidad de zonas verdes transversales al interior de la Centralidad Metropolitana Sur: conformada por zonas verdes y parques lineales transversales; se compone de los siguientes elementos. Para éstos se debe considerar una faja mínima de diez metros (10 m.) y se conforma por:

a. Redes de continuidad transversal con las centralidades y otras áreas municipales, como zonas verdes paralelas a las siguientes vías:

- I. Calle 50 – Conexión Itagüí – Envigado – Sabaneta.
- II. Avenida Pilsen en Itagüí Calle 31 y Calle 60 Sur en Sabaneta.
- III. Calle 77 Sur.
- IV. Calle 80 Sur.

b. Parques lineales transversales - con o sin ciclorruta. Apoyan la continuidad de las zonas verdes transversales. Deben disponer de paseos arborizados y de actuaciones paisajísticas para el balance del tránsito de peatones, la movilidad activa y el tráfico vehicular. En este grupo se pueden inscribir calles de acceso a la centralidad desde las vías metropolitanas y vías de continuidad desde las áreas urbanizadas de cada municipio hacia la centralidad, entre las cuales se destacan:

- V. Costado norte de la calle 39 Sur en el municipio de Envigado.
- VI. Calle 43 Sur en el municipio de Envigado.
- VII. Calle 46 Sur en el municipio de Envigado.
- VIII. Calle 33 en el municipio de Itagüí.
- IX. Calle 27 en el municipio de Itagüí.

3. Red de parques intercomunicados- elementos nodales: teniendo en cuenta la continuidad en la red de parques anteriormente mencionada, se conforma unos espacios públicos nodales de características destacadas distribuidos de manera equitativa en la Centralidad Metropolitana Sur que permiten desarrollar diferentes actividades de tipo recreativo, lúdico, paisajístico y cultural. Estos elementos vinculan a la naturaleza como soporte natural para ayudar a resolver los déficits ambientales y mejorar las condiciones de habitabilidad y seguridad en el territorio, constituyendo espacios públicos categorizados con diversa funcionalidad y distintas escalas y conformando un sistema de áreas libres y recreativas, puntos de encuentro y estancias que en sus complementos acompañen la configuración del tejido urbano y soporten su renaturalización, a través del incremento de áreas verdes.

4. Espacios públicos vinculados a la oferta de equipamientos: Se mejoran los espacios públicos existentes y se propone la inclusión de espacios adicionales, vinculados a los equipamientos públicos en el territorio. Para estos espacios, se aplica el principio de renaturalización del territorio, a través de soluciones basadas en la naturaleza, generando equilibrio entre las superficies verdes, zonas duras y articulando los equipamientos y desarrollos privados y residenciales, según sea el caso, con el fin de mejorar la dotación y servicios municipales y metropolitanos y fortalecer la centralidad como un nodo urbano metropolitano.

5. Paseos arborizados dentro de la red local de vías internas: estos elementos que complementan el sistema de espacio público, asociados al sistema de movilidad, se inscriben en la trama local generada por las acciones de renovación en la centralidad, conforman paseos arborizados y actuaciones paisajísticas, que logren un balance del tránsito de peatones y la movilidad activa.

PARÁGRAFO 1. Los municipios que mantienen el uso industrial deberán gestionar sus suelos de renovación, con el fin de complementar el tejido urbano a partir de la articulación y proyección entre vías privadas de empresas y su transición a vías públicas, incorporándolas al trazado viario y de espacio público. De igual modo, dicha gestión deberá incluir la vinculación de las áreas libres privadas como potencial para la generación de espacio público.

PARÁGRAFO 2. En el municipio de Itagüí los bulevares longitudinales sobre el corredor multimodal se ubican sobre suelos recuperados y/o liberados sobre las fajas de titularidad pública y/o donde se delimitan los retiros ambientales de 30 metros del río Aburrá, las fajas del corredor multimodal del río Aburrá con una dimensión de 66 metros desde el borde del río, las fajas de retiro del sistema férreo de 20 metros desde el eje del carril, y las fajas de retiros de proyectos viales en la definición de un nuevo perfil entre paramentos. Para el caso específico del asentamiento la Santa Cruz, ubicado en el municipio de Itagüí, se excepciona la faja de 66 metros, de tal manera que se asegure la consolidación del sistema férreo y sus retiros de 20 metros al eje de la vía y los retiros ambientales de 30 metros al borde del río Aburrá, asumiendo la envolvente entre ambos retiros, entendida como línea más externa desde el borde del río Aburrá, donde primará el mayor retiro. En todo caso, se deberá garantizar la operatividad del corredor multimodal del río Aburrá, de acuerdo con las secciones consideradas en el artículo de secciones viales.

PARAGRAFO 3. La Calle 37 Sur forma parte de las redes de continuidad de zonas verdes transversales, entre los municipios de Itagüí y Envigado, pero no incluye bulevar; se deben promover acciones encaminadas a mejorar las condiciones de ciclocaminabilidad.

ARTICULO 10. CRITERIOS ESPECÍFICOS PARA EL DESARROLLO DEL SISTEMA ESTRUCTURANTE DE ESPACIO PÚBLICO ENTRE LOS TERRITORIOS METROPOLITANOS. Los municipios que constituyen la Centralidad Metropolitana Sur deberán incorporar los siguientes criterios en su instrumento de ordenamiento territorial:

1. Liberar y recuperar las fajas de retiro ambiental, proyectos viales y de infraestructura como áreas libres y espacio público potencial en el territorio.
2. Consolidar redes de espacio público de continuidad transversal (ciclocaminabilidad, parques lineales, alamedas, bulevares, estancias y zonas verdes) que confluyen desde el tejido existente de los municipios hacia la centralidad.
3. Incluir vegetación en la recuperación y generación de los espacios públicos para reducir las islas de calor, regular la temperatura, filtrar la contaminación del aire y producir recorridos en sombra.

4. Conectar los elementos de la estructura ecológica existentes, garantizando la conformación de corredores bióticos, áreas para la polinización que generen un nuevo ecosistema urbano.
5. Realizar los estudios de conectividad pertinentes e implementar pasos para la fauna silvestre entre las márgenes del río Aburrá, en los puntos intermedios de los atravesamientos artificiales (puentes vehiculares y peatonales) conectados con los corredores del río y corredores de las quebradas que desembocan en él, de acuerdo con la normativa vigente.
6. Para los futuros diseños de las redes de continuidad de zonas verdes transversales se habrá de reservar el espacio necesario para las ciclorrutas proyectadas, cuando estas formen parte del circuito de ciclorrutas; de forma tal, que se incluya la franja de circulación para bicicletas, el aislamiento para la circulación peatonal y la vegetación apropiada para acompañar estos recorridos.

ARTICULO 11. SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD. Para la Centralidad Metropolitana Sur, este sistema se define a partir de proyectos de impacto metropolitano, regional y algunos de carácter nacional que inciden en las dinámicas y relaciones de los territorios que integran el Modelo de Ocupación Estratégico del PEMOT, a través de la Estrategia 2. Ocupación y Movilidad Sostenible, desarrollada por los programas 1. Definición de una política de movilidad metropolitana y regional y 2. Consolidación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá – SITVA, con el fin de aumentar la conectividad y accesibilidad con el resto del territorio metropolitano, mejorando la disponibilidad de espacio público y su relacionamiento con las áreas potenciadoras de nuevas localizaciones industriales, comerciales y de servicios al interior de la Centralidad Metropolitana Sur.

Así mismo, en respuesta a la Directriz Metropolitana 4 de la Centralidad Metropolitana Sur contenida en el Artículo 15 del Acuerdo metropolitano N°31 de 2019, se fortalecerá el corredor multimodal a partir de la consolidación de los ejes viales principales de forma que permitan una eficiente circulación de los vehículos que atraviesan el Valle de Aburrá y que al mismo tiempo permitan la conectividad con las actividades metropolitanas y locales de la Centralidad Metropolitana Sur. Para la estructuración del Sistema estructurante de movilidad se adoptan los siguientes componentes primarios:

1. **Sistema Integrado de Transporte Masivo:** a través del fortalecimiento del sistema integrado de transporte masivo que propicie la conectividad y accesibilidad con el espacio público y las nuevas localizaciones y definiciones de ocupación del territorio en la Centralidad Metropolitana Sur. El cual opera y operará en la Centralidad Metropolitana Sur, conformado por:
 - a. Sistema actual:
 - I. El SITVA como eje estructurante metropolitano.
 - II. Sistema de rutas integradas de cada municipio.
 - III. Estaciones y bicicletas de EnCicla y cicloparqueaderos.
 - IV. Red peatonal.
 - b. Sistema futuro:
 - I. **Sistema Férreo Multipropósito:** cruzará los 10 municipios del Valle de Aburrá y se conectará con el Sistema ferroviario del país. En este tramo se construirá la estación del Sistema Férreo en la Estación Intermodal de La Estrella.
 - II. Metro como eje estructurante metropolitano.
 - III. Sistema de transporte masivo de mediana capacidad (Metroplús del Sur) y Cables integrados al Metro y/o Sistema Férreo Multipropósito.

- IV. Ampliación del Sistema de rutas integradas de cada municipio.
 - V. Estaciones y bicicletas de EnCicla y cicloparqueaderos.
 - VI. Red peatonal.
 - VII. Zonas de parqueo (Park & ride)
2. **Corredor Multimodal del Río:** que incluye la recuperación, liberación y reserva de suelos sobre las fajas donde tiene incidencia la potestad del Estado para establecer el corredor multimodal del río y la infraestructura asociada al sistema de transporte metropolitano, teniendo en cuenta el modelo de ocupación propuesto en el artículo 5 del presente Acuerdo, así como la terminación de los ejes viales principales que definen el corredor multimodal del río en el costado oriental que permita una eficiente circulación de los vehículos que atraviesan el Valle de Aburrá. Este se concreta a través de los siguientes proyectos:
- a. **En el costado oriental.** Construcción y reconfiguración de 3 carriles de 3,5 m. de la Vía Travesía (VT), 3 carriles de 3,5 m. de la vía Distribuidora o Vía Arteria (VD o VA) y 2 carriles de 3,5 m. de Vía de Servicio (VS) entre la Calle 37 Sur en Envigado y Ancón Sur. Carriles de aceleración y desaceleración de 3,5 m. con infraestructura para la movilidad activa, para peatón y ciclista.
 - b. **En el costado occidental.** Construcción y continuidad de 3 carriles de 3,5 m de la Vía Distribuidora o Arteria (VD o VA), y 2 carriles de la Vía de Servicio (VS) entre Ancón Sur y calle 50 o estación Itagüí. Carriles de aceleración y desaceleración de 3,5 m con infraestructura para la movilidad activa (peatón y ciclista).
3. **Autopista Sur Carrera 42 (Itagüí).** Construcción y continuidad de una vía pública de 60 metros de sección como mínimo, que tendrá calzadas de servicios a ambos lados de 6 metros con carriles de 3 metros y calzadas de 10.50 metros a ambos lados con 3 carriles de 3,5 m, entre las calzadas separadores de 4 metros. Esta sección incluye el bulevar longitudinal de la carrera 42 costado oriental de la vía y la zona de ciclocaminabilidad costado oriental.
- La Autopista Sur mantiene su operación unidireccional entre Espumas Medellín y Ancón Sur, conectando con la Variante de Caldas hasta tanto se logra la construcción de la Vía Travesía (VT) y se realice la reconfiguración de la Vía Distribuidora o Vía Arteria (VD o VA) sobre el corredor de la Autopista Sur.
4. **Red de Cicloinfraestructura longitudinal y transversal.** Deberá diseñarse y construirse de acuerdo con las disposiciones, directrices y lineamientos plasmados y aprobados en el Plan Maestro de la Bicicleta - PMB2030 y el Plan Maestro de Movilidad para la región Metropolitana del Valle de Aburrá adoptado mediante Acuerdo Metropolitano 20 de 2020, complementado con las disposiciones y proyectos de los planes de ordenamiento territorial de cada municipio y el proyecto de ciclocaminabilidad planeado y aprobado sobre la infraestructura antigua del ferrocarril en jurisdicción de Itagüí y La Estrella, buscando generar coherencia, reducción de distancias, seguridad, continuidad y recorridos atractivos.
5. **Planeación y construcción de la Estación intermodal de La Estrella** como equipamiento y la infraestructura vinculada.

PARÁGRAFO 1: El Sistema vial que se diseñe y construya en los costados oriental y occidental deberá conectarse con los intercambios viales de la Calle 37 Sur, la Calle 50 Sur, la Avenida Pilsen y la Calle 77 Sur, y con los que deberán o podrán construirse de Espumas Medellín y Ancón Sur.

PARÁGRAFO 2. Los municipios deberán establecer en su normativa urbanística una longitud máxima de cada lado de manzana de 200 m., de tal manera que permita mejorar la permeabilidad del sistema de movilidad.

ARTICULO 12. CRITERIOS PARA EL SISTEMA ESTRUCTURANTE DE MOVILIDAD. Los municipios que constituyen la Centralidad Metropolitana Sur deberán incorporar los siguientes criterios en su instrumento de ordenamiento territorial:

1. Los municipios de la Centralidad Metropolitana Sur deberán articular sus proyectos viales y trazados respecto al Sistema Vial Metropolitano en sus instrumentos de ordenamiento territorial, acorde con las directrices planteadas en el sistema estructurante de movilidad del presente Acuerdo.
2. Los municipios de La Estrella e Itagüí deberán articular los trazados de la Vía Travesía metropolitana de continuidad, que se desarrolla en inmediaciones de la faja de retiro de 20 metros del sistema férreo con respecto al eje de la vía externa, validando y considerando las directrices de la Promotora Ferrocarril de Antioquia o la entidad que haga sus veces, para su ocupación y manejo.
3. Construcción del intercambio vial de Espumas Medellín teniendo en cuenta las operaciones propuestas para el Metro y el Sistema Férreo Multipropósito, además de la intervención de los municipios, que permita conectar ambos costados del río siempre y cuando los estudios de transporte y tránsito recomienden mantener la bidireccionalidad vial de las vías arterias que conecten los municipios de La Estrella e Itagüí.
4. Planeación y construcción de Infraestructura de soporte de carga eléctrica para la operación de transporte público colectivo integrado en las zonas o plazoletas de integración en las estaciones del Metro en Envigado, Itagüí, Sabaneta y La Estrella.
5. Considerando el cambio de combustible del transporte público a carga eléctrica, cada municipio deberá coordinar y/o realizar los estudios de movilidad, estudios de demanda origen – destino y los estudios que se consideren necesarios según las normas de transporte y ambientales vigentes, articulados con el sistema masivo de transporte metropolitano para establecer a futuro, áreas de reserva en suelo destinadas para el equipamiento de transporte de área de carga y determinar que los usos del suelo por municipio lo permita. La nueva red de cicloinfraestructura deberá conectarse con la existente en el corredor de la Avenida Las Vegas, puente de la Calle 77 sur y la red de ciclocaminabilidad del sistema vial del río a partir de la Calle 50 sur hacia el norte.
6. Para la articulación de los municipios de Itagüí y Sabaneta se reservará la franja de ciclorruta en las redes de continuidad transversal sobre la Avenida Pilsen - Calle 31 (en Itagüí) y el puente, por medio de la ruta del deporte, de la Calle 60 Sur (en Sabaneta). De igual forma, se articulará el concepto de ciclocaminabilidad en la futura expansión del Polideportivo Norte de Sabaneta. Asimismo, se garantizará la continuidad con la ciclorruta proyectada sobre el Bulevar longitudinal de la Avenida Las Vegas, reservando las franjas debidas.
7. Los nuevos desarrollos de intercambios viales en la Calle 50, la Avenida Pilsen, sobre la Autopista Sur y desde la Vía Travesía sobre el río, deben desarrollarse considerando criterios de ciclocaminabilidad.
8. Sobre las infraestructuras actuales se debe dar una reestructuración de puentes vehiculares para permitir la ciclocaminabilidad entre los municipios.
9. Para el sistema de movilidad activa entre Itagüí y Envigado, se deberá incluir las ciclorrutas proyectadas sobre la Avenida Simón Bolívar de Itagüí en el diseño y ejecución del espacio público.

10. Se deben reservar las áreas necesarias para la articulación de la ciclorruta proyectada hacia el Parque de La Estrella y el circuito de ciclocaminabilidad que se considera para la Estación intermodal.
11. Cada municipio deberá incluir como requisito en sus instrumentos de planificación o en otros mecanismos de desarrollo del suelo, la realización de estudios de movilidad, para las zonas con tratamiento de renovación en cualquiera de sus modalidades. Estos estudios deberán incorporar las propuestas viales a nivel metropolitano e incluir las nuevas continuidades transversales metropolitanas.
12. Realizar estudios de movilidad que permita plantear:
 - a. Solución vial al intercambio vial de la calle 37 sur (conexión entre Envigado e Itagüí)
 - b. Construcción del intercambio vial que conecte el corredor multimodal del río VT, VD o VA y VS del costado occidental con la Variante de Caldas.
 - c. Conexión vial y de movilidad activa adicional a las existentes en la Centralidad Metropolitana Sur, entre el municipio de Envigado e Itagüí en el tramo comprendido entre las estaciones del metro Envigado e Itagüí, que permitan generar soluciones integrales en materia de movilidad entre ambos municipios, dado que las conexiones viales existentes actualmente son insuficientes, además de estar muy retiradas entre sí.

ARTICULO 13. CRITERIOS PARA LA ESTACIÓN LA ESTRELLA DE TIPO INTERMODAL DE TRANSPORTE Y EQUIPAMIENTO METROPOLITANO. En respuesta a la Directriz Metropolitana 1, del proyecto estratégico Centralidad Metropolitana Sur establecida en el Artículo 15 del PEMOT, deberán contemplarse los siguientes criterios:

1. Actualizar el proceso de planificación al interior del área involucrada en el municipio de La Estrella, en armonía con lo establecido por el PBOT municipal, de acuerdo con el tratamiento urbanístico vigente en el momento de ejecución de los proyectos, para lo cual deberá determinar en su PBOT los aprovechamientos requeridos para el desarrollo de diversos usos del suelo y dar prioridad al desarrollo del Plan Maestro de la Estación Intermodal como equipamiento metropolitano de transporte.
2. Articulación con el sistema vial metropolitano, mejorando la accesibilidad a los municipios de La Estrella, Sabaneta e Itagüí.
3. Articulación con las propuestas de operaciones estratégicas planteadas por el Metro de Medellín en la revisión del plan maestro de expansión del sistema metro.
4. Integración de la red de ciclocaminabilidad de los municipios hacia la estación intermodal de La Estrella
5. Incorporación de usos del suelo como complemento al dotacional, con el fin de vitalizar el sector y promover una sana mezcla de usos.
6. Conexiones transversales entre las estaciones del Sistema Férreo y la Estación del Metro de La Estrella, propendiendo por la articulación, integración espacial e intermodalidad entre los sistemas de transporte.
7. Incorporación de las secciones viales definidas en el presente acuerdo para lograr la articulación entre el sistema vial metropolitano y la accesibilidad de los municipios de La Estrella, Sabaneta e Itagüí.
8. Para el desarrollo del Plan Maestro de la Estación Intermodal se podrá hacer uso de herramientas de asociatividad entre los actores de incidencia en el Equipamiento de Transporte Metropolitano Estación Intermodal La Estrella, entre los cuales se encuentran las administraciones municipales de Sabaneta y La Estrella, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la Gobernación de Antioquia, el Metro de Medellín y la Promotora Ferrocarril de Antioquia.

ARTICULO 14. SECCIONES VIALES - PROYECTOS VIALES Y SISTEMA DE MOVILIDAD ARTICULADOS. Para la conformación de la red de espacio público asociado a los ejes viales, se establecen las siguientes secciones:

1. Calle 43 Sur (Envigado), Calle 46a Sur (Envigado) y futura prolongación de la Calle 29 de Itagüí (Sabaneta) - vías de conexión transversal sin ciclorruta.

Espacio público	Sección vial pública (15.00 m.)					Espacio público	
Bulevar	Andén izquierdo	Zona verde izquierda	Calzada	Zona verde derecha	Andén derecho	Bulevar	Total Sección vial pública + bulevares
Mín. 10.00	2.00	2.00	7.00	2.00	2.00	Mín. 10.00	35.00

2. Vía de conexión transversal Calle 46 Itagüí.

Espacio público	Sección vial pública transversal Calle 46										
Parque lineal Costado sur	Anden Costado sur	Z. Verde Costado sur	Calzada	Separador	Calzada	Franja ciclocaminabilidad	Separador	Calzada	Z. Verde norte	Anden norte	Antejardín
50.00	2.00	2.00	7.00	0.50	7.00	5.00	0.50	7.00	2.00	2.00	Según normas

3. Vía de conexión transversal calle 50 en Itagüí con ciclorruta.

Espacio público		Sección vial pública Calle 50												Espacio público	
Bulevar	Andén izquierdo	Z. Verde	Calzada	Separador	Franja ciclocaminabilidad	Calzada	Separador	Calzada	Franja ciclocaminabilidad	Separador	Calzada	Z. Verde	Andén derecho	Bulevar	Total
10.00	2.00	2.00	7.00	0.60	3.10	7.20	1.00	7.20	3.10	0.60	7.00	2.00	2.00	10.00	64.80

4. Vía de conexión transversal Calle 33 en Itagüí sin ciclorruta.

Espacio público	Sección vial pública Calle 33					Espacio público	
Bulevar	Anden izquierda	Z. Verde izquierda	Calzada		Z. Verde derecha	Anden derecho	Bulevar
10.00	2.00	2.00	5.25	5.25	2.00	2.00	10.00
							Total
							38.50

5. Vía de conexión transversal calle 31 Avenida Pilsen en Itagüí con ciclorruta.

Espacio público	Sección vial pública Calle 31 Avenida Pilsen en Itagüí														
Bulevar	Andén izquierda	Z.Verde izquierda	Calzada	Separador	Calzada	Separador	Calzada	Separador	Franja de ciclocaminabilidad	Separador	Calzada	Z.Verde derecha	Andén derecho	Bulevar	Total
10.00	2.00	2.00	7.00	0.90	7.20	1.00	7.20	0.60	5.00	0.60	7.00	2.00	2.00	10.00	64.50

6. Vía de conexión transversal con ciclorruta Calle 60 Sur en el municipio de Sabaneta.

Espacio público	Sección vial pública (17.50 m.)							Espacio público
Bulevar	Ciclorruta*	Andén izquierdo	Zona verde izquierda	Calzada	Zona verde derecha	Andén derecho	Total, Sección vial pública	Bulevar
Mín. 10.00	2.50	2.00	2.00	7.00	2.00	2.00	17.50	Mín. 10.00

7. Vía de conexión calle 27 en Itagüí.

Espacio público	Sección vial pública Calle 27 Tipo J											
Bulevar	Andén izquierda	Z.Verde izquierda	Calzada	Separador	Calzada	Franja ciclocaminabilidad	Separador	Calzada	Z.Verde derecha	Andén derecho	Bulevar	Total
10.00	2.00	2.00	7.00	0.50	7.00	5.00	0.50	7.00	2.00	2.00	10.00	55.00

8. Carrera 48 - Avenida Las Vegas en Sabaneta

Espacio público	Sección vial pública (33.50 m. mínimo)									
Bulevar CMS	Ciclorruta occidental propuesta	Andén occidental	Zona verde occidental	Calzada occidental	Separador	Calzada oriental	Zona verde oriental	Andén oriental	Ciclorruta Oriente	Total
Mín. 10.00	2.50	Actual (mín 1.50)	Actual (mín 1.00)	Actual 10.50 (3 carriles de 3.50)	Actual 3.50	Actual 10.50 (3 carriles de 3.50)	Actual (mín 1.00)	Actual (mín 1.50)	Actual (mín 1.50)	43.50

9. Carrera 48 - Avenida Las Vegas en Envigado.

Espacio público	Sección vial pública (32.00 m. mínimo)									
Bulevar	Ciclorruta occidente	Andén occidente	Zona verde occidente	Calzada occidente	Separador	Calzada Oriente	Zona verde oriente	Andén oriente	Ciclorruta Oriente	Total
Mín. 10.00	1.50	Mín 1.50	Mín. 1.50	10.00 (2 carriles de 3.25 + 1 carril de 3.50)	3.00	10.00 (2 carriles de 3.25 + 1 carril de 3.50)	Mín. 1.50	Mín. 1.50	Mín. 1.50	42.00

10. Autopista Sur. Carrera 42 en el municipio de Itagüí como VA- Vía Arteria.

Sección vial pública (60.00m) Carrera 42 Autopista Sur										
Franja ciclocaminabilidad	Calzada	Separador	Calzada	Separador	Calzada	Separador	Calzada	Andén	Bulevar con Franja ciclorruta	Total vias + bulevar
3.00	6.00	4.00	10.50	4.00	10.50	4.00	6.00	2.00	10.00	60.00

11. Corredor multimodal - Vía VT (Itagüí) (corresponde a la sección 37-37 aportada por el municipio de Itagüí)

Espacio público	Sección vial pública (variable)									
Antejardín	Andén	Calzada	Separador	Calzada	Separador	Vía distribuidora o arterial	Separador	Vía regional o travesía	Canal del río	
Variable	2.00	7.00	5.00	7.00	Variable	7.00	Variable	10.50	18.00	

12. Corredor multimodal - Vía VT (Itagüí) (corresponde a la sección 38-38 aportada por el municipio de Itagüí)

Sección vial pública (variable)					
Franja de ciclocaminabilidad	Vía regional o travesía	Separador	Línea tren multipropósito	Separador	Línea Metro
5.00	14.00	1.00	14.00	1.80	Variable

Nota: Esta sección se ubica en el sector de la Santa Cruz en el municipio de Itagüí.

13. Corredor multimodal - Vía VT (Itagüí) (corresponde a la sección 39-39 aportada por el municipio de Itagüí)

Espacio público	Sección vial pública (66.00)									
Bulevar	Franja de ciclocaminabilidad	Vía de servicio y carril de incorporación	Separador	Vía regional o travesía	Separador	Línea del Sistema Férreo multipropósito	Separador	Línea del Metro	Total	
10.00	5.00	10.50	0.50	14.00	1.00	14.00	1.80	Variable	66.00	

14. Corredor multimodal - Vía VT (Itagüí) (corresponde a la sección 40-40 aportada por el municipio de Itagüí)

Espacio público	Sección vial pública (66.00)								
Bulevar	Franja de ciclocaminabilidad	Vía de servicio carril de incorporación	Separador	Vía regional o travesía y carril de incorporación	Separador	Línea del Sistema Férreo multipropósito	Separador	Línea del Metro	Total
10.00	5.00	7.00	0.50	17.50	1.00	14.00	1.80	Variable	66.00

15. Corredor multimodal - Vía VT (Itagüí) (corresponde a la sección 41-41 aportada por el municipio de Itagüí)

Espacio público	Sección vial pública (66.00)							
Bulevar	Franja de ciclocaminabilidad	Vía de servicio carril de incorporación	Separador	Vía regional o travesía y carril de incorporación	Separador	Línea del Sistema Férreo multipropósito	Zona verde	Total
10.00	5.00	7.00	4.00	14.00	1.00	14.00	Variable	66.00

16. Corredor multimodal - Vía VT (Itagüí) (corresponde a la sección 42-42 aportada por el municipio de Itagüí)

Espacio público	Sección vial pública (66.00)							
Bulevar	Franja de ciclocaminabilidad	Vía de servicio carril de incorporación	Separador	Vía regional o travesía y carril de incorporación	Separador	Línea del Sistema Férreo multipropósito	Zona verde	Total
10.00	5.00	7.00	4.00	14.00	1.00	14.00	Variable	66.00

NOTA: Se debe garantizar como mínimo un total de 66 m. para la sección vial para el corredor multimodal del río, exceptuando en el sector del asentamiento la Santa Cruz en el municipio de Itagüí.

17. Corredor multimodal Vía VT (Sabaneta y Envigado)

Sección vial pública (60.00 m mínimo)											Espacio público
Ciclorruta occidente	Andén occidente	Zona verde occidente	Calzada 1	Separador	Calzada 2	Separador	Calzada vía de servicio	Zona verde oriente	Andén oriente	Total	Bulevar
4.00	Mín. 2.00	Mín. 2.00	10.50	Mín. 5.00	10.50	Mín. 5.00	7.00	Mín. 2.00	Mín. 2.00	60.00	Mín. 10.00

PARÁGRAFO 1. Los puntos fijos de los proyectos viales serán establecidos por las dependencias de Planeación de los municipios, previa revisión del Área Metropolitana del Valle de Aburrá- AMVA en los diseños aprobados para cada una de estas vías. Las variaciones de los puntos fijos de cada proyecto deben ser socializadas y validadas para tomar las medidas conjuntas que se requieran.

PARÁGRAFO 2. Se debe considerar la faja mínima para el desarrollo de los bulevares de diez metros (10 m.), con el fin de garantizar la generación de espacio público efectivo.

PARÁGRAFO 3. Las secciones viales deben incluirse en los instrumentos de ordenamiento territorial de los municipios.

ARTICULO 15. ESTRUCTURACIÓN DEL TEJIDO DE LOS CENTROS TRADICIONALES DE LOS MUNICIPIOS Y SU RELACION CON LA CENTRALIDAD METROPOLITANA SUR. En respuesta a la Directriz Metropolitana 3 del proyecto estratégico Centralidad Metropolitana Sur relacionada en el Artículo 15 del Acuerdo Metropolitano No 31 de 2019. Se deberá tener en cuenta:

1. Cada municipio debe establecer en sus planes de ordenamiento territorial, las acciones necesarias que aporten a la calidad ambiental y del paisaje, que se quiere desarrollar y fomentar a través del espacio público de los centros tradicionales en relación con la Centralidad Sur a través de las siguientes conexiones:
 - a. **La conexión de la calle 37 Sur (entre Itagüí y Envigado):** articulación con el nodo de la estación Envigado, con la posibilidad de generar una plataforma transversal sobre el río desde el metro quebrada Doña María, Parque del Artista y el parque de Envigado
 - b. **La conexión de la calle 50 (Entre Itagüí, Envigado y Sabaneta):** en proyección desde la quebrada Doña María, el parque tradicional de Itagüí y con el equipamiento proyectado asociado al sistema de transporte masivo, con la posibilidad de plataforma de la estación del metro Itagüí, que integra y prioriza la movilidad activa peatonal y pasos para la fauna silvestre con el Centro Comercial Mayorca, el Polideportivo Sur de Envigado y la Avenida Las Vegas
 - c. **La Conexión de la Avenida Pilsen (entre Itagüí y Sabaneta):** conexión de la calle 31 (Itagüí) y Calle 60 sur (Sabaneta) circuito del deporte, con la articulación del Polideportivo de Ditaires y su integración con el polideportivo norte de Sabaneta
 - d. **Conexión de la Estación del Metro de Sabaneta (Corredor de la calle 27 en Itagüí y la calle 67 sur en Sabaneta):** conecta desde Jardines Montesacro en Itagüí, hasta la estación Sabaneta del Metro, cruzando hacia el oriente por la calle 67 Sur y carreras 48 B, hasta la avenida las Vegas, el parque de la centralidad administrativa y municipal de Sabaneta.

De igual forma, se debe garantizar su articulación con los espacios públicos proyectados en el costado occidental del río por medio del robustecimiento de las infraestructuras peatonales del Metro, a través de la construcción de nuevas plataformas de circulación peatonal, paralelas a las infraestructuras actuales, que consideren los flujos que alimentan el sistema de transporte masivo y atiendan la conexión transversal entre ambas márgenes del río
 - e. **Conexión de la Calle 77 Sur (entre Itagüí, La Estrella y Sabaneta):** mediante la red de ciclocaminabilidad que converge en la estación intermodal La Estrella, articulándose con los bulevares de la Autopista Sur, bulevares del río (occidente y oriente) y el cierre transversal del circuito de los bulevares longitudinales de la Centralidad Metropolitana Sur.
2. Con base en la reestructuración y consolidación de vías, espacio público e infraestructuras de transporte transversales o longitudinales planeadas desde los instrumentos de ordenamiento territorial de los municipios que conforman la Centralidad Metropolitana Sur, se deben establecer acciones que permitan mejorar las condiciones del flujo vehicular y las apuestas por la ciclocaminabilidad, para atender la demanda presente y futura, de tal forma que se fortalezcan las relaciones existentes entre su oferta de servicios, el sistema de movilidad local y su proyección hacia la centralidad, incluyendo:
 - a. Incorporación de superficies verdes continuas.
 - b. Arborización de los espacios públicos, redes de continuidad (paisajismo con fines de ornamentación y ambiental).
 - c. Pasos para la fauna silvestre

- d. Zonas de parqueo reguladas
- e. Orientación y clasificación del tráfico (unidireccional, bidireccional, tráfico compartido).
- f. Dotación y amoblamiento urbano.
- g. Propuesta de integración al espacio público a través de la intervención de los cerramientos.
- h. Propuesta de zócalos, alturas y permeabilidad.

Infraestructura del sistema de la red de cicloinfraestructura longitudinal y transversal, deberá diseñarse y construirse de acuerdo con las disposiciones y directrices plasmados y aprobados en el Plan Maestro de la Bicicleta – PMB2030 y el Plan Maestro de Movilidad para la región Metropolitana del Valle de Aburrá adoptado mediante Acuerdo Metropolitano 20 de 2020.

PARÁGRAFO 1. La revisión y adopción de los instrumentos de ordenamiento territorial de los municipios, deberá incluir criterios para la estructuración del tejido original de los municipios y las relaciones con la centralidad tradicional que configure la calidad del paisaje que se quiera desarrollar y fomentar por los municipios, a través del espacio público.

PARÁGRAFO 2. Los municipios de la Centralidad Metropolitana Sur realizarán acciones de recuperación, liberación y reserva de suelos sobre las fajas donde tiene incidencia el Estado para establecer la estructura de espacio público, teniendo en cuenta el modelo de ocupación propuesto en el 0 del presente acuerdo y recibiendo el apoyo de otras entidades, cuando sea necesario.

PARÁGRAFO 3. Los municipios deben incluir en sus instrumentos de ordenamiento territorial las condiciones para el pago de obligaciones urbanísticas para espacio público en sitio, para los desarrollos al interior de la Centralidad Metropolitana Sur. A su vez, la caracterización de los espacios públicos debe responder a las dinámicas que actualmente presenta el territorio y atender los requerimientos que a futuro surjan de las transformaciones en su ocupación.

ARTICULO 16. RENOVACIÓN URBANÍSTICA PARA EL DESARROLLO Y OCUPACIÓN DEL SUELO. En respuesta a la directriz metropolitana 5. La Centralidad Metropolitana Sur plantea una amplia transformación urbana, complementada a través de la renovación de los diferentes espacios públicos y edificaciones, respondiendo a los impactos ambientales, sociales y económicos, mediante el reconociendo las dinámicas del territorio, según los usos del suelo definidos por cada municipio. Se desarrollará teniendo en cuenta:

1. La permanencia del uso industrial y los procesos de reindustrialización y reconversión empresarial que se propongan en el territorio, permitiendo la sana mezcla de usos, de manera que se pueda incluir la vivienda sin conflictos con las actividades preestablecidas. En caso de la permanencia de usos industriales, desarrollar acciones de mitigación de sus impactos ambientales y urbanísticos, de acuerdo con la normativa nacional y metropolitana vigentes, aplicando criterios de diseño orientado al transporte y urbanismo de proximidad.
2. Lograr un equilibrio de la dinámica de usos que propicie la habitabilidad en todos los momentos del día.
3. Establecer proporcionalidad entre las áreas edificadas y las áreas libres, de manera que se incrementen zonas libres para espacio público.
4. Prever la reserva de suelo que permita el desarrollo de las infraestructuras dotacionales de equipamiento locales y de escala metropolitana y de espacio público, que den soporte a los futuros desarrollos de la centralidad, incorporando criterios de sostenibilidad ambiental, manejo y aprovechamiento de residuos, construcción sostenible.

5. Incorporar el tratamiento urbanístico de renovación que permita fomentar nuevos desarrollos de servicios y residenciales en baja ocupación y alta densidad, sin superar la propuesta de las Directrices Metropolitanas de Ordenamiento Territorial DMOT con una densidad máxima de 300 viv/ha. sobre área bruta.
6. Caracterización de la Centralidad Metropolitana Sur como un área estratégica y potencial para el pago de cargas municipales y su consecuente destinación para espacio público, equipamientos y áreas de dotación y servicios, definidas bajo los instrumentos de desarrollo del suelo que precise cada municipio.
7. Trama urbana planeada bajo criterios de permeabilidad transversal hacia el río y discontinuidad de los trazados viales locales internos, priorizando la movilidad activa.
8. Nuevos frentes urbanos que potencien la relación de primeros pisos y/o zócalos permeables, rompiendo las fachadas largas y continuas y buscando su articulación al espacio público, como acciones a partir de las preexistencias y/o pautas para generar los futuros desarrollos.

PARÁGRAFO. Los municipios deben incluir en sus instrumentos de ordenamiento territorial las condiciones para el pago de obligaciones urbanísticas para equipamiento en sitio, para los desarrollos al interior de la Centralidad Metropolitana Sur. A su vez, la caracterización de los equipamientos debe responder a las dinámicas que actualmente presenta el territorio y atender los requerimientos en equipamientos, dotación y servicios que a futuro surjan de las transformaciones en su ocupación.

ARTICULO 17. USOS DEL SUELO. Es la destinación asignada al suelo por el plan de ordenamiento territorial o los instrumentos que lo desarrollen o complementen, de conformidad con las actividades que se puedan desarrollar sobre el mismo. En ejercicio de su autonomía, los municipios determinarán en sus instrumentos de ordenamiento territorial los tratamientos y usos del suelo que aplican para la Centralidad Metropolitana Sur; no obstante deberán dar cumplimiento a las directrices establecidas por el proyecto estratégico Centralidad Metropolitana Sur con el fin de sustentar la consolidación del modelo de ocupación del PEMOT, cumpliendo en esencia, con el mejoramiento de las condiciones ambientales y urbanísticas a través de la promoción de transformaciones físicas, económicas y sociales de iniciativa pública, privada o mixta de impacto metropolitano .

ARTICULO 18. USOS ESTABLECIDOS. Se reconoce el actual uso industrial, comercial y de servicios que ha consolidado la vocación productiva del territorio. Se reconoce también la oportunidad de transformación de los usos, de acuerdo con la armonización de intereses de los distintos municipios que conforman la Centralidad Metropolitana Sur, incluyendo una transición a la oferta de la industria y las variables en las que se pueda presentar, como son las consideradas industrias de cuarta generación y las que se proyectan en el área empresarial en contextos urbanizados, mitigando los impactos ambientales para establecer mixturas que permitan habitabilidad a todas horas del día en el territorio.

En general, se priorizará la implementación del tratamiento de renovación urbana al interior del territorio que compone la Centralidad Metropolitana Sur, particularmente en las zonas donde se observan transformaciones del uso del suelo, incrementando paulatinamente el uso residencial o el uso comercial y de servicios, de acuerdo con los usos del suelo definidos por el plan de ordenamiento territorial de cada municipio.

PARÁGRAFO: Cada municipio deberá desarrollar la reglamentación de los usos del suelo al interior de la Centralidad Metropolitana Sur, en sus planes de ordenamiento territorial, en el marco de lo establecido en el artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, teniendo cuenta los sistemas estructurantes definidos.

CAPÍTULO III

CONDICIONES PARA LA GESTIÓN DEL PROYECTO ESTRATÉGICO

ARTICULO 19. GESTIÓN Y FINANCIACIÓN URBANÍSTICA DEL PROYECTO ESTRATEGICO. Para el cumplimiento de las acciones estratégicas se establecen escalas de gestión de orden metropolitano y municipal que acompañen y financien los desarrollos correspondientes a inversiones públicas, con la participación de inversionistas privados como aliados estratégicos, así:

1. Escala Metropolitana. Liderada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá-AMVA-, también participarán activamente otros actores como la Promotora Ferrocarril de Antioquia S.A.S. y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada – Metro de Medellín Ltda. Cada actor implementará y articulará su modelo de gestión y financiación para el desarrollo de los proyectos estratégicos de urbanismo metropolitano que corresponden a:
 - a. Consolidación de la Estación La Estrella como estación Intermodal de transporte y equipamiento metropolitano.
 - b. Las operaciones urbanas del Metro de Medellín en espacio público, equipamiento y servicios, en torno a las estaciones.
 - c. La consolidación del corredor multimodal del río, articulado a las infraestructuras y el sistema de movilidad de cada municipio y su proyección metropolitana.
 - d. Consolidación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá - SITVA, a través de los proyectos de movilidad metropolitana.
2. Escala Local. Liderada por las administraciones municipales de Envigado, Sabaneta, Itagüí y La Estrella. Desde la participación y gestión municipal, se orienta el cumplimiento de las Normas Obligatoriamente Generales y las Directrices Metropolitanas propuesta para la Centralidad Metropolitana Sur, a través del modelo de ocupación, sus sistemas estructurantes y la ocupación del suelo, incorporado en el capítulo II del presente Acuerdo, las cuales integrarán en sus instrumentos de ordenamiento territorial, a nivel de cada municipio, con el fin de alcanzar los objetivos establecidos para la Centralidad Metropolitana Sur.

PARÁGRAFO 1. En los casos en que sea estrictamente necesaria la liberación de fajas para la ejecución de los proyectos estratégicos, o por encontrarse en zonas de alto valor ambiental o sometidas a amenazas y riesgos, será responsabilidad de los municipios o de las entidades competentes adelantar programas de reasentamiento, condicionados a la protección de moradores. En los proyectos estratégicos, se debe incluir la gestión por parte de las entidades competentes y en lo relacionado con la protección del riesgo será de responsabilidad de los municipios adelantar los mencionados programas de reasentamiento.

ARTICULO 20. PARTICIPACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ. El Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en el marco de sus competencias de coordinación del desarrollo armónico, integrado y sustentable de los municipios que la conforman, y en especial de establecer en consonancia con las normas sobre ordenamiento territorial, las directrices y orientaciones específicas para el ordenamiento del territorio de los municipios que la integran, para el proyecto estratégico de la Centralidad Metropolitana Sur, se trabajará en la concreción de las siguientes actividades:

1. Prestar asistencia técnica o apoyo para la inclusión, formulación, aprobación y desarrollo del proyecto estratégico Centralidad Metropolitana Sur en las revisiones y actualizaciones de los instrumentos de ordenamiento territorial de los municipios, para el cumplimiento de los objetivos y de la Directrices definidas en el PEMOT.

2. Conformar un grupo de trabajo permanente, en virtud del cual se coordine y lidere la discusión técnica y económica en el marco del diseño, implementación y seguimientos a los instrumentos de gestión y financiación de los proyectos que conforman la Centralidad Metropolitana Sur y de manera conjunta, fortalecer la capacidad institucional.
3. Conformar una Mesa de Gestión Articuladora y Orientadora para la toma de decisiones en la que se garantice la participación activa de los municipios en cabeza de sus alcaldes o quienes se deleguen para tal fin; en dicha mesa se garantizará además la participación de los diferentes actores gremiales con intereses de inversión y desarrollo en el territorio.
4. Acompañar a los municipios en la transferencia del conocimiento en el marco de las oportunidades que desde el Gobierno Nacional se plantean en la implementación de los diferentes instrumentos de financiación, enmarcados en el Aula de Financiamiento Urbano del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, en virtud del cual se plantean una serie de instrumentos de financiamiento para el desarrollo urbano.
5. Liderar la gestión en el desarrollo de proyectos específicos que hagan parte de los sistemas estructurantes en proyectos de movilidad.

ARTICULO 21. GESTIÓN MUNICIPAL. En el marco de sus competencias, los municipios deberán trabajar articuladamente en el fomento y potencial inversión para el proyecto estratégico de la Centralidad Metropolitana Sur, teniendo en cuenta las siguientes acciones:

1. Aportar recursos de inversión que serán programados en sus respectivos instrumentos de planificación, particularmente en los programas de ejecución de los planes de desarrollo económico y social.
2. Aportar insumos para las tareas de promoción, gerencia, comunicación e información, seguimiento y evaluación que realice el Área Metropolitana del Valle de Aburrá- AMVA, y asumir aquellas tareas que, de manera concertada, se consideren factibles de realizar directamente por las autoridades municipales.
3. Recuperación de las áreas de cesión pública de los sistemas estructurantes.
4. Para los espacios públicos y equipamientos colectivos de diversa vocación y escala, tanto regional, metropolitana como local, los municipios deberán determinar en la Centralidad Metropolitana Sur el pago de cargas en áreas de suelo, sean mayoritariamente en sitio. A su vez, la caracterización de los espacios públicos responderá a los requerimientos que surjan de la renovación y transformación promovida.
5. Promover la discusión de política pública económica desde las alcaldías, en mesas de trabajo con gremios empresariales e industriales que permitan incentivar y atraer nuevo capital económico que releve las economías salientes, a su vez, estructure y profile a los inversionistas sobre el territorio de la centralidad a partir del reconocimiento de los usos existentes.
6. Articular el desarrollo físico territorial de manera integral con el desarrollo económico del municipio, en donde se articulen la proyección de sus intereses municipales, bajo la concurrencia de la visión metropolitana.
7. Complementar las cargas locales con cargas generales, con el fin de lograr la viabilidad financiera de los proyectos.
8. Crear y regular una plataforma de incentivos y exenciones tributarias para gestores e inversionistas, que desarrollen acciones de renovación en el territorio.
9. Promover alianzas público - privadas con entidades públicas y/o futuros inversionistas interesados en desarrollos territoriales.

PARÁGRAFO 1. Se reconoce la autonomía de los municipios en la definición de tratamientos e implementación de instrumentos de planificación y gestión de escala secundaria al interior de sus territorios. Sin embargo, se deberá priorizar la implementación de la renovación urbana en la mayor parte del territorio que abarca la Centralidad Metropolitana Sur.

ARTICULO 22. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el Acuerdo Metropolitano No. 18 de diciembre 10 de 2010.

ARTICULO 23. Publíquese el presente Acuerdo en la Gaceta Oficial del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín.

Este Acuerdo fue debatido y aprobado en reunión de Junta Metropolitana el seis (06) de junio de 2023, según consta en el Acta No. 3 de 2023.

Dado en Medellín, a los seis (06) días del mes de junio de 2023.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

DANIEL QUINTERO CALLE

Alcalde Distrital de Medellín

Distrito Especial de Ciencia Tecnología e Innovación

Presidente

JUAN DAVID PALACIO CARDONA

Director

Secretario







