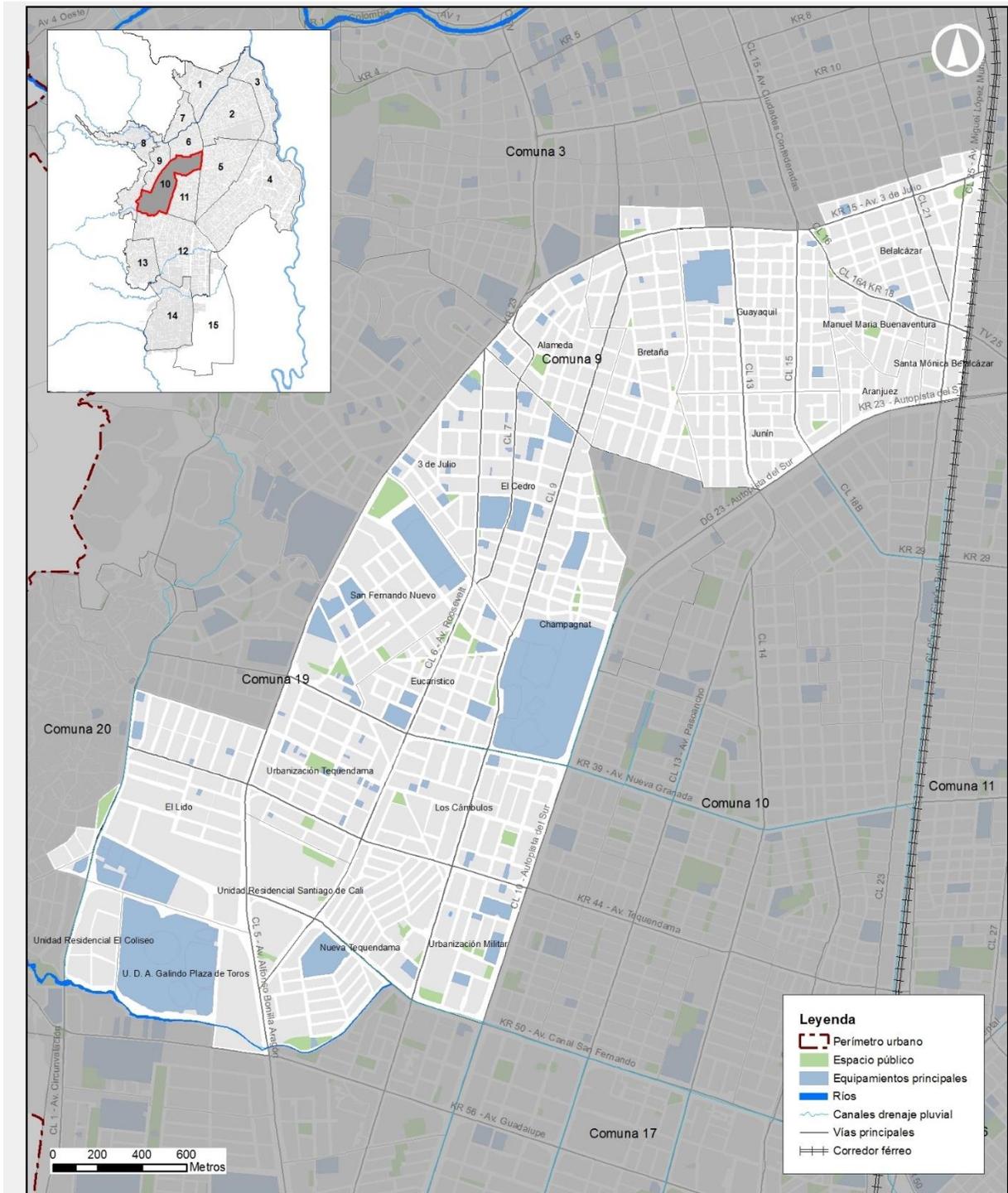


MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

MAPA DE LOCALIZACIÓN



MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

Localización: Ubicada al suroccidente de la ciudad, en una posición intermedia entre el centro tradicional y áreas residenciales del sur.

Comunas: Parte de la comuna 09 y parte de la 19 **Área de la UPU (ha):** 656,90

Barrios: Belalcázar, Guayaquil, Bretaña, Alameda, Manuel María Buenaventura, Santa Mónica Belalcázar Aranjuez, El Cedro, 3 de Julio, Junín, Champagnat, San Fernando Nuevo, Eucarístico, Urbanización Tequendama, El Lido, Los Cámbulos, Unidad Residencial Santiago de Cali, Nueva Tequendama, Urbanización Militar, Unidad Residencial El Coliseo, U. D. A. Galindo Plaza de Toros.

I. GENERALIDADES

A. Papel de la Unidad de Planificación 10 Estadio en el Modelo de Ordenamiento Territorial:

Área mixta que se constituye como una zona que concentra las principales actividades de servicios especializados y complementarios al centro, además de principales equipamientos de la ciudad. Constituye una zona de transición entre la actividad central y las áreas residenciales del sur de la ciudad.

B. Lineamiento de Política de la Unidad de Planificación 10 Estadio:

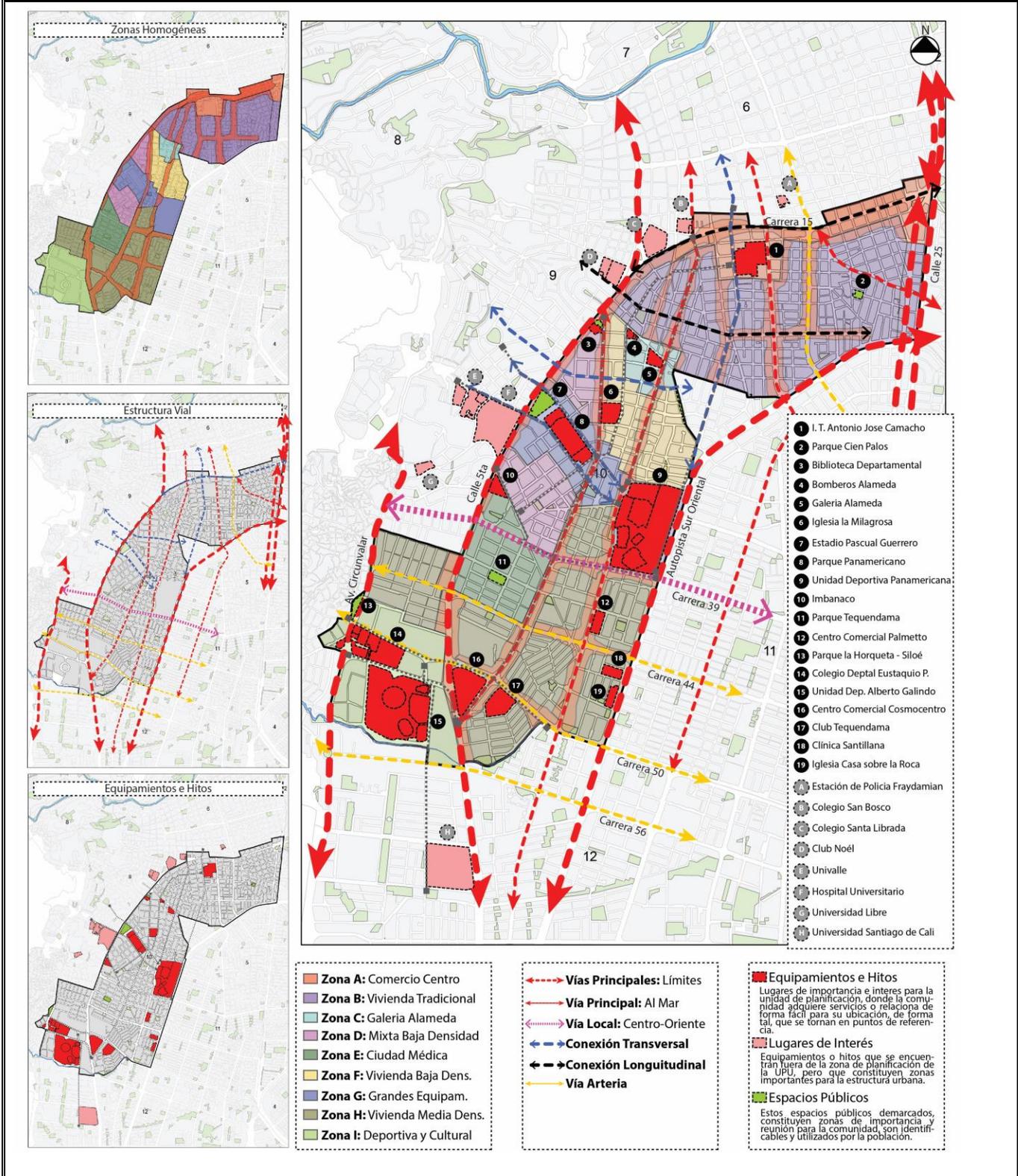
De acuerdo a lo establecido en el Artículo 21 del Acuerdo 0373 de 2014, se definen para la UPU 10 los siguientes lineamientos:

1. Consolidar la UPU como área de usos múltiples diferenciados en el territorio, fortaleciendo su carácter diverso que alberga actividades especializadas y de vivienda.
2. Aprovechar el potencial de la zona deportivo -recreativa del Estadio y las Canchas Panamericanas, Coliseo del Pueblo, Velódromo, Plaza de Toros y demás equipamientos de importancia para el municipio, en la consolidación como nodos y centralidad, a partir de la generación de recorridos peatonales que los articulen entre sí y con el Sistema de transporte público.
3. Aumentar el índice de espacio público a través de la articulación paisajística con el corredor ambiental río Cañaveralejo con las áreas libres de los equipamientos deportivos y el fortalecimiento de la conectividad ambiental con la arborización de la autopista suroriental.

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

II. ESTRUCTURA URBANA



MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

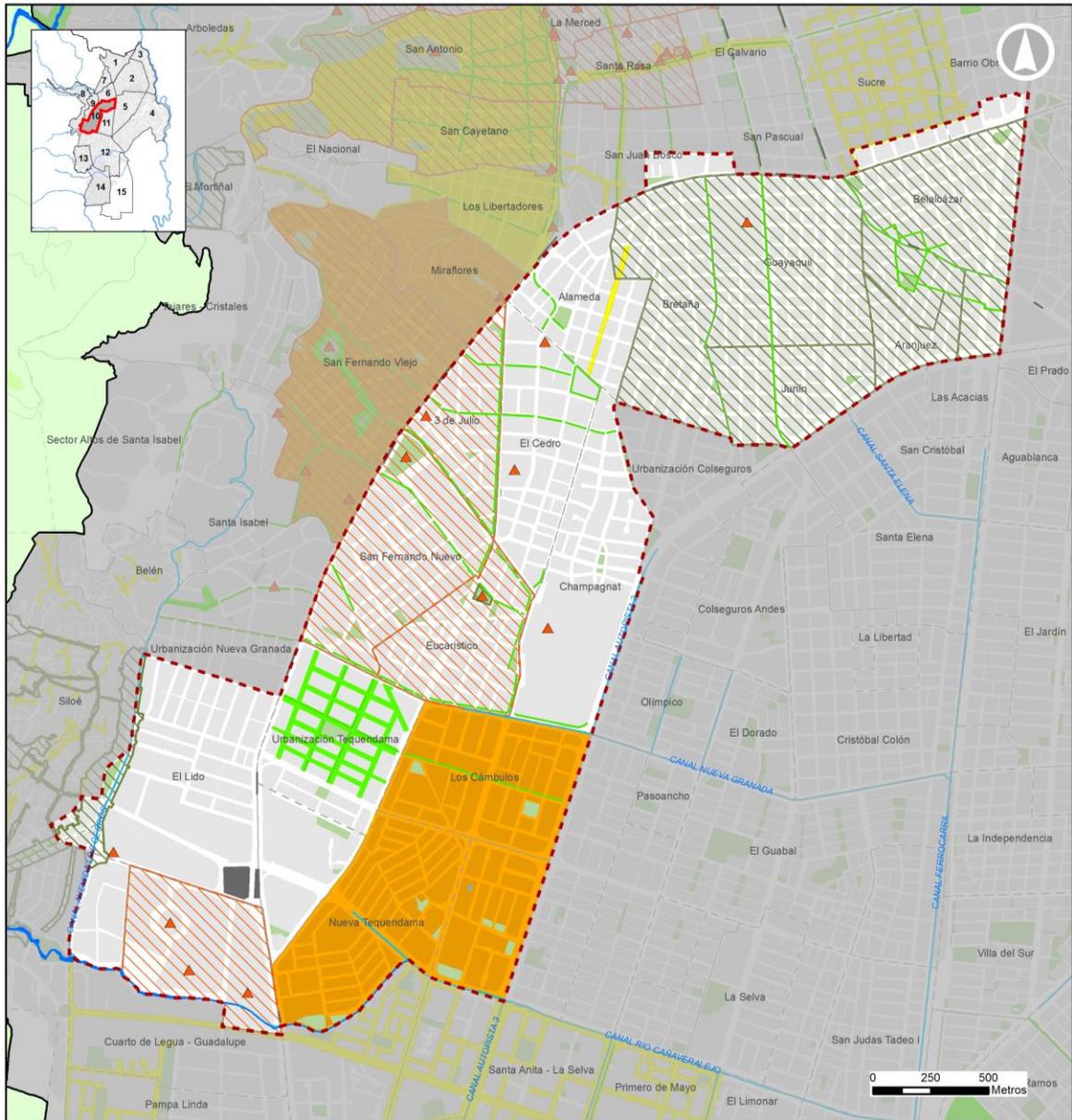
UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

III. PROGRAMAS

MAPA 2A PROGRAMAS: A. Silvicultura Urbana, E. Reposición de Redes de Servicios Públicos e Infraestructura Vial, I. Señalización e Información Turística y J. Mejoramiento de la Seguridad Ciudadana.

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

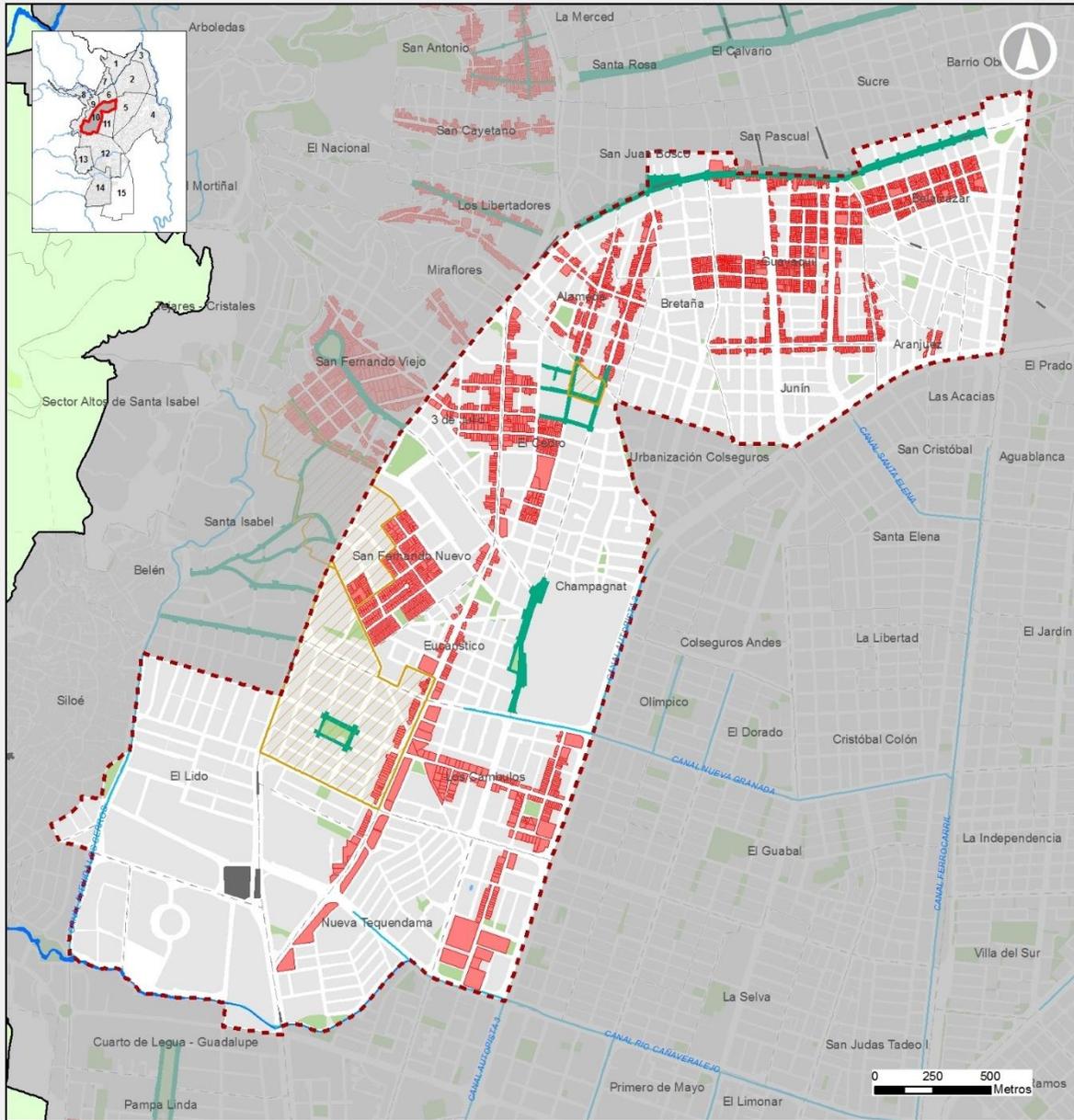


<p>LEYENDA</p> <ul style="list-style-type: none"> — SILVICULTURA URBANA - SIEMBRA O PLANTACION DE ARBOLES SILVICULTURA URBANA - REEMPLAZO DE ARBOLES ▲ SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN TURÍSTICA Y CULTURAL - BIC SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN TURÍSTICA Y CULTURAL - ZONAS REPOSICIÓN DE REDES DE INFRAESTRUCTURA VIAL REPOSICIÓN DE REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD CIUDADANA 	 ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL UPU 10	ABRIL DE 2017 MAPA N° 2A PROGRAMAS 
--	--	--

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

MAPA 2B PROGRAMAS: F. Control a la Ocupación de Espacio Público, G. Control de Usos de Suelo, D. Manejo Y Control de Residuos Sólidos y/o Peligrosos



- LEYENDA**
- PROGRAMA DE CONTROL A LA OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO
 - PROGRAMA DE MANEJO Y CONTROL DE RESIDUOS SÓLIDOS Y/O PELIGROSOS
 - PROGRAMA DE CONTROL DE USOS DEL SUELO



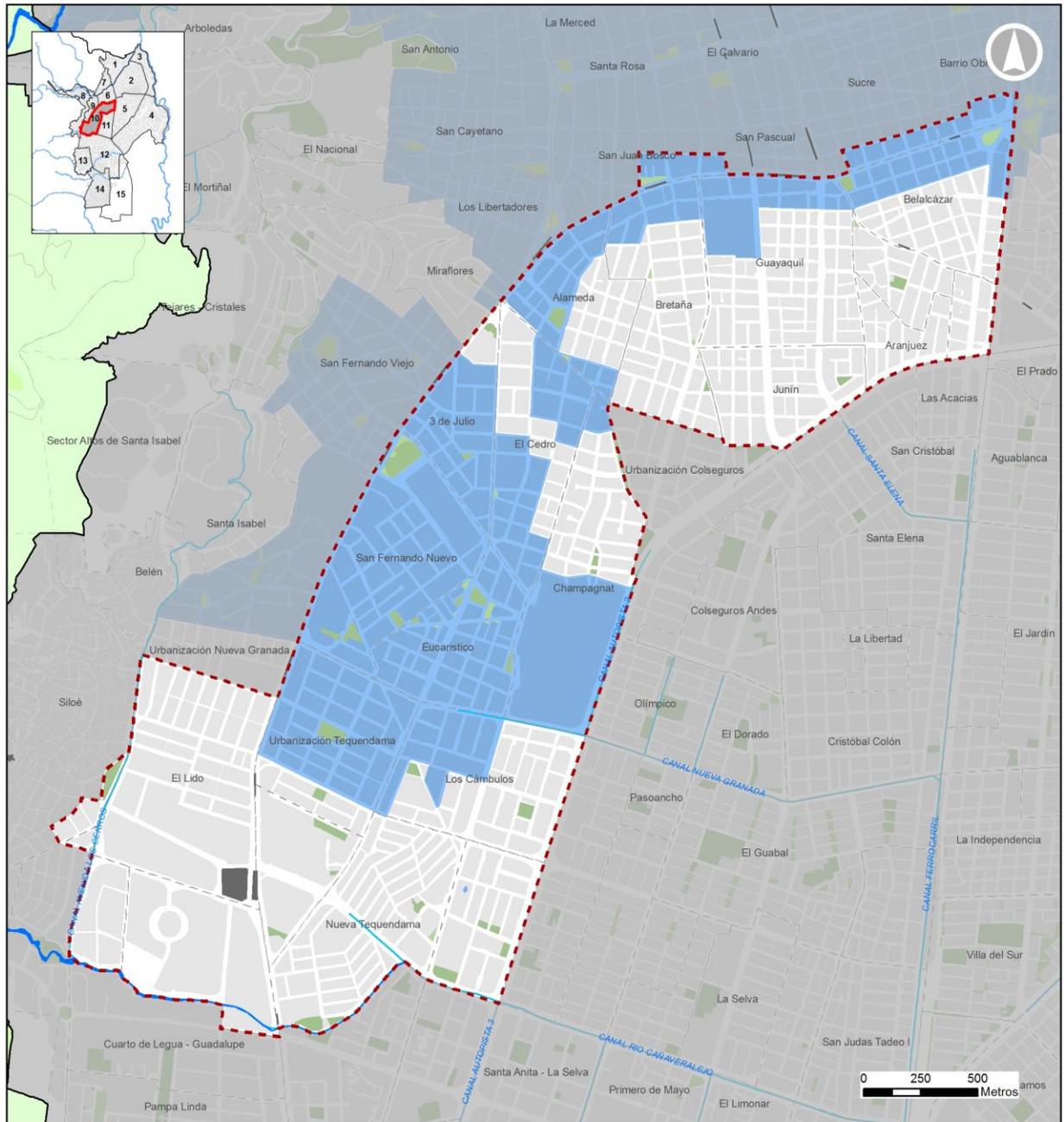
FEBRERO DE 2017
 MAPA N° 2B
 PROGRAMAS



MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

MAPA 2C PROGRAMA: C. Estacionamiento Regulado



LEYENDA
ZONAS
■ Estacionamiento regulado

ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO
DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
UPU 10

FEBRERO DE 2017
MAPA N° 2C
ESTACIONAMIENTO
REGULADO



MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

A. Programa de Silvicultura Urbana en la UPU 10:

Son objeto de desarrollo del programa de silvicultura urbana en la UPU 10– ESTADIO las zonas delimitadas en el Mapa No. 2A que se listan a continuación:

1. Se priorizan las siguientes calles para siembra o plantación de nuevos individuos (árboles):

a) Calles y zonas asociadas al Proyecto Integral Paseo Urbano de la Carrera 18:

- Calle 16 y Carrera 18, desde la Carrera 15 hasta la Calle 25
- Parque Cien Palos, Calles 17 y 18 entre Carreras 20 y 21
- Calle 17 entre Carreras 17B y 21
- Calle 18 entre Carreras 17C y 21
- Calle 18 entre Carreras 17D y 18
- Carrera 17B entre Calles 16A y 17
- Carrera 17C entre Calles 17 y 18
- Carrera 17D entre Calles 18 y 19
- Carrera 20 entre Calles 17 y 25
- Carrera 21 entre Calles 17 y 18

b) Calles y zonas asociadas al Proyecto Integral Articulación Urbana de la Institución Educativa Técnico Industrial Antonio José Camacho:

- Calle 11 entre Carreras 15 y 24
- Calle 13 entre Carrera 15 y Diagonal 23

c) Calles y zonas asociadas al Proyecto Integral Conexión Cultural y Gastronómica en Alameda:

- Carrera 23B entre Calles 7A y 7
- Calle 7 entre Carreras 23C y 24
- Carrera 23 entre Calles 7 y 5
- Carrera 24 entre Calles 7A y 9
- Carrera 27 entre Calle 5 y Transversal 9B
- Avenida Roosevelt (Calle 6) entre Calle 5 y Carrera 36
- Carrera 34 entre calles 6 y 9
- Carrera 36 entre calles 6 y 9
- Carrera 25 entre calles 5 y 8
- Andenes alrededor de la galería Alameda

d) Calles y zonas asociadas al Proyecto Integral Consolidación de la Centralidad Panamericana y del Nudo Panamericano:

- Carrera 34 entre Calles 5 y 9
- Carrera 36 entre Calles 5 y 9
- Calle 9 entre Carreras 32 A y 39
- Autopista Sur Oriental entre Carreras 32A y 39
- Carrera 39 entre Calles 6 y Calle 10 o Autopista Sur Oriental

e) Calles y zonas asociadas al Proyecto Integral Adecuación Funcional de la Centralidad Ciudad Médica:

- Carrera 39 desde la Calle 5 hasta la Calle 6
- Carrera 42 desde la Calle 5 hasta la Calle 10 o Autopista Sur Oriental
- Calle 5C desde la Carrera 39 hasta la Carrera 44
- Calle 5B desde la Carrera 39 hasta la Carrera 44
- Eje de la Transversal 5

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

2. Se priorizan las siguientes calles y zonas para reemplazo de árboles:

- a)** Barrio Tequendama: Todo el barrio Tequendama será objeto de evaluación por parte del programa de silvicultura para detectar y mitigar los conflictos entre los árboles y la utilización del espacio público.

Plazo de Ejecución: mediano plazo, no obstante aquellas zonas asociadas a intervenciones de los proyectos integrales de la presente UPU tendrán como plazo de ejecución, el establecido en la intervención específica del proyecto integral.

B. Programa de Control a la Publicidad Exterior Visual en Sectores Patrimoniales, Bienes de Interés Cultural y Zonas de Influencia en la UPU 10:

Este programa en la UPU 10 se desarrollará en las zonas de Señalización e Información Turística y Cultural delimitadas en el Mapa No. 2A, correspondientes a la Unidad Deportiva Alberto Galindo, en especial las dos vallas ubicadas en la zona de influencia de la Plaza de Toros de Cañaveralejo BIC del ámbito nacional, Carrera 53 # 3 -153 y otra, dando cumplimiento a la Resolución 1904 de Julio 2 de 2015 del Ministerio de Cultura, con la cual se aprueba el PEMP de la Plaza de Toros de Cañaveralejo de Cali.

Plazo de Ejecución: corto plazo, como acción demostrativa de éxito. Se requiere intervención permanente.

C. Programa de Estacionamiento Regulado en la UPU 10:

Este programa en la UPU 10 se desarrollará en las zonas delimitadas en el Mapa No. 2C. La Secretaría de Movilidad dictaminará la viabilidad técnica de las calles identificadas en el “Estudio de actualización de Oferta y Demanda del Estacionamiento y Formulación de la Zona de Imbanaco” y el “Estudio de actualización de Oferta y Demanda del Estacionamiento y Formulación del Plan Piloto de la Zona del Centro Global” realizados por la Universidad del Valle en Diciembre de 2013, en el cual se determinaron las posibles calles para la implementación de Zonas de Estacionamiento Regulado.

Nota 1. Para las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) de la Galería Alameda, se deberá realizar un inventario de la oferta de parqueo donde se considere la sección transversal y la longitud de las vías que se encuentran dentro de la ZER y una estimación de la demanda que permita definir zonas azules acordes a los parámetros calculados de oferta y demanda.

Nota 2. Para la Centralidad Ciudad Médica, debe demarcarse una celda de tres metros (3,00 m) por diez metros (10,00 m) para operaciones de cargue y descargue en cada una de las manzanas donde se establece el estacionamiento regulado. Esta celda debe ubicarse en el lado lejano de la manzana de acuerdo con el Mapa No. 2C. Se restringe el acceso a esta zona para vehículos de carga con capacidad superior a ocho (8) toneladas. La zona debe demarcarse adecuadamente y emplear señalización de acuerdo al Manual Colombiano de Señalización.

Nota 3. De igual forma, deberá realizarse una evaluación, mediante estudio, y puesta en marcha de un esquema de entregas nocturnas y/o la definición de la Centralidad Médica como una ZBE (Zona de Baja Emisión), mediante la cooperación público-privada para el diseño de los planes y su posterior implementación, gestión y operación. Ésta deberá considerar la reglamentación de incentivos para que las

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

compañías de transporte operen con vehículos amigables con el ambiente, usen energías alternativas y permitan que la centralidad se convierta en una ZBE.

Plazo de Ejecución: corto plazo

D. Programa de Manejo y Control de Residuos Sólidos y Peligrosos en la UPU 10:

Este programa en la UPU 10 se desarrollará en las siguientes zonas, las cuales se encuentran delimitadas en el Mapa No. 2B:

1. Galería Alameda – Residuos Sólidos
2. Centralidad Ciudad Médica – Residuos Hospitalarios
3. Nodo Panamericano – Residuos Hospitalarios

Plazo de ejecución: corto plazo, como acción demostrativa de éxito. Se requiere intervención permanente.

E. Programa de Reposición de Redes de Servicios Públicos e Infraestructura Vial en la UPU 10:

Este programa se ejecutará de manera articulada con las intervenciones de los proyectos integrales de la presente UPU y tendrá como plazo de ejecución el establecido en la intervención específica del proyecto integral. El programa en la UPU 10 se desarrollará en las zonas que se encuentran delimitadas en el Mapa No. 2A.

1. Pavimentación de vías en los barrios Nueva Tequendama, Los Cábulos y Urbanización Militar.

Plazo de ejecución: largo plazo, no obstante aquellas zonas asociadas a intervenciones de los proyectos integrales de la presente UPU tendrán como plazo de ejecución, el establecido en la intervención específica del proyecto integral.

2. Ampliación del Colector instalado en la Calle 8 A desde la Calle 18 hasta la Calle 24 (frente a la Galería Alameda) para mejorar su capacidad hidráulica y la evacuación oportuna de las aguas servidas.

Plazo de ejecución: mediano plazo, no obstante aquellas zonas asociadas a intervenciones de los proyectos integrales de la presente UPU tendrán como plazo de ejecución, el establecido en la intervención específica del proyecto integral.

F. Programa de Control a la Ocupación del Espacio Público en la UPU 10:

Este programa en la UPU 10 se desarrollará en las siguientes zonas, las cuales se encuentran delimitadas en el Mapa No. 2B:

1. Sobre la Carrera 15.
2. Alrededores de la galería Alameda, prioritariamente sobre la calle 8, la calle 9, y las carreras 25, 26 y 27.
3. Actual “zona de cholados” sobre la Calle 9 entre carrera 32 y 39, frente a las canchas panamericanas.
4. Barrio Tequendama, con énfasis en el parque ubicado frente a la carrera 42

Plazo de ejecución: corto plazo, como acción demostrativa de éxito. Se requiere intervención permanente.

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

G. Programa de Control de Usos del Suelo en la UPU 10:

Este programa en la UPU 10 se desarrollará en los siguientes ejes, los cuales se encuentran identificados en el Mapa No. 2B:

1. A lo largo del corredor urbano Av. Roosevelt en ambos costados.
2. Barrio Belalcázar, se priorizan las siguientes calles:
 - a) Carreras 16 Y 17 entre calles 16 y 22
 - b) Carrera 17A entre calles 16 y 18
 - c) Carrera 17B entre calles 17 y 22
3. Barrio Guayaquil, se priorizan las siguientes calles:
 - a) Carrera 15 entre Calles 11 y 15
 - b) Carreras 16, 17 Y 18 entre Calles 13A y 16
 - c) Carrera 19 entre Calles 11 y 15
 - d) Carrera 19A entre Calles 11 y 12
 - e) Carreras 20 y 21 entre Calles 11 y 15
 - f) Carrera 23 entre Calles 11 y 16
 - g) Calle 11 entre carreras 19 y 21
 - h) Calles 13 y 15 entre carreras 15 y 23
 - i) Calle 16 entre carreras 16 y 23
4. Barrio Bretaña, se priorizan las siguientes calles:
 - a) Carrera 19, 20 Y 21 entre Calles 10 y 11
 - b) Calles 10 Y 11 entre Carrera 19 y 21
 - c) Calle 9 entre Carrera 16 y 20
5. Barrio Alameda, se priorizan las siguientes calles:
 - a) Carrera 22 entre Carrera 15 y calle 9B
 - b) Carrera 23 y 23A entre Calles 7 y 7A
 - c) Calle 7A entre Carrera 23 y 23C
 - d) Calle 8 entre Carrera 16 y 24
 - e) Calle 9 entre Carrera 20 y 24
6. Barrio Aranjuez, se priorizan las siguientes calles:
 - a) Calle 16 entre Carrera 20 y 23
 - b) Calle 19 entre Carrera 19 y 23
7. Barrio El Cedro, se priorizan las siguientes calles:
 - a) Carrera 26 entre Calles 6 y 7
 - b) Carreras 27 y 28 entre Calles 6 y 8
 - c) Calles 7 y 8 entre Carrera 27 y 31
8. Barrio 3 de Julio, se priorizan las siguientes calles:
 - a) Carrera 26 entre Calles 5B y 6
 - b) Carrera 27 entre Calles 5 y 6
 - c) Carrera 28 entre Calles 5B y 6.
9. Barrio Junín, se priorizan las siguientes calles:
 - a) Carrera 23 entre Calles 11 y 16
10. Barrio San Fernando Nuevo, se priorizan las siguientes calles:
 - a) Carrera 36A, 36B Y 36C entre Diagonales 29 y 32
 - b) Carrera 37 entre Diagonales 30 y 32A
 - c) Carrera 37A entre Diagonales 30 y 31

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

- d) Carrera 38 entre Diagonales 30 y 32A
 - e) Carrera 38Bis entre Diagonales 30 y 32A
 - f) Diagonal 29 entre Carreras 36A y 37
 - g) Diagonales 31 y 32 entre Carreras 36B y 38Bis
 - h) Diagonal 32A entre Carreras 37 y 38Bis
11. Barrio Los Cábmulos, se priorizan las siguientes calles:
- a) Carrera 42 entre Calles 6 y Autopista Sur
 - b) Carrera 43 entre Calles 9C y Autopista Sur
 - c) Calle 8 entre Carrera 42 y Transversal 5
 - d) Calle 9C entre Carreras 42 y 43
 - e) Calle 9D entre Carreras 39 y 43
12. Urbanización Militar, se priorizan las siguientes calles:
- a) Calle 9B entre Carreras 44 y 50

Plazo de ejecución: corto plazo, como acción demostrativa de éxito. Se requiere intervención permanente.

H. Programa de Mejoramiento de la Seguridad Ciudadana en la UPU 10:

Este programa en la UPU 10 se desarrollará en los siguientes barrios y zonas, los cuales se encuentran identificados en el Mapa No. 2A:

- 1. Bretaña
- 2. Guayaquil
- 3. Junín
- 4. Manuel María Buenaventura
- 5. Belalcázar
- 6. Santa Mónica Belalcázar
- 7. Aranjuez
- 8. Parque de El Templete.

Plazo de ejecución: Permanente

I. Programa de Señalización e Información Turística y Cultural en la UPU 10:

Este programa en la UPU 10 tendrá como área de intervención los barrios señalados en el Mapa No. 2A, con el fin de identificar los principales sitios de interés turístico y cultural de la zona, los cuales se listan a continuación:

- 1. Barrios 3 de Julio, Alameda y Galería Alameda
- 2. Barrio Eucarístico
- 3. Barrio San Fernando
- 4. Unidad Deportiva Alberto Galindo
- 5. Se priorizan los siguientes parques y bienes de interés cultural como hitos urbanos para señalización con placas, reseñas históricas y mapas:
 - a) BIC N-25 Parque Panamericano
 - b) BIC N-26 Plaza de Toros de Cañaveralejo
 - c) BIC N-17 Gimnasio El Pueblo, propuesto para el ámbito nacional
 - d) BIC-M1-22 Conjunto Iglesia La Milagrosa
 - e) BIC-M1-31 Edificio del Antiguo Hipódromo San Fernando

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

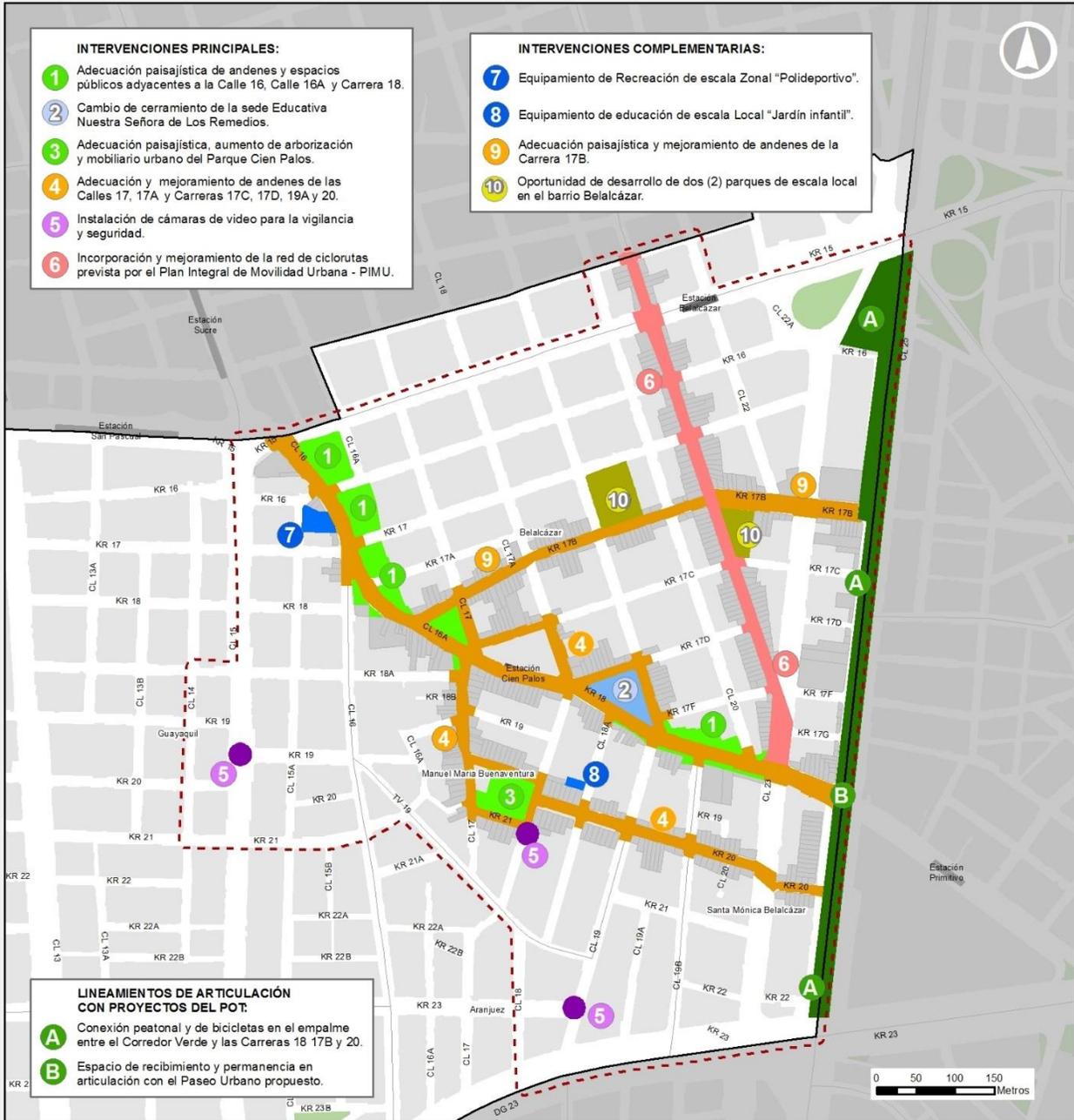
- f) BIC-M1-42 Estación de Bomberos Alameda
- g) BIC-M1-50 Iglesia de San Fernando Rey
- h) BIC-M1-58 Instituto Técnico Industrial Antonio José Camacho
- i) BIC-M1-64 Plaza de Mercado de Siloé
- j) BIC-M1-79 Velódromo Alcides Nieto Patiño
- k) BIC-MR-16 Parque de El Templete

Plazo de ejecución: mediano plazo, no obstante aquellas zonas asociadas a intervenciones de los proyectos integrales de la presente UPU tendrán como plazo de ejecución, el establecido en la intervención específica del proyecto integral.

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

3A. PROYECTO INTEGRAL PASEO URBANO DE LA CARRERA 18



- INTERVENCIONES PRINCIPALES:**
- 1 Adecuación paisajística de andenes y espacios públicos adyacentes a la Calle 16, Calle 16A y Carrera 18.
 - 2 Cambio de cerramiento de la sede Educativa Nuestra Señora de Los Remedios.
 - 3 Adecuación paisajística, aumento de arborización y mobiliario urbano del Parque Cien Palos.
 - 4 Adecuación y mejoramiento de andenes de las Calles 17, 17A y Carreras 17C, 17D, 19A y 20.
 - 5 Instalación de cámaras de video para la vigilancia y seguridad.
 - 6 Incorporación y mejoramiento de la red de ciclorutas prevista por el Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU.

- INTERVENCIONES COMPLEMENTARIAS:**
- 7 Equipamiento de Recreación de escala Zonal "Poideportivo".
 - 8 Equipamiento de educación de escala Local "Jardín infantil".
 - 9 Adecuación paisajística y mejoramiento de andenes de la Carrera 17B.
 - 10 Oportunidad de desarrollo de dos (2) parques de escala local en el barrio Belalcázar.

- LINEAMIENTOS DE ARTICULACIÓN CON PROYECTOS DEL POT:**
- A Conexión peatonal y de bicicletas en el empalme entre el Corredor Verde y las Carreras 18 17B y 20.
 - B Espacio de recibimiento y permanencia en articulación con el Paseo Urbano propuesto.

LEYENDA

Proyecto integral	Estaciones MIO - SITM
Límite UPU 10	Ríos
Límite barrios	Canales drenaje pluvial
Espacio público	

OBJETIVO
 Cualificar el espacio público y complementar los equipamientos en los barrios Belalcázar, Santa Mónica, Belalcázar y Manuel María Buenaventura, así como fortalecer las actividades residenciales existentes e impulsar la densificación en las áreas identificadas en el POT



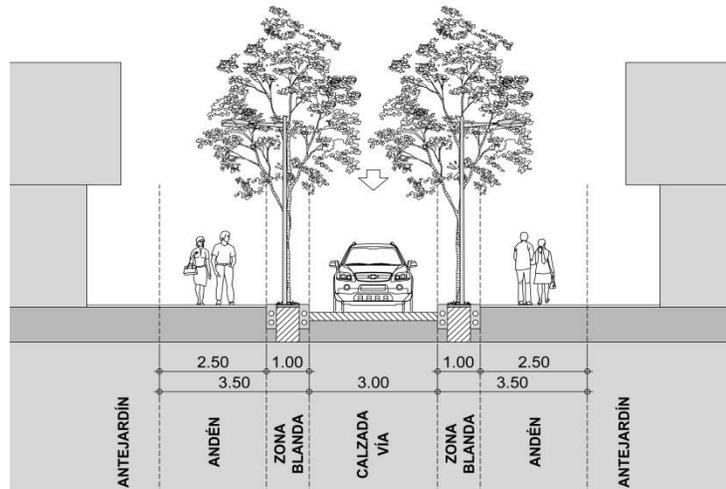
FEBRERO DE 2017
 MAPA N° 3A
 PASEO URBANO DE LA CARRERA 18

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

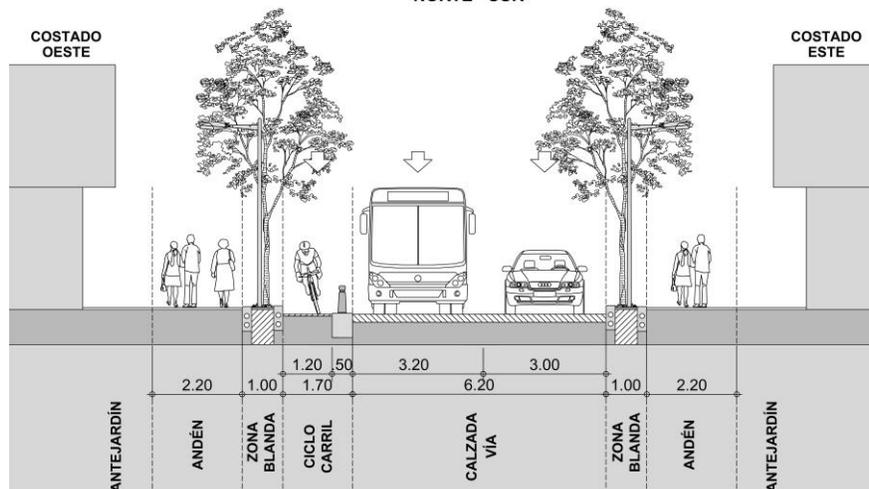
PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL PASEO URBANO DE LA CARRERA 18

PERFIL TIPO
 VÍAS ADYACENTES AL PASEO
 URBANO DE LA KRA 18



PERFIL TIPO
 CL 21 ENTRE KRA 14 Y KRA 18

SENTIDO FLUJO VEHICULAR
 NORTE - SUR



MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

MAPA 3A NORMA - PROYECTO INTEGRAL PASEO URBANO DE LA CARRERA 18



LEYENDA	
NORMA ASOCIADA	
Manzanas objeto de normas complementarias	Limite proyecto integral
Corredor zonal	Estaciones MIO -SITM
	Limite UPU 10
	Limite barrios
	Espacio público

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL

UPU 10

FEBRERO DE 2017

MAPA N° 3A NORMA
 PASEO URBANO DE LA
 CARRERA 18

POT
 Plan de Ordenamiento Territorial

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

A. Generalidades del Proyecto Integral Paseo Urbano de la Carrera 18:

- 1. Objetivo.** Cualificar el espacio público y complementar los equipamientos en los barrios Belalcázar, Santa Mónica Belalcázar y Manuel María Buenaventura, así como fortalecer las actividades residenciales existentes e impulsar la densificación en las áreas identificadas en el POT.

B. Intervenciones Principales del Proyecto Integral Paseo Urbano de la carrera 18:

Para garantizar el adecuado desarrollo del Proyecto Integral Paseo Urbano de la Carrera 18, se listan las intervenciones principales, las cuales se encuentran localizadas en el Mapa No. 3A:

1. Adecuación paisajística de andenes y espacios públicos adyacentes a la Calle 16 y la Carrera 18.

Criterios de intervención:

- a)** Arborización donde sea necesario de la Calle 16, 16A y Carrera 18, desde la Carrera 15 hasta la Calle 25.
- b)** Adecuar los espacios públicos adyacentes a la Carrera 18 como áreas para la recreación activa, para la práctica de nuevos deportes urbanos, tomando como referencia lo establecido en el Mapa No. 3ª, teniendo en cuenta:
 - La conformación de subespacios de juegos para niños.
 - La conformación de subespacios para la práctica de skateboarding, escalada, rollerblading, entre otros.
 - La transformación de las culatas con obras de arte urbano

Plazo de ejecución: mediano plazo.

2. Cambio de cerramiento del Colegio Alfredo Vásquez Cobo, Sede Educativa Nuestra Señora de los Remedios, con elementos que permitan transparencia visual hacia el interior del predio, según viabilidad técnica.

Plazo de ejecución: mediano plazo

3. Adecuación con diseño paisajístico, aumento de arborización y mobiliario urbano del Parque Cien Palos.

Plazo de ejecución: mediano plazo

4. Circuito peatonal de articulación con el Parque Cien Palos y el Corredor Verde, incluyendo adecuación paisajística y mejoramiento de andenes de: la Calle 17 entre Carreras 16A y 21, la Calle 18 entre Carreras 19A y 21, la Carrera 19A entre Calles 17 y 18, la Carrera 20 entre Calles 18 y 25 y la Carrera 21 entre Calles 17 y 18.

Criterios de intervención:

- a)** Ajuste de la sección vial. El perfil típico de estas calles deberá contar andenes de al menos dos metros con cincuenta centímetros (2,50 m) en ambos costados, con sus respectivas zonas blandas de un metro (1,00 m) y un (1) carril vehicular de tres metros (3,00 m) en un sólo sentido. Las vías que cuenten con un ancho de carril vehicular superior, se deberá reasignar este espacio a los andenes y/o la demarcación de un bici-carril que se integre con la red de ciclorrutas cuando sea posible.

Plazo de ejecución: largo plazo

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

5. Instalación de cámaras de video para la vigilancia y seguridad ciudadana en las siguientes zonas:

- a) Parque Cien Palos
- b) Carrera 23 con Calle 19
- c) Carrera 19A con Calle 15

Plazo de ejecución: corto plazo

6. Incorporación y mejoramiento de la red de ciclorutas prevista por el Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU. Vías objeto de adecuación de bici-carriles:

- a) La calle 21 entre la carrera 14 hasta la carrera 18, se adecuará con andenes de dos metros con veinte centímetros (2,20 m) en ambos costados, zonas blandas de un metro (1,00 m), un (1) bicicarril en el costado oriental de un metro con veinte centímetros (1,20 m) con una protección de cincuenta centímetros (0,50 m) y dos (2) carriles vehiculares, de los cuales el derecho tendrá un ancho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m)

Plazo de ejecución: corto plazo

C. Intervenciones Complementarias del Proyecto Integral Paseo Urbano de la carrera 18.

A continuación se listan las intervenciones complementarias del Proyecto Integral Paseo Urbano de la Carrera 18, las cuales se encuentran localizadas en el Mapa No. 3A.

- 7. Construcción de Equipamiento de Recreación de escala Zonal (predio mínimo de quinientos metros cuadrados - 500 m²), mediante englobe de predios colindantes entre sí, ubicados en la calle 15A #16-33, calle 16 #16-10 y calle 16 #16-28, con posibilidad de desarrollar Deporte Urbano mediante un roller place o espacio múltiple para deportes de nuevas tendencias.
- 8. Construcción de Equipamiento de educación de escala Local "Jardín infantil" (predio mínimo de doscientos cincuenta metros cuadrados - 250 m²) con posibilidad de desarrollo en área adyacente al parque Cien Palos, en el Colegio Ricaurte o sus alrededores.
- 9. Adecuación paisajística y mejoramiento de andenes de la carrera 17B.

Criterios de intervención:

- a) El perfil típico de estas calles deberá contar andenes de al menos dos metros con cincuenta centímetros (2,50 m) en ambos costados, con sus respectivas zonas blandas de un metro (1,00 m) y un (1) carril vehicular de tres metros (3,00 m) en un sólo sentido. Las vías que cuenten con un ancho de carril vehicular superior, se deberá reasignar este espacio a los andenes y/o la demarcación de un bici-carril que se integre con la red de ciclorutas cuando sea posible.
10. Oportunidad de desarrollo de dos (2) parques de escala local en el barrio Belalcázar, identificándose como sitios potenciales a comprar para ello los localizados en la manzana ubicada entre las carreras 17 y 17B con calle 19, y en la manzana ubicada entre carreras 17B y 17C con calle 21.

D. Normativa Asociada al Proyecto Integral Paseo Urbano de la Carrera 18.

Para el desarrollo de edificaciones en el área del Proyecto Integral "Paseo Urbano de la Carrera 18" se establece la siguiente normativa:

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

1. Se determina el eje vial de la calle 16, 16A y carrera 18, desde la carrera 15 hasta la calle 23, como corredor zonal al cual se le aplicará la normativa de usos indicada en el Anexo No. 4 “Matriz CIU de usos del suelo urbano” del Acuerdo 0373 de 2014.
2. Para el desarrollo de planes parciales de renovación urbana y proyectos de renovación urbana, las normas complementarias a las exigidas en el Acuerdo 0373 de 2014 son las siguientes:
 - a) *Tipo de proyecto:*
 - Se pueden desarrollar proyectos mixtos que contemplen vivienda y comercio en primeros pisos, a excepción de la Carrera 18, sobre la cual el uso de vivienda en primer piso se permitirá únicamente en los centros de manzana, en los bordes de manzana el uso de vivienda se permitirá únicamente a partir del segundo piso.
 - b) *Accesibilidad y movilidad:*
 - Los usos comerciales, de servicios y dotacionales deberán tener accesos peatonales y parqueaderos para bicicletas sobre la Carrera 18.
 - c) *Volumetría*
 - Con el fin de garantizar la articulación de los proyectos con el espacio público adyacente, se prohíbe la generación de muros ciegos continuos y cerramientos continuos con rejas que no permitan accesos sobre las fachadas sobre la Carrera 18.
3. Para el desarrollo de proyectos predio a predio en las manzanas indicadas en el Mapa No. 6 como “Manzanas objeto de normas complementarias” las normas de aislamientos son las siguientes:

Número de pisos	Aislamientos laterales
De 1 a 5 pisos	0 metros
De 6 a 8 pisos	4 metros
De 9 a 11 pisos	7 metros
De 12 a 13 pisos	9 metros
De 14 o más pisos	1/3 de la altura

E. Lineamientos de articulación del proyecto estratégico del POT – Corredor Verde y el proyecto de paseo urbano Carrera 18.

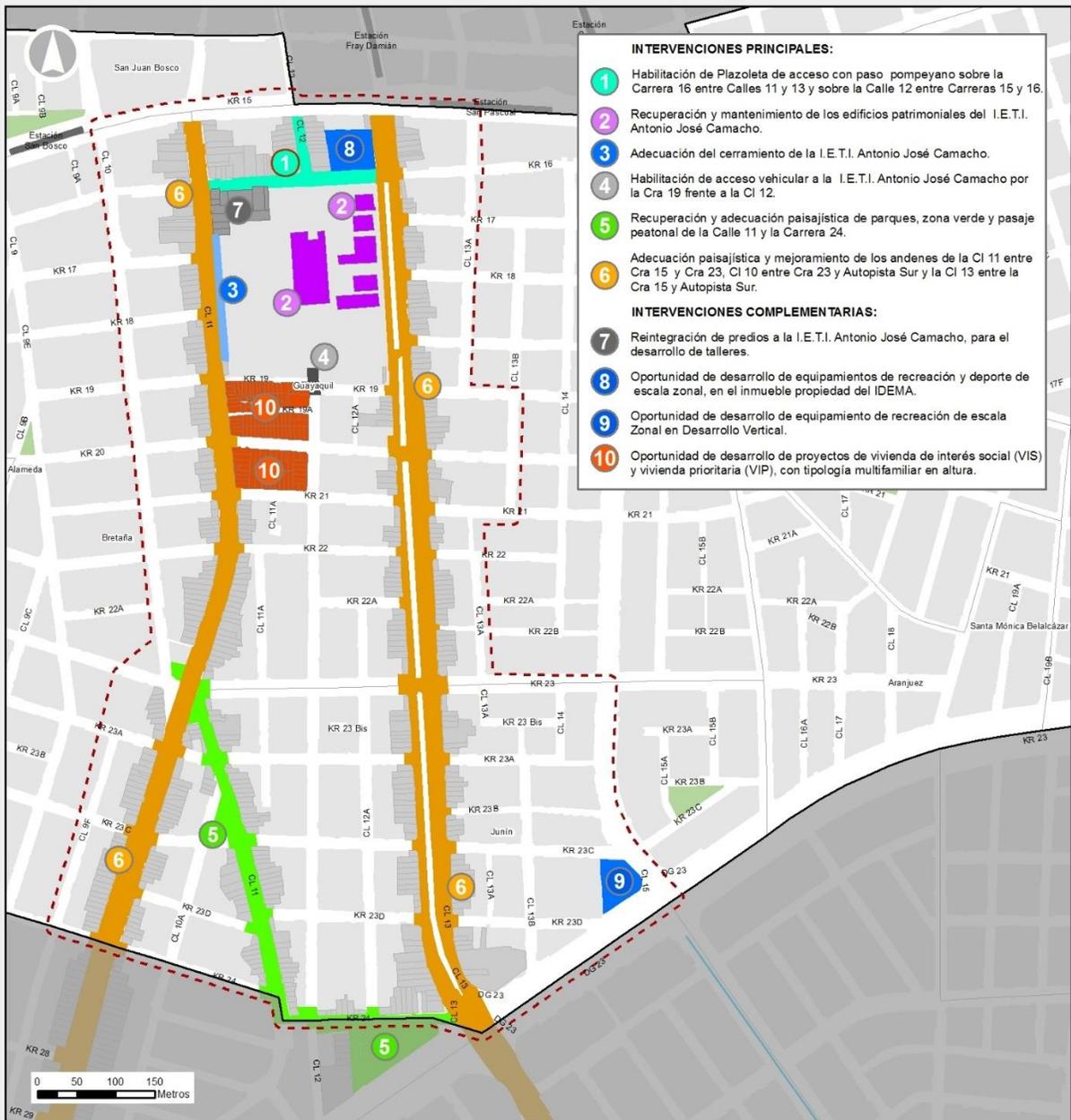
Son lineamientos para la adecuada articulación de estos proyectos entre sí, los siguientes:

1. El proyecto de Corredor Verde deberá garantizar la conexión peatonal y de bicicletas en el empalme entre el corredor verde y la carrera 18, así como con los ejes de la Carrera 17B y la Carrera 20, cumpliendo para ello con las condiciones de seguridad vial y accesibilidad universal.
2. Asimismo, deberá proveer un espacio de recibimiento y permanencia en articulación con el Paseo Urbano propuesto, como punto potencial para la localización de equipamientos y actividades y velar por la conectividad ecológica con las zonas verdes aledañas fomentando la arborización. Se deberá identificar un área adyacente, como de oportunidad para el planeamiento de equipamientos de escala regional en el marco del Corredor Verde.

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

3B. PROYECTO INTEGRAL ARTICULACIÓN URBANA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA TÉCNICO INDUSTRIAL ANTONIO JOSÉ CAMACHO



- INTERVENCIONES PRINCIPALES:**
- 1. Habilitación de Plazoleta de acceso con paso pompeyano sobre la Carrera 16 entre Calles 11 y 13 y sobre la Calle 12 entre Carreras 15 y 16.
 - 2. Recuperación y mantenimiento de los edificios patrimoniales del I.E.T.I. Antonio José Camacho.
 - 3. Adecuación del cerramiento de la I.E.T.I. Antonio José Camacho.
 - 4. Habilitación de acceso vehicular a la I.E.T.I. Antonio José Camacho por la Cra 19 frente a la Cl 12.
 - 5. Recuperación y adecuación paisajística de parques, zona verde y pasaje peatonal de la Calle 11 y la Carrera 24.
 - 6. Adecuación paisajística y mejoramiento de los andenes de la Cl 11 entre Cra 15 y Cra 23, Cl 10 entre Cra 23 y Autopista Sur y la Cl 13 entre la Cra 15 y Autopista Sur.
- INTERVENCIONES COMPLEMENTARIAS:**
- 7. Reintegración de predios a la I.E.T.I. Antonio José Camacho, para el desarrollo de talleres.
 - 8. Oportunidad de desarrollo de equipamientos de recreación y deporte de escala zonal, en el inmueble propiedad del IDEMA.
 - 9. Oportunidad de desarrollo de equipamiento de recreación de escala Zonal en Desarrollo Vertical.
 - 10. Oportunidad de desarrollo de proyectos de vivienda de interés social (VIS) y vivienda prioritaria (VIP), con tipología multifamiliar en altura.

LEYENDA	
	Proyecto integral
	Límite UPU 10
	Límite barrios
	Espacio público
	Estaciones MIO - SITM
	Ríos
	Canales drenaje pluvial

OBJETIVO
 Potenciar la Institución Educativa Técnico Industrial Antonio José Camacho como un referente urbano y zonal para el desarrollo físico y social del municipio, consolidando para uso educativo los predios adyacentes, cualificando sus instalaciones, mejorando sus condiciones de acceso a nivel de conexión con su entorno urbano y haciendo visibles sus edificios, fortalecer la dotación de equipamientos, impulsar la densificación residencial, los espacios públicos y ambientales del sector, en vista de los objetivos de densificación postulados por el POT



FEBRERO DE 2017
 MAPA N° 3B
 ARTICULACIÓN URBANA DEL
 I.T.I. ANTONIO JOSÉ CAMACHO



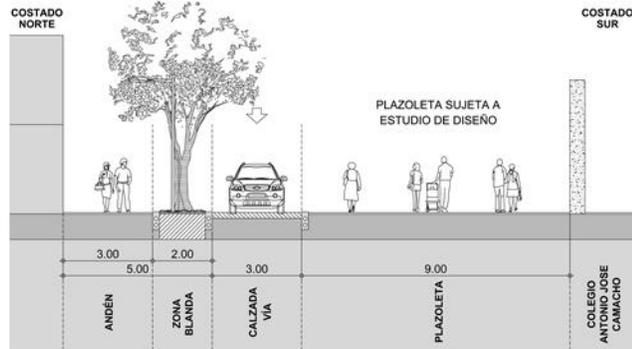
MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL ARTICULACIÓN URBANA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA
 TÉCNICO INDUSTRIAL ANTONIO JOSÉ CAMACHO

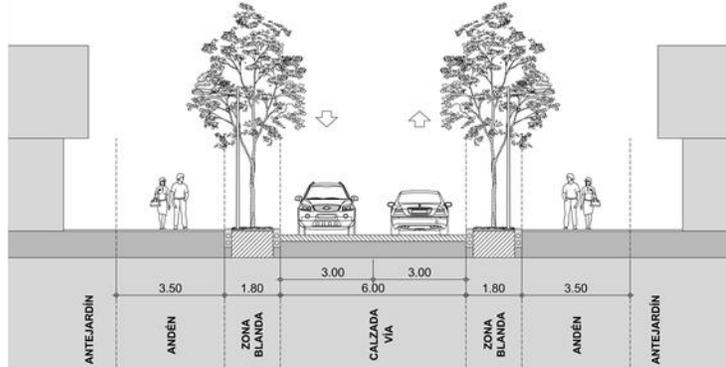
PERFIL TIPO
 KRA 16 ENTRE CL 13 Y CL 11

SENTIDO FLUJO VEHICULAR
 ESTE - OESTE



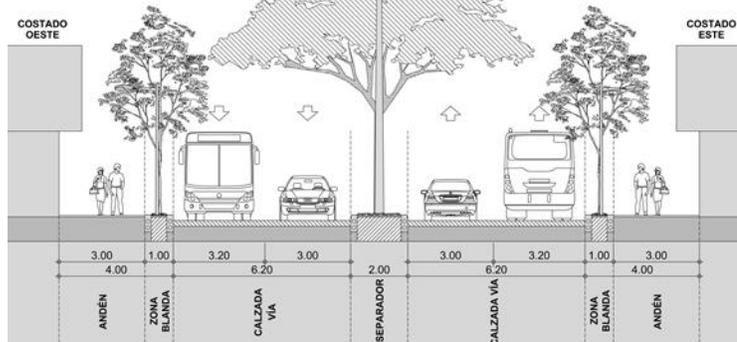
PERFIL TIPO
 CL 11 ENTRE KRA 23 Y KRA 24
 KRA 24 ENTRE CL 11 Y CL 13

CL 11. SENTIDO FLUJO VEHICULAR NORTE - SUR
 KRA 24. SENTIDO FLUJO VEHICULAR OESTE - ESTE



PERFIL TIPO
 CL 13 ENTRE KRA 15 Y KRA 24
 CL 11 ENTRE KRA 15 Y KRA 23
 CL 10 ENTRE KRA 23 Y KRA 24

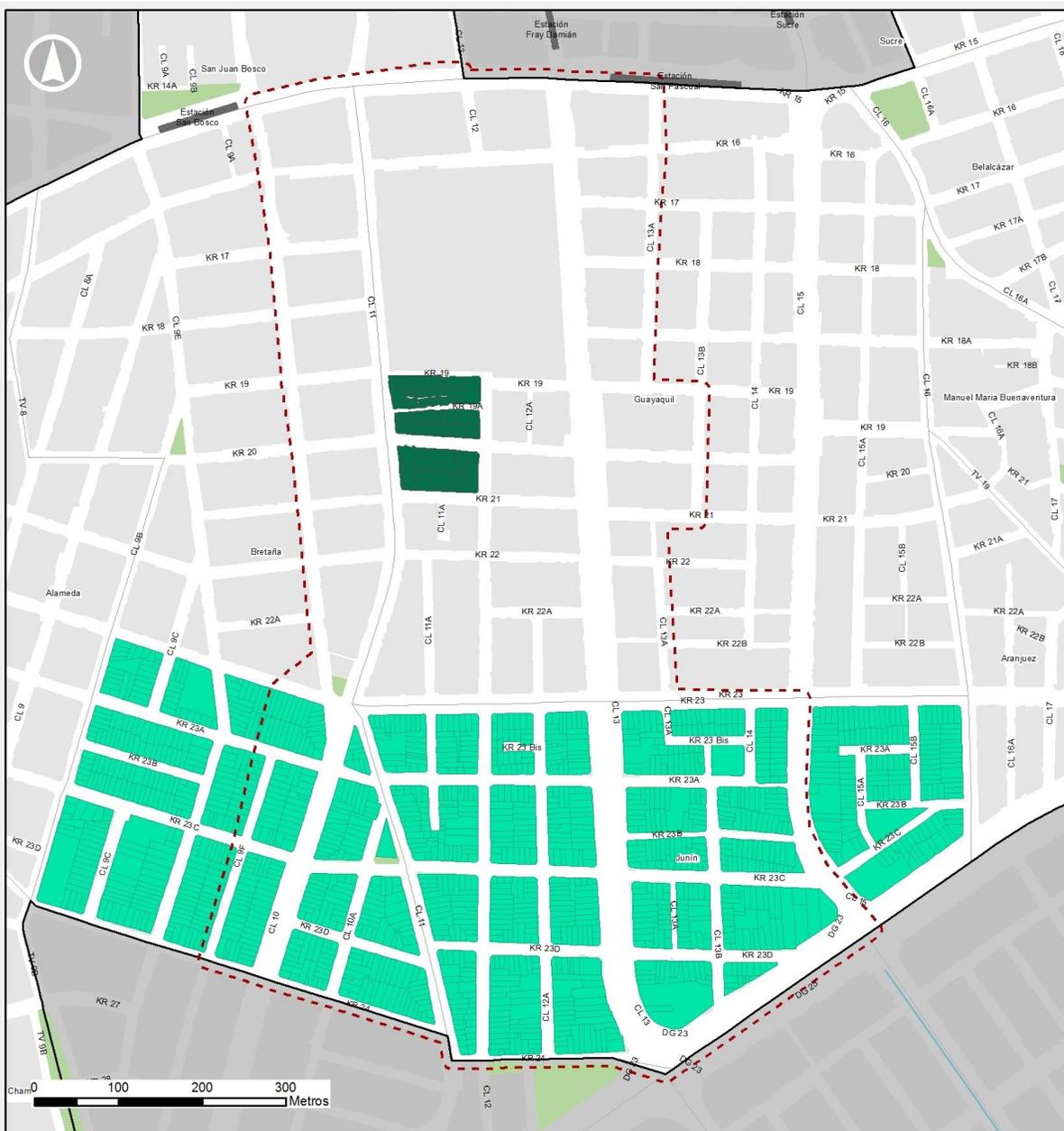
SENTIDO FLUJO VEHICULAR NORTE - SUR SENTIDO FLUJO VEHICULAR SUR - NORTE



MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

MAPA 3B NORMA - PROYECTO INTEGRAL ARTICULACIÓN URBANA DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA
 TÉCNICO INDUSTRIAL ANTONIO JOSÉ CAMACHO



LEYENDA	
Norma asociada	Limite proyecto integral
Manzanas objeto de normas complementarias	Limite UPU 10
Zona potencial para proyecto de vivienda multifamiliar	Limite barrios
Espacio público	Estaciones MIO -SITM
	Rios
	Canales drenaje pluvial

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 UPU 10

FEBRERO DE 2017
 MAPA N° 3B NORMA
 ARTICULACIÓN URBANA DEL
 INSTITUTO TÉCNICO INDUSTRIAL
 ANTONIO JOSÉ CAMACHO

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

A. Generalidades del Proyecto Integral Articulación Urbana de la Institución Educativa Técnico Industrial Antonio José Camacho.

- 1. Objetivo.** Potenciar la Institución Educativa Técnico Industrial Antonio José Camacho como un referente urbano y zonal para el desarrollo físico y social del municipio, consolidando para uso educativo los predios adyacentes, cualificando sus instalaciones, mejorando sus condiciones de acceso a nivel de conexión con su entorno urbano y haciendo visibles sus edificios; fortalecer la dotación de equipamientos, impulsar la densificación residencial, los espacios públicos y ambientales del sector, en vista de los objetivos de densificación postulados por el POT.

B. Intervenciones Principales del Proyecto Integral Articulación Urbana de la Institución Educativa Técnico Industrial Antonio José Camacho:

A continuación se listan las intervenciones principales del Proyecto Integral Articulación Urbana de la institución Educativa Técnico Industrial Antonio José Camacho, las cuales se encuentran localizadas en el Mapa No. 3B:

1. Habilitación de Plazoleta de acceso al equipamiento con paso pompeyano sobre la Carrera 16 entre Calles 11 y 13, y sobre la Calle 12 entre Carreras 15 y 16.

Criterios de intervención:

- a)** Ajuste del perfil vial de la Carrera 16 generando paso pompeyano, de tal forma que tenga una plazoleta a la entrada del Instituto con un ancho de nueve metros (9,00 m), un (1) carril vehicular de tres metros (3,00 m) que deberá estar a nivel y claramente diferenciado de las zonas peatonales, y un andén de tres metros (3,00 m) en el otro costado con una zona blanda de dos metros (2,00 m). El parqueo en vía está restringido en esta plazoleta.
- b)** Ajuste del perfil vial de la Calle 12, manteniendo dos (2) carriles vehiculares de tres metros (3,00 m), y redistribuyendo el área restante en los andenes adyacentes, generando un área de arborización, de tal forma que se aumente la cobertura arbórea del sector.

Plazo de ejecución: mediano plazo

2. Recuperación y mantenimiento de los edificios patrimoniales de la IETI Antonio José Camacho.

Plazo de ejecución: mediano plazo

3. Adecuación del cerramiento de la IETI Antonio José Camacho con elementos que permitan transparencia visual hacia el interior del predio, en especial sobre la Calle 11, según viabilidad técnica.

Plazo de ejecución: corto plazo

4. Habilitación de acceso vehicular de la IETI Antonio José Camacho por la Carrera 19 frente a la Calle 12.

Criterios de intervención:

- a)** Restitución del predio de propiedad del Municipio de Cali contiguo al IETI Antonio José Camacho e identificado con la nomenclatura carrera 19 #11-101, cuyas medidas aproximadas son 4.2 x 9.2 mts

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

y un área de 39m², o compra del predio ubicado en la carrera 19 #11-99 con medidas aproximadas de 9.5 x 9.2 mts y un área estimada de 88 m².

- b) Apertura y adecuación del acceso vehicular al IETI Antonio José Camacho por la Carrera 19 frente a la Calle 12

Plazo de ejecución: largo plazo

5. Recuperación y adecuación paisajística de parques, zona verde (aledaños al Puesto de Salud del barrio Bretaña) y pasaje peatonal de la Calle 11 entre Carreras 23 y 24; y la Carrera 24 entre Calles 11 y 13.

Criterios de intervención:

- a) Ajuste de la sección vial:

- Para la implementación de este pasaje, debe modificarse de tal forma que cuente con andenes de tres metros y medio (3,50 m) en ambos costados y zonas blandas de un metro con ochenta centímetros (1,80 m). Para el flujo vehicular, en doble sentido, se tendrán dos (2) carriles de tres metros (3,00 m) cada uno

Plazo de ejecución: largo plazo.

6. Adecuación paisajística y mejoramiento de los andenes de la Calle 11 entre Carreras 15 y 23 y su continuidad por la Calle 10 entre Carreras 23 y 24; y la Calle 13 entre Carreras 15 y 24 para su inclusión como parte de la Estructura Ecológica Complementaria.

Criterios de intervención:

- a) Ajuste de la sección vial:

- El perfil típico de estas vías deberá contar con andenes de al menos tres metros (3,00 m) en ambos costados, al igual que zonas blandas de un metro (1,00 m) en cada costado, un (1) separador de mínimo dos metros (2,00 m), dos (2) carriles vehiculares por calzada, siendo el carril derecho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m) cada uno. Las vías que cuenten con un ancho de carril vehicular superior, se deberá reasignar este espacio para andenes, evaluando la posibilidad de demarcar un bici-carril que se integre con la red de ciclorrutas.

- b) Estas vías se incluyen como parte de la Estructura Ecológica Complementaria y deben seguir los lineamientos ambientales establecidos en el Artículo 93 “Elementos del Sistema de Movilidad Incluidos en la Estructura Ecológica Complementaria” del Acuerdo 0373 del 2014.

Plazo de ejecución: largo plazo

C. Intervenciones Complementarias del Proyecto Integral Articulación Urbana de la Institución Educativa Técnico Industrial Antonio José Camacho:

A continuación se listan las intervenciones complementarias del Proyecto Integral Articulación Urbana de la Institución Educativa Técnico Industrial Antonio José Camacho, las cuales se encuentran localizadas en el Mapa No. 3B:

7. **Reintegración de predios ubicados en la carrera 16 con calle 11, a la IETI Antonio José Camacho, para el desarrollo de un área de talleres para la práctica de oficios enseñados en la Institución.**
8. **Oportunidad de desarrollo de equipamientos de recreación y deporte de escala zonal, en el inmueble de propiedad del Instituto de Mercadeo Agropecuario IDEMA, ubicado en la Carrera 16 entre calles 12**

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

y 13 frente al Instituto Técnico Antonio José Camacho, complementando con los predios contiguos al inmueble.

Criterios de intervención:

a) Deberá considerar el desarrollo de usos complementarios como camerinos, graderías, y un parque para la primera infancia con zona verde.

9. Oportunidad de desarrollo de equipamiento de recreación de escala Zonal en desarrollo vertical, con posibilidad de edificación en el predio ubicado en la esquina de la Carrera 23C y 23D (Autopista Suroriental) con transversal 15, Barrio Junín.

Criterios de intervención:

a) Desarrollo como Coliseo con múltiples usos (microfútbol, baloncesto, voleibol, patinaje, gimnasia, deportes de combate, etc).

10. Oportunidad de desarrollo de proyectos de vivienda de interés social (VIS) y vivienda prioritaria (VIP), con tipología multifamiliar en altura en las manzanas ubicadas entre las Calles 11 y 12 y las Carreras 19 a la 21.

D. Normativa asociada al del Proyecto Integral Articulación Urbana de la Institución Educativa Técnico Industrial Antonio José Camacho:

Para el desarrollo de edificaciones en el área del Proyecto Integral “Articulación Urbana del Instituto Técnico Industrial Antonio José Camacho” se establece la siguiente normativa:

1. En las manzanas identificadas como “Zona potencial para proyecto de vivienda multifamiliar en altura” aplicarán las siguientes normas.

Para el desarrollo de planes parciales de renovación urbana y proyectos de renovación urbana las normas complementarias a las exigidas en el Acuerdo 0373 de 2014 son las siguientes:

a) Tipo de proyecto:

- Se pueden desarrollar proyectos mixtos que contemplen comercio en primeros pisos, únicamente sobre la Calle 11.
- Sobre la Calle 11 el uso de vivienda en primer piso se permitirá únicamente en los centros de manzana, en los bordes de manzana el uso de vivienda se permitirá únicamente a partir del segundo piso.

b) Accesibilidad y movilidad:

- Los usos comerciales, de servicios y dotacionales, deberán tener accesos peatonales y parqueaderos para bicicletas sobre la Calle 11.

c) Volumetría

- Con el fin de garantizar la articulación de los proyectos con el espacio público adyacente, se prohíbe la generación de muros ciegos continuos y cerramientos continuos con rejas que no permitan accesos sobre las fachadas de la Calle 11 y la Calle 12.

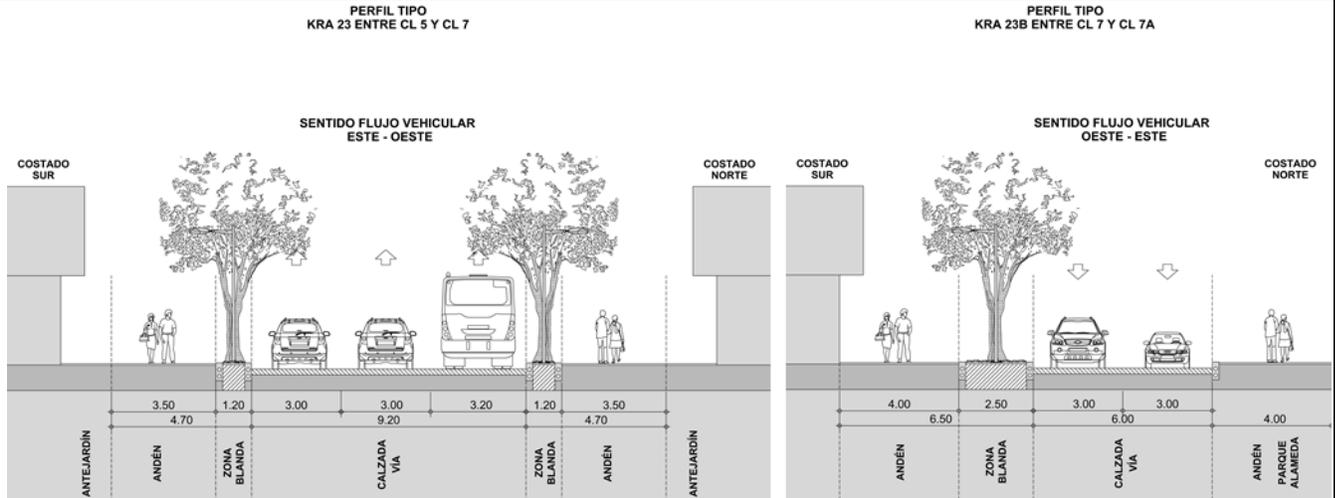
2. Para el desarrollo de proyectos predio a predio en las manzanas indicadas en el Mapa No. 3B Norma como “Manzanas objeto de normas complementarias” las normas de aislamientos son las siguientes.

Número de pisos	Aislamientos laterales
De 1 a 5 pisos	0 metros
De 6 a 8 pisos	4 metros
De 9 a 11 pisos	7 metros
De 12 a 13 pisos	9 metros
De 14 o más pisos	1/3 de la altura

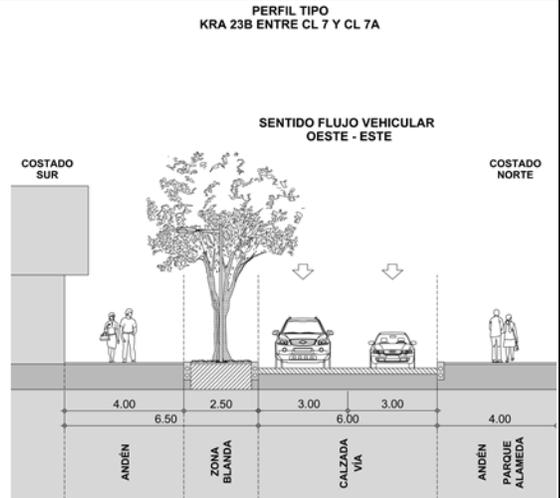
MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

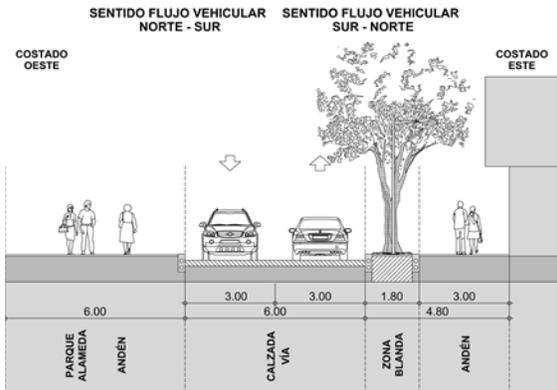
PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL CONEXIÓN CULTURAL Y GASTRONÓMICA EN ALAMEDA



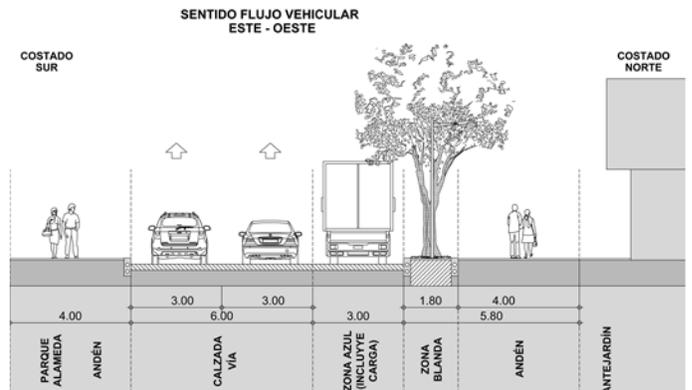
PERFIL TIPO
CL 7A ENTRE KRA 23B Y KRA 23



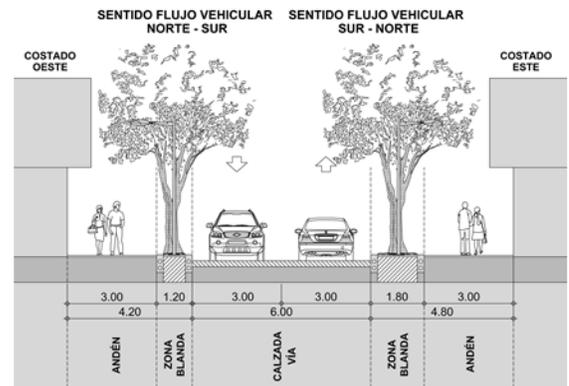
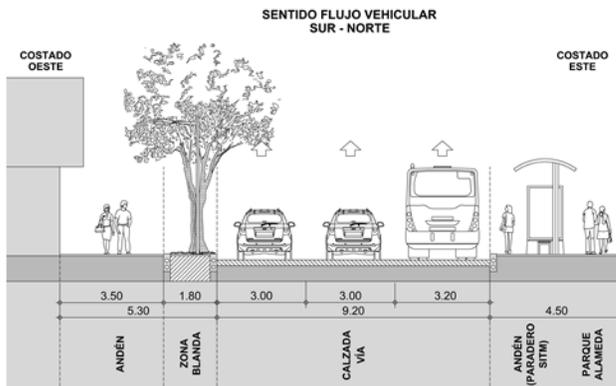
PERFIL TIPO
KRA 23 ENTRE CL 7 Y CL 7A



PERFIL TIPO
CL 7 ENTRE KRA 23 Y KRA 23B



PERFIL TIPO
CL 7A ENTRE KRA 23B Y KRA 24

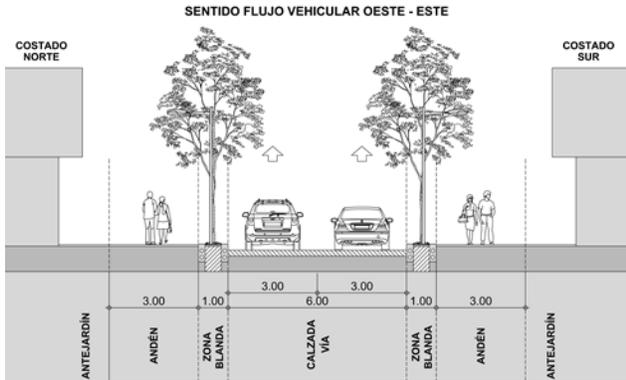


MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

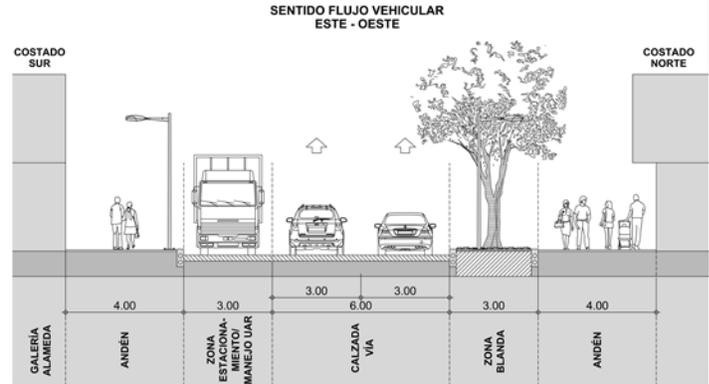
UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL CONEXIÓN CULTURAL Y GASTRONÓMICA EN ALAMEDA

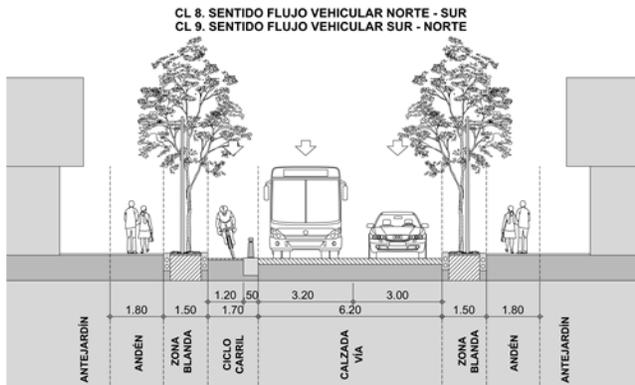
PERFIL TIPO
 KRA 25 ENTRE CL 5 Y CL 8
 KRA 27 ENTRE CL 5 Y CL 9B



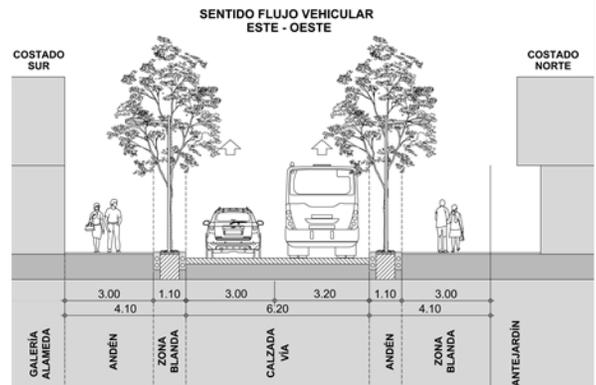
PERFIL TIPO
 KRA 24 ENTRE CLE 9 Y CL 8A
 GALERÍA ALAMEDA - COSTADO NORTE



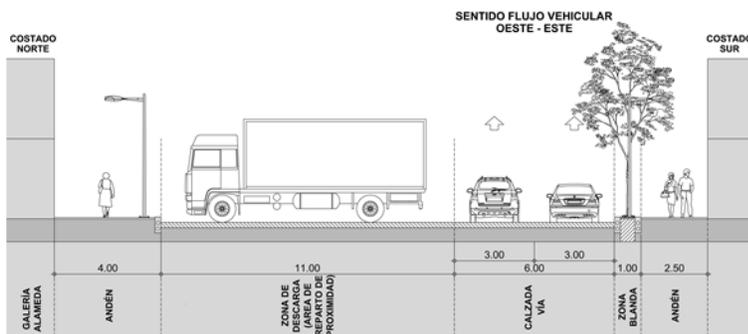
PERFIL TIPO
 CL 8 ENTRE KRA 24 Y KRA 26
 CL 9 ENTRE KRA 24 Y KRA 26



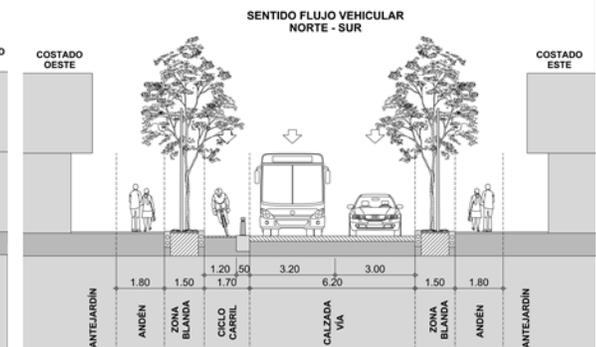
PERFIL TIPO
 KRA 24 ENTRE CL 7A Y CL 8A



PERFIL TIPO
 KRA 26 ENTRE CL 8 Y CL 9
 GALERÍA ALAMEDA - COSTADO SUR

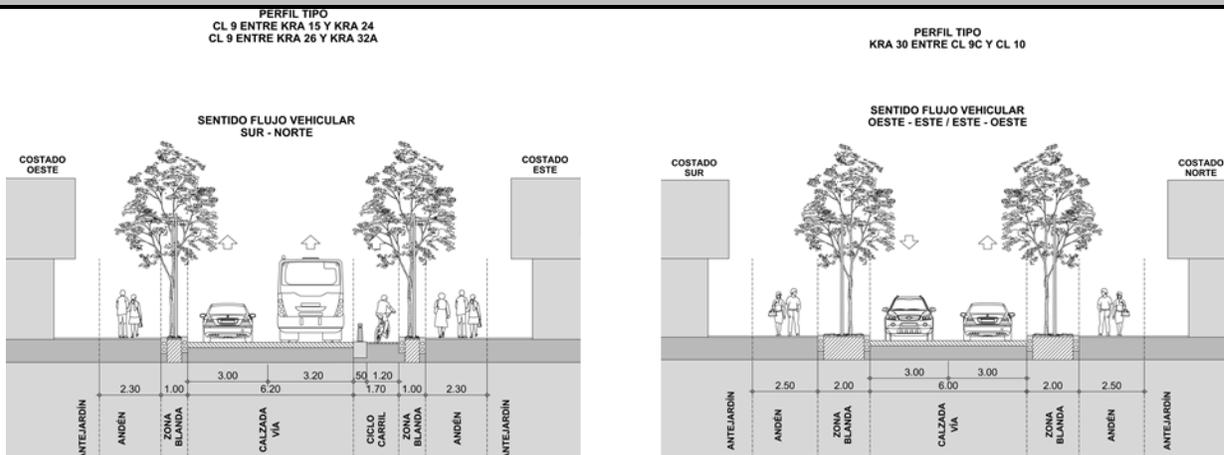


PERFIL TIPO
 CL 8 ENTRE KRA 15 Y KRA 24
 CL 8 ENTRE KRA 26 Y KRA 34



UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL CONEXIÓN CULTURAL Y GASTRONÓMICA EN ALAMEDA



A. Generalidades del Proyecto Integral Conexión Cultural y Gastronómica en Alameda.

- Objetivo.** Optimizar el potencial turístico de la zona fomentado por las actividades culturales y gastronómicas existentes en el sector, consolidando los Nodos Santa Librada y Manzana del Saber mediante la generación de equipamientos y espacio público, y recuperando la conectividad con la Centralidad Alameda que será objeto de un ordenamiento dentro del equipamiento y en su entorno.

B. Intervenciones Principales del Proyecto Integral Conexión Cultural y Gastronómica en Alameda:

A continuación se listan las intervenciones principales del Proyecto Integral Conexión Cultural y Gastronómica en Alameda, las cuales se encuentran localizadas en el Mapa No. 3C:

- Adecuación paisajística y del perfil vial como vía semi-peatonal de movilidad vehicular reducida a lo largo de: la Carrera 23 entre Calle 5 y Calle 7A, la Calle 7 entre carreras 23 y 23B, la Carrera 23B entre Calles 7 y 7A, la Calle 7A entre Carreras 23 y 24, la carrera 30 entre calle 9C y 10**

Criterios de intervención:

a) Ajuste de la sección vial.

- Carrera 23 entre Calle 5 y 7. Tendrá andenes de tres metros y medio (3,50 m) en ambos costados con sus respectivas zonas blandas de un metro con veinte centímetros (1,20 m). Para el flujo vehicular, en sentido oriente occidente, se tendrán tres (3) carriles, de los cuales el carril norte será de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y los restantes de tres metros (3,00 m) cada uno. Esta misma vía, entre Calle 7 y Calle 7A, contará con un andén de cuatro metros (4,00 m) en el costado norte, con zona blanda de un metro con ochenta centímetros (1,80 m). Además, tendrá cuatro metros (4,00 m) de zona libre para peatones dentro del Parque Alameda, así como un espacio de tres metros (3,00 m) para posible zona azul, en la cual se asigne una celda para operaciones de carga y descarga. Para el flujo vehicular, en sentido oriente-occidente, tendrá dos (2) carriles de tres metros (3,00 m) cada uno.
- La Calle 7, entre Carrera 23 y carrera 23B, contará con un andén de tres metros y medio (3,50 m) en el costado occidental, con zona blanda de un metro con ochenta centímetros (1,80 m). Además, tendrá cuatro metros y medio (4,50 m) de zona libre para peatones dentro del Parque

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

Alameda. Para el flujo vehicular, en sentido sur-norte, tendrá tres (3) carriles, de los cuales el carril oriental será de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y los dos (2) restantes de tres metros (3,00 m).

- La Carrera 23B, entre Calle 7 y Calle 7A, contará con un andén de cuatro metros (4,00 m) en el costado sur con su respectiva zona blanda de dos metros y medio (2,50 m). Además, tendrá cuatro metros (4,00 m) de zona libre para peatones dentro del Parque Alameda. Para el flujo vehicular, en sentido occidente-orientado, tendrá dos (2) carriles de tres metros (3,00 m).
 - La calle 7A, entre la Carrera 23 y Carrera 23B, contará con un andén de tres metros (3,00 m) en el costado oriental con su respectiva zona blanda de un metro con ochenta centímetros (1,80 m). Además, tendrá seis metros (6,00 m) de zona libre para peatones dentro del Parque Alameda. Para el flujo vehicular, de doble vía, tendrá dos (2) carriles de tres metros (3,00 m) cada uno. Para esta misma vía, entre Carrera 23B y Carrera 24, el perfil típico tendrá un andén de tres metros (3,00 m) en el costado oriental con su respectiva zona blanda de un metro con ochenta centímetros (1,80 m). En el costado occidental, el andén será de tres metros (3,00 m) y su zona blanda de un metro con veinte centímetros (1,20 m). Para el flujo vehicular, de doble vía, tendrá dos (2) carriles de tres metros (3,00 m) cada uno.
 - La carrera 30 entre calle 9C y 10. El perfil típico de esta vía deberá estar compuesto por andenes de al menos dos metros y medio (2,50 m) y zonas blandas de dos metros (2,00 m) en ambos costados y dos (2) carriles vehiculares de tres metros (3,00 m) cada uno. Los tramos que cuenten con un ancho de carril vehicular superior, deberán reasignar este espacio adicional a los andenes.
 - Para las vías que cuenten con un ancho de carril vehicular superior, se deberá reasignar este espacio adicional a los andenes.
- b) Se debe complementar la intervención con el programa de estacionamiento regulado en la zona, y con el programa de señalización e información turística.

Plazo de ejecución: corto plazo. Está sujeto al concepto técnico de las Empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios y a la viabilidad financiera de la intervención.

2. Megaobra Avenida Roosevelt MG17 "Rehabilitación del espacio público y peatonal de la avenida Roosevelt (Calle 6) entre Calle 5 y Carrera 36; Carreras 34 y 36 entre Calles 6 y 9".

Criterios de intervención:

- a) El proyecto de Megaobra deberá garantizar la conexión peatonal y de bicicletas, cumpliendo para ello con las condiciones de seguridad vial y accesibilidad universal.
- b) Para su articulación con el proyecto de la UPU se deberá incorporar un cruce peatonal con paso semaforizado en la calle 6 o avenida Roosevelt con carrera 25.
- c) En cuanto a la arborización se deberá propender por una arborización con Palmas nativas de gran tamaño de forma que se mantenga la memoria urbana de las palmas en este sector.

Plazo de ejecución: largo plazo

3. Adecuación paisajística y mejoramiento de andenes de la Carrera 25 entre Calles 5 y 8.

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

Criterios de intervención:

- a) Ajuste de la sección vial. El perfil típico de esta vía deberá estar compuesto por andenes de al menos tres metros (3,00 m) y zonas blandas de un metro (1,00 m) en ambos costados y dos (2) carriles vehiculares de mínimo tres metros (3,00 m) cada uno. Para las vías que cuenten con un ancho de carril vehicular superior, se deberá reasignar este espacio a andenes.
- b) En complemento a esto se requieren cruces peatonales con paso semaforizado en la Avenida Roosevelt con carrera 25 y en la calle 7ª con carrera 25.

Plazo de ejecución: mediano plazo

4. Adecuación paisajística y mejoramiento de andenes alrededor de la galería Alameda.

Criterios de intervención:

- a) Para la Galería Alameda se definen los perfiles viales de la siguiente forma:
 - Costado norte (carrera 24 entre calles 8A y 9). El perfil típico de esta vía deberá estar compuesto por andenes de cuatro metros (4,00 m) en ambos costados, tres metros (3,00 m) para la conformación de una bahía en el costado sur para el manejo en vía de los desechos de la galería (zona de estacionamiento de la Unidad de almacenamiento de residuos UAR) y dos (2) carriles vehiculares de mínimo tres metros (3,00 m) cada uno. Además el costado opuesto a la galería deberá contar con una zona blanda de tres metros (3,00 m). Dada a la variabilidad del perfil a lo largo de esta manzana, es posible la ubicación de dos (2) celdas de tres metros por diez metros (3,00 m x 10,00 m) para el manejo de los residuos sólidos de la galería al inicio del cruce de la Carrera 24 con Calle 9. Por lo anterior, el perfil de esta vía deberá ajustarse paulatinamente hasta realizar el empalme con el perfil de la Carrera 24 entre Calle 7A y Calle 8A, en el cual se tendrán andenes de al menos tres metros (3,00 m) y zonas blandas de un metro (1,00 m) en ambos costados.
 - Costado norte (Carrera 24 entre calles 7A y 8A). El perfil típico de esta vía deberá estar compuesto por andenes de tres metros (3,00 m) y zonas blandas de un metro con diez centímetros (1,10 m) en ambos costados. Para el flujo vehicular, en sentido oriente-occidente se contará con dos (2) carriles vehiculares, de los cuales el carril norte tendrá un ancho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el restante de tres metros (3,00 m).
 - Costado sur (carrera 26 entre calles 8 y 9). El perfil típico de esta vía deberá estar compuesto por un andén frente a la galería de cuatro metros (4,00 m); el andén del costado opuesto deberá ser de dos metros y medio (2,50 m), con una zona blanda de un metro (1,00 m); once metros (11,00 m) para operaciones de cargue y descargue de la zona (futura implementación de Área de Reparto de Proximidad) y dos (2) carriles vehiculares de tres metros (3,00 m) cada uno.
 - Costados este y oeste: Calle 9, entre Carreras 24 y 26, y Calle 8 entre Carreras 24 y 26. El perfil típico de esta calle deberá estar compuesto por andenes de un metro con ochenta centímetros (1,80 m) y zonas blandas de un metro y medio (1,50 m) en ambos costados, un (1) bici-carril de un metro con veinte centímetros (1,20 m) en el costado derecho con una reserva de protección de cincuenta centímetros (0,5 m); que se integre a la red de ciclorrutas propuesta en el POT y dos (2) carriles vehiculares, el derecho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m).

Plazo de ejecución: mediano plazo

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

5. Adecuación de zonas de cargue y descargue en el costado sur de la galería Alameda, a lo largo de la Carrera 26 entre Calles 8 y 9.

Criterios de intervención:

- a) Demarcar dos (2) plazas sobre la carrera 24 enfrente de la UAR ubicada dentro de la Galería. Estas plazas deben tener unas dimensiones de 3,00m x 10,00m y deberán demarcarse paralelas al flujo vehicular.
- b) Demarcar ocho (8) plazas sobre la carrera 26 (costado sur de la Galería). Estas plazas deben tener unas dimensiones de cuatro metros (4,00 m) por diez metros (10,00 m) y deberán demarcarse perpendiculares al flujo vehicular.
- c) Establecer el área demarcada en el costado sur de la galería (Carrera 26) para operaciones de cargue y descargue como un Área de Reparto de Proximidad. Para la implementación y operación de esta área se recomienda el uso de un enfoque asociativo con cooperación público-privada. Esta Área de Reparto de Proximidad será utilizada para las operaciones de cargue y descargue de camiones rígidos de hasta dieciséis (16) toneladas (C3).

Plazo de ejecución: mediano plazo

6. Reorganización interna y enlucimiento de la galería Alameda para destacar sus valores arquitectónicos y fomentar su potencial de turismo gastronómico.

Criterios de intervención:

- a) Establecer y reorganizar las zonas y puntos de venta internas y externas, así como la señalización y demarcación de las circulaciones internas cumpliendo con la normatividad vigente y referente a la seguridad ocupacional
- b) Adecuar y mejorar la infraestructura física de la galería a través de reparaciones e intervenciones locativas y de pintura, e instalación de baños públicos entre otras.

Plazo de ejecución: mediano plazo

7. Adecuación paisajística y mejoramiento de andenes del Parque ubicado en la Carrera 30 con Calle 6 junto a la Iglesia La Milagrosa.

Plazo de ejecución: largo plazo

8. Apertura al público del Mural elaborado por el artista Hernando Tejada en 1952 con el tema Metáfora acerca del proceso de modernización de la sociedad, ubicado en las antiguas instalaciones de la Telefónica de San Fernando, Proyecto Manzana del Saber.

Plazo de ejecución: corto plazo

9. Adecuación paisajística y mejoramiento de la carpeta asfáltica y los andenes de la Carrera 27, desde la Calle 5 hasta la Calle 9B y su continuidad por la Transversal 9B hasta la Calle 10 – Autopista Sur.

Criterios de intervención:

- a) Ajuste de la sección vial: el perfil típico de esta vía deberá estar compuesto por andenes de al menos tres metros (3,00 m) y zonas blandas de un metro (1,00 m) en ambos costados y dos (2) carriles

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

vehiculares de tres metros (3,00 m) cada uno. Los tramos que cuenten con un ancho de carril vehicular superior, deberán reasignar este espacio adicional a los andenes.

- b) Los tramos que cuenten con un ancho de carril vehicular superior, deberán reasignar este espacio adicional a los andenes.

Plazo de ejecución: largo plazo

10. Adecuación de los andenes e incorporación de la red de ciclorrutas prevista por el Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU.

Criterios de intervención:

- a) Calle 8, entre Carreras 15 y 24, y Calle 8 entre Carreras 26 y 34. El perfil típico de esta calle deberá estar compuesto por andenes de un metro con ochenta centímetros (1,80 m) y zonas blandas de un metro y medio (1,50 m) en ambos costados, un (1) bici-carril de un metro con veinte centímetros (1,20 m) en el costado derecho con una reserva de protección de cincuenta centímetros (0,5 m); que se integre a la red de ciclorrutas propuesta en el POT y dos (2) carriles vehiculares, el derecho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m).
- b) Calle 9, entre Carreras 15 y 24, y Calle 8 entre Carreras 26 y 32A. El perfil típico de esta calle deberá estar compuesto por andenes de dos metros con treinta centímetros (2,30 m) y zonas blandas de un metro (1,00 m) en ambos costados, un (1) bici-carril de un metro con veinte centímetros (1,20 m) en el costado derecho con una reserva de protección de cincuenta centímetros (0,5 m); que se integre a la red de ciclorrutas propuesta en el POT y dos (2) carriles vehiculares, el derecho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m).

Plazo de ejecución: corto plazo. Está sujeto al concepto técnico de las Empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios y a la viabilidad financiera de la intervención.

C. Intervenciones Complementarias del Proyecto Integral Conexión Cultural y Gastronómica en Alameda:

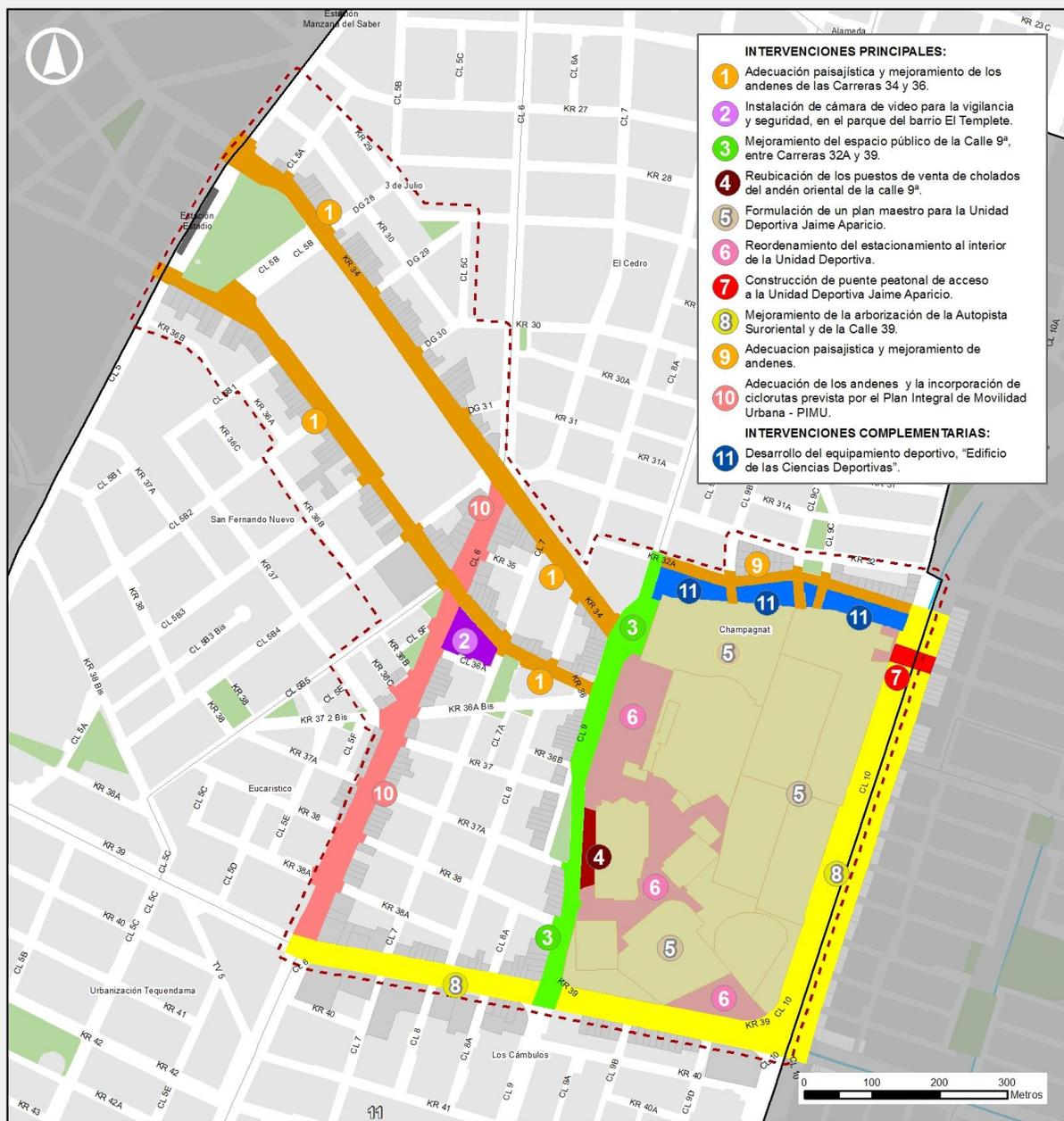
A continuación se listan las intervenciones complementarias del Proyecto Integral Conexión Cultural y Gastronómica en Alameda, las cuales se encuentran localizadas en el Mapa No. 3C:

- 11. Recuperación e integración de predios de las manzanas ubicadas desde la Carrera 23 hasta la Calle 8, incluyendo el antiguo edificio de Cajanal,** como área potencial para el desarrollo de equipamientos complementarios a los usos educativos existentes en el área y/o vivienda de interés social.
- 12. Cambio del ingreso peatonal a la Iglesia de la Milagrosa, de la Avenida Roosevelt, a la Carrera 30,** a fin de garantizar un acceso seguro al conjunto y evitar congestión vehicular y problemas de movilidad.

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

3D. PROYECTO INTEGRAL CONSOLIDACIÓN DE LA CENTRALIDAD PANAMERICANA Y DEL NODO PANAMERICANO



- INTERVENCIONES PRINCIPALES:**
- 1 Adecuación paisajística y mejoramiento de los andenes de las Carreras 34 y 36.
 - 2 Instalación de cámara de video para la vigilancia y seguridad, en el parque del barrio El Templete.
 - 3 Mejoramiento del espacio público de la Calle 9ª, entre Carreras 32A y 39.
 - 4 Reubicación de los puestos de venta de cholados del andén oriental de la calle 9ª.
 - 5 Formulación de un plan maestro para la Unidad Deportiva Jaime Aparicio.
 - 6 Reordenamiento del estacionamiento al interior de la Unidad Deportiva.
 - 7 Construcción de puente peatonal de acceso a la Unidad Deportiva Jaime Aparicio.
 - 8 Mejoramiento de la arborización de la Autopista Suroriental y de la Calle 39.
 - 9 Adecuación paisajística y mejoramiento de andenes.
 - 10 Adecuación de los andenes y la incorporación de ciclorutas prevista por el Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU.
- INTERVENCIONES COMPLEMENTARIAS:**
- 11 Desarrollo del equipamiento deportivo, "Edificio de las Ciencias Deportivas".

LEYENDA

	Proyecto integral		Estaciones MIO - SITM
	Límite UPU 10		Ríos
	Límite barrios		Canales drenaje pluvial
	Espacio público		

OBJETIVO
 Adecuar funcionalmente la Centralidad para cumplir con su papel estratégico en la ciudad y en la UPU 10 - Estadio como centro de servicios deportivos y de salud especializados, mejorando la movilidad en el sector y garantizando la accesibilidad y la conectividad por medios no motorizados, a la vez que se garantiza su articulación con la ciudad a partir de su conexión con la calle 5 y la Autopista Sur

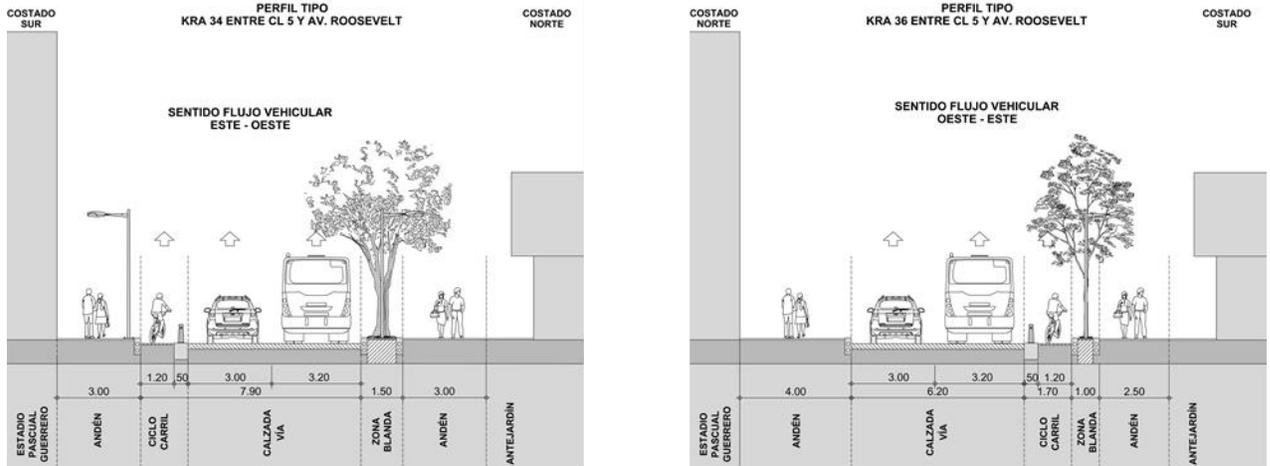


FEBRERO DE 2017
 MAPA N° 3D
 CONSOLIDACIÓN DE LA CENTRALIDAD PANAMERICANA Y DEL NODO PANAMERICANO

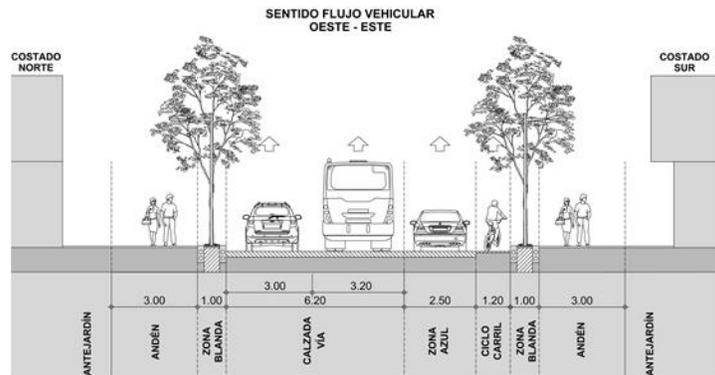
MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

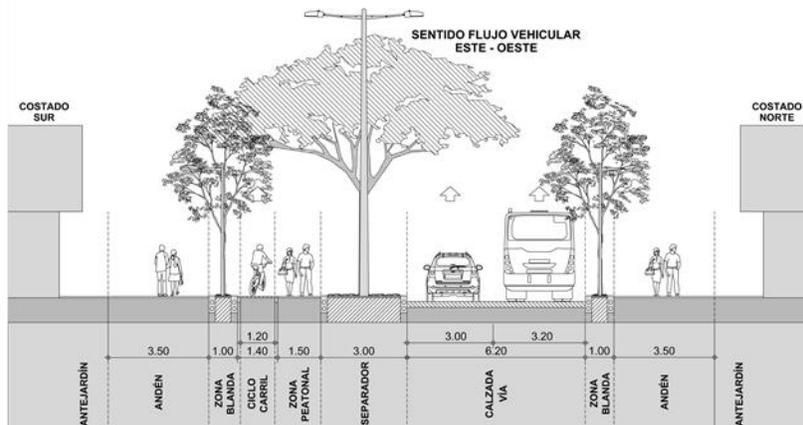
PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL CONSOLIDACIÓN DE LA CENTRALIDAD PANAMERICANA Y DEL NODO PANAMERICANO



PERFIL TIPO
 KRA 36 ENTRE AV. ROOSEVELT Y CL 9



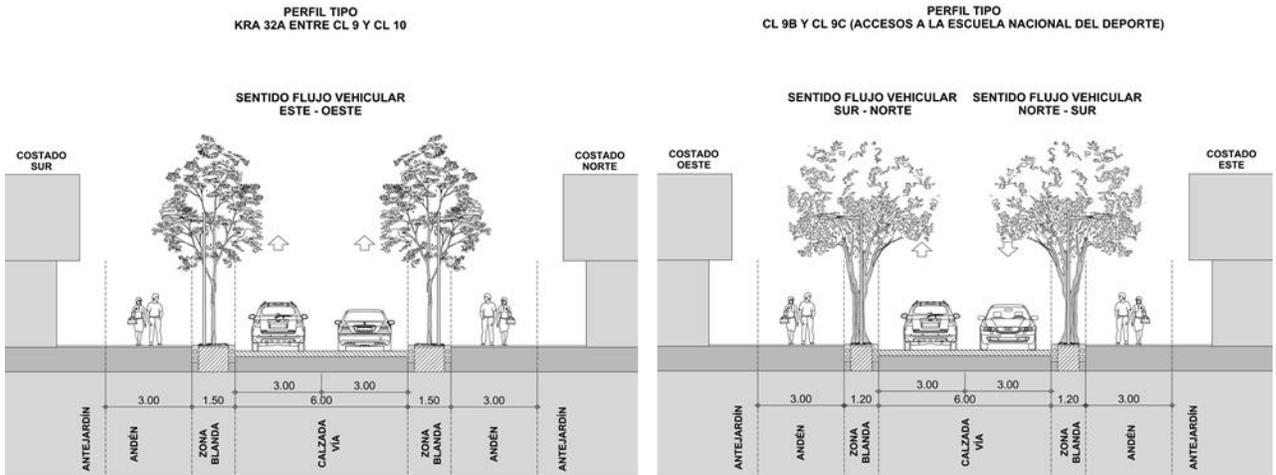
PERFIL TIPO
 KRA 34 ENTRE CL 9 Y AV. ROOSEVELT



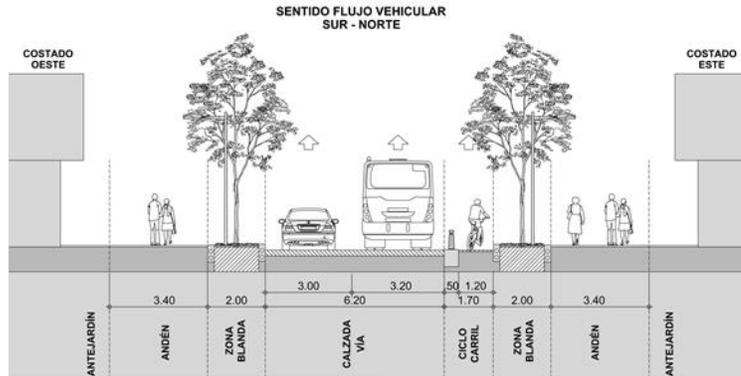
MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

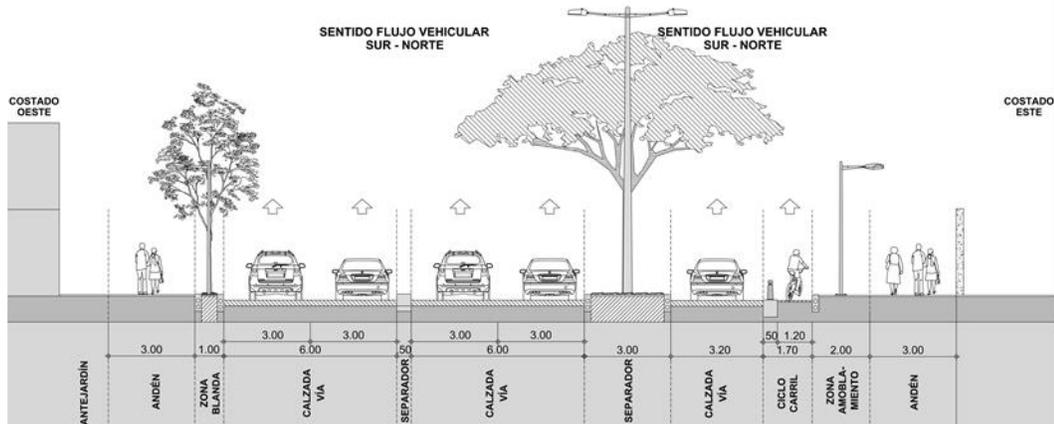
PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL CONSOLIDACIÓN DE LA CENTRALIDAD PANAMERICANA Y DEL NODO PANAMERICANO



PERFIL TIPO CL 9 ENTRE KRA 32A Y KRA 34



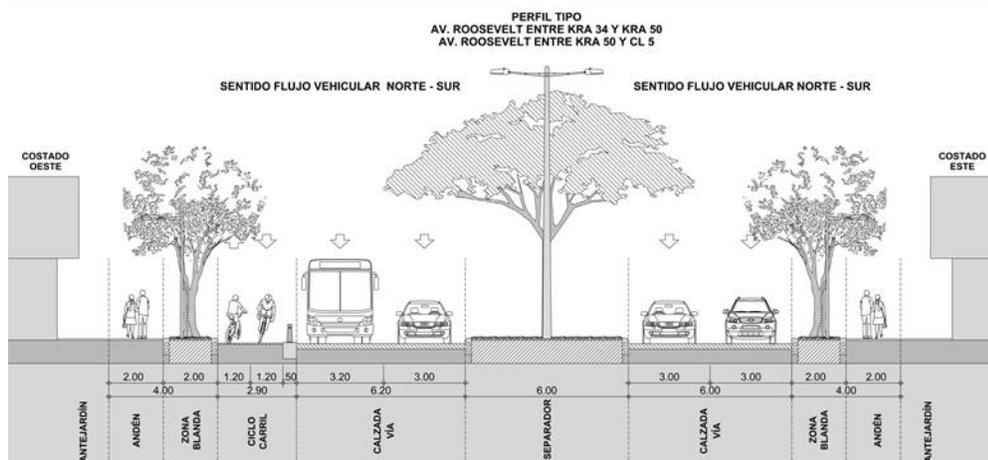
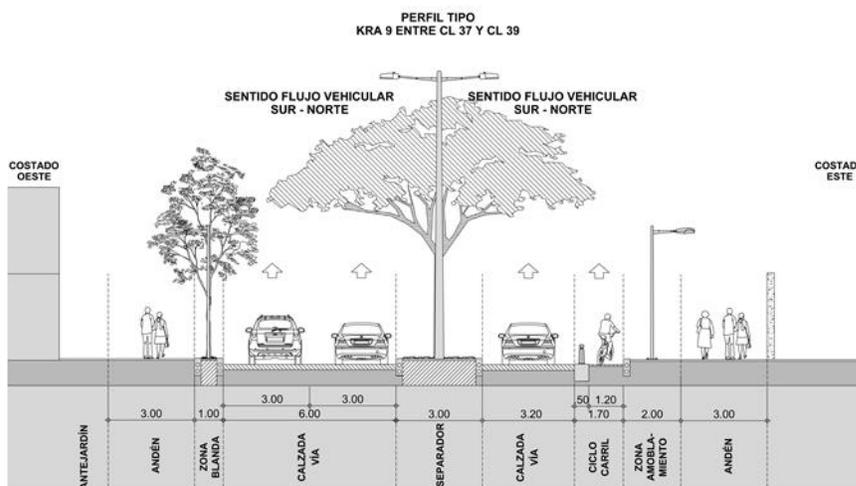
PERFIL TIPO KRA 9 ENTRE CL 34 Y CL 37



MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL CONSOLIDACIÓN DE LA CENTRALIDAD PANAMERICANA Y DEL NODO PANAMERICANO



A. Generalidades del Proyecto Integral Consolidación de la Centralidad Panamericana y del Nodo Panamericano.

- Objetivo.** Adecuar funcionalmente la Centralidad para cumplir con su papel estratégico en la ciudad y en la UPU 10 - Estadio como centro de servicios deportivos y de salud especializados, mejorando la movilidad en el sector y garantizando la accesibilidad y la conectividad por medios no motorizados, a la vez que se garantiza su articulación con la ciudad a partir de su conexión con la calle 5 y la Autopista Sur.

B. Intervenciones Principales del Proyecto Integral Consolidación de la Centralidad Panamericana y del Nodo Panamericano:

A continuación se listan las intervenciones principales del Proyecto Integral Consolidación de la Centralidad Panamericana y del Nodo Panamericano, las cuales se encuentran localizadas en el Mapa No. 3D:

- Adecuación paisajística y mejoramiento de los andenes de las Carreras 34 y 36.**

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

Criterios de intervención:

a) Ajuste de la sección vial.

- El perfil de la Carrera 34 entre la Calle 5 y la Avenida Roosevelt deberá modificarse de tal forma que permita la conexión peatonal y de la ciclorruta con las Canchas Panamericanas y el Parque del Corazón. El perfil típico de esta vía tendrá un andén de tres metros (3,00 m) contiguo al estadio Pascual Guerrero, asimismo, un andén de tres metros (3,00 m) en el costado opuesto con zona blanda de un metro y medio (1,50 m) y dos (2) carriles vehiculares, el derecho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m), junto a un (1) bicarril al lado izquierdo de un metro con veinte centímetros (1,20 m) con protección de medio metro (0,50 m).
- El perfil de la Carrera 34 entre la Avenida Roosevelt y la Calle 9 debe ajustarse con andenes de tres metros y medio (3,50 m) y zonas blandas de un metro (1,00 m) en ambos costados, un separador de tres metros (3,00 m) y dos (2) carriles vehiculares, el derecho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m). Adicionalmente, en el costado sur, entre la zona blanda y el separador contará con un bicarril de un metro con veinte centímetros (1,20 m) y una zona peatonal de un metro y medio (1,50 m).
- El perfil de la Carrera 36 entre la Calle 5 y la Avenida Roosevelt deberá modificarse para habilitar la conexión peatonal y de la ciclorruta con las Canchas Panamericanas y el Parque del corazón (Parque del Perro), de tal forma que cuente con un andén de cuatro metros (4,00 m) contiguo al estadio Pascual Guerrero, andén de dos metros y medio (2,50 m) en el costado opuesto con zona blanda de un metro (1,00 m) y, un (1) bicarril de un metro con veinte centímetros (1,20 m) con protección de cincuenta centímetros (0,50 m) en el costado derecho, y dos (2) carriles vehiculares, el derecho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m). El bicarril se eliminará entre la Calle 5 y la Calle 5B, ya que éste se conectará con el bicarril de la Carrera 34.
- El perfil de la Carrera 36 entre la Avenida Roosevelt y la calle 9 se ajustará de forma que cuente con andenes de tres metros (3,00 m) y zonas blandas de un metro (1,00 m) en ambos costados; dos (2) carriles vehiculares, el derecho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m); un bicarril de un metro con veinte centímetros (1,20 m) y zona azul con un ancho de dos metros y medio (2,50 m).

Plazo de ejecución: corto plazo. Está sujeto al concepto técnico de las Empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios y a la viabilidad financiera de la intervención.

2. Instalación de cámara de video para la vigilancia y seguridad ciudadana en el parque del barrio El Templete.

Plazo de ejecución: corto plazo

3. Adecuación paisajística y mejoramiento del espacio público de la Calle 9, entre Carreras 32A y 39, con regulación del diseño geométrico del perfil vial.

Criterios de intervención:

- a) Ajuste de la sección vial:** el perfil típico de esta vía tendrá un bicarril en el costado derecho de un metro con veinte centímetros (1,20 m) con protección de medio metro (0,50 m):

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

- Su perfil entre Carrera 32A y 34 (perímetro de la Escuela Nacional del Deporte), se adecuará con andenes de tres metros con cuarenta centímetros (3,40 m) en ambos costados con zonas blandas de dos metros (2,00 m). Además, debe darse continuidad al bicarril en el costado oriental, el cual tendrá un ancho de un metro con veinte centímetros (1,20 m) y una protección de cincuenta centímetros (0,50 m). Para el flujo vehicular, en sentido Sur-Norte, se tendrán dos (2) carriles, de los cuales el carril oriental tendrá un ancho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el restante de tres metros (3,00 m).
 - Su perfil, entre la Carrera 34 y la Carrera 37, tendrá andenes de tres metros (3,00 m) en cada costado, en el costado izquierdo una franja de arborización de un metro (1,00 m) y en el costado derecho una franja de amoblamiento de dos metros (2,00 m), un separador de tres metros (3,00 m), calzada izquierda con cuatro (4) carriles de tres metros (3,00 m) divididos con un bordillo intermedio de medio metro (0,50 m), y la calzada derecha será de un (1) carril de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y un (1) bicarril de un metro con veinte centímetros (1,20 m) con su respectiva protección de cincuenta centímetros (0,50 m).
 - Su perfil entre la Carrera 37 y la Carrera 39 tendrá andenes de tres metros (3,00 m) en cada costado, zona blanda de un metro (1,00 m) en el costado izquierdo y una franja de amoblamiento de dos metros (2,00 m) en el costado derecho, un separador de tres metros (3,00 m), la calzada izquierda tendrá dos (2) carriles de tres metros (3,00 m), y la calzada derecha tendrá un (1) carril de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y un (1) bicarril de un metro con veinte centímetros (1,20 m) con su respectiva protección de cincuenta centímetros (0,50 m).
- b) Deberá diseñarse un cruce seguro para la conexión de los bici-carriles de la Calle 9 y la Carrera 34, así como los de la Carrera 36 y la Calle 9 de acuerdo con la Urban Bikeway Design Guide de la National Association of City Transportation Officials.
- c) No se permite el parqueo en vía en las Calles 9 y 10, y en las Carreras 32A y 39 que marcan el perímetro del complejo de las Canchas Panamericanas. Para el estacionamiento de sus usuarios, deberá adecuarse la infraestructura para parqueo dentro de éstas.

Plazo de ejecución: mediano plazo.

4. **Reubicación de los puestos de venta de cholados** del andén oriental de la Calle 9, a la bahía de estacionamiento frente a las Piscinas de la Unidad Deportiva Jaime Aparicio.

Plazo de ejecución: mediano plazo

5. **Formulación de un plan director para la Unidad Deportiva Jaime Aparicio**, el cual deberá ser desarrollado conjuntamente entre la Escuela Nacional del Deporte, la Secretaría de Recreación y Deporte, y el DAPM.

Plazo de ejecución: corto plazo

6. **Reordenamiento del estacionamiento dentro de la Unidad Deportiva Jaime Aparicio**, demarcación, administración y cobro de parqueaderos a visitantes, con carnetización a los deportistas, y desarrollo de dos (2) sótanos de estacionamientos con capacidad como mínimo para quinientos (500) vehículos, ciento cincuenta (150) motos y ochenta (80) bicicletas, ubicados debajo de la canchas de baloncesto.

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

Plazo de ejecución: mediano plazo.

- 7. Construcción de puente peatonal** sobre la Autopista Suroriental a la altura de la carrera 33, y habilitación de acceso a la Unidad Deportiva Jaime Aparicio por la carrera 32A con calles 9B y 9C.

Plazo de ejecución: corto plazo

- 8. Mejoramiento de la arborización de la Autopista Sur Oriental y la Calle 39 como ejes de la estructura ecológica complementaria.**

Plazo de ejecución: corto plazo

- 9. Adecuación paisajística y mejoramiento de los andenes** de la Carrera 32A entre Calle 9 y Calle 10, y de la Calle 9B y la 9C entre Carrera 32A y la Unidad Deportiva Jaime Aparicio, desarrollando una plazoleta de acceso al Deporhotel sobre las Calles 9B y 9C.

Criterios de intervención:

- a) La Carrera 32ª, entre Calle 9 y Calle 10, contará con andenes de al menos tres metros (3,00 m) y zonas blandas de un metro y medio (1,50 m) en ambos costados y dos (2) carriles vehiculares de mínimo tres metros (3,00 m) cada uno.
- b) Las Calles 9B y 9C (accesos al Deporhotel), contarán con andenes de al menos tres metros (3,00 m) y zonas blandas de un metro con veinte centímetros (1,20 m) en ambos costados y dos (2) carriles vehiculares de mínimo tres metros (3,00 m) cada uno

Plazo de ejecución: largo plazo

- 10. Adecuación de los andenes e incorporación de la red de ciclorutas prevista por el Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU.**

Criterios de intervención:

- a) Avenida Roosevelt (Calle 6), entre Carreras 34 y 39. El perfil típico de esta calle deberá estar compuesto por andenes de dos metros (2,00 m) y zonas blandas de dos metros (2,00 m) en ambos costados; un separador de tres metros (3,00 m); calzada occidental con dos (2) carriles vehiculares, el derecho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m.) y el izquierdo de tres metros (3,00 m); dos (2) bici-carriles (doble sentido) de un metro con veinte centímetros (1,20 m) en el costado derecho con una reserva de protección de cincuenta centímetros (0,5 m), que se integre a la red de ciclorutas propuesta en el POT; y dos (2) carriles vehiculares de tres metros (3,00 m) en el costado oriental

Plazo de ejecución: corto plazo. Está sujeto al concepto técnico de las Empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios y a la viabilidad financiera de la intervención.

C. Intervenciones Complementarias del Proyecto Integral Consolidación de la Centralidad Panamericana y del Nodo Panamericano:

A continuación se listan las intervenciones complementarias del Proyecto Integral Consolidación de la Centralidad Panamericana y del Nodo Panamericano:

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

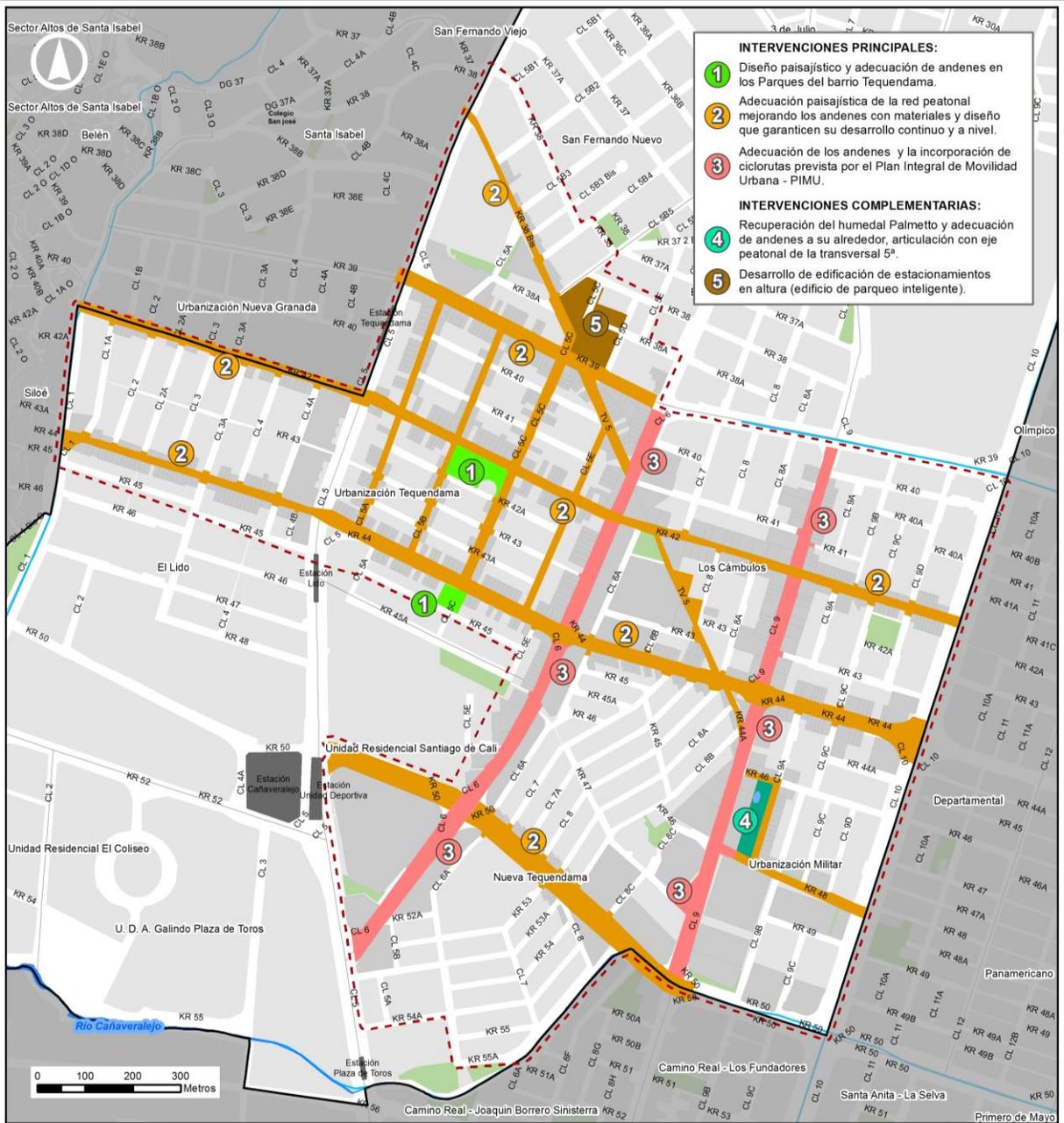
- 11. Desarrollo del equipamiento deportivo “Edificio de las Ciencias Deportivas” y otros edificios complementarios**, en los predios ubicados en inmediaciones de la Unidad Deportiva Jaime Aparicio, sobre la Carrera 32A, entre Calles 9 y Autopista Sur, para conformar la súper manzana de la Unidad Deportiva Jaime Aparicio.

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

3E. PROYECTO INTEGRAL ADECUACIÓN FUNCIONAL DE LA CENTRALIDAD CIUDAD MÉDICA

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO



- INTERVENCIONES PRINCIPALES:**
- 1 Diseño paisajístico y adecuación de andenes en los Parques del barrio Tequendama.
 - 2 Adecuación paisajística de la red peatonal mejorando los andenes con materiales y diseño que garanticen su desarrollo continuo y a nivel.
 - 3 Adecuación de los andenes y la incorporación de ciclorutas prevista por el Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU.
- INTERVENCIONES COMPLEMENTARIAS:**
- 4 Recuperación del humedal Palmetto y adecuación de andenes a su alrededor, articulación con eje peatonal de la transversal 5ª.
 - 5 Desarrollo de edificación de estacionamientos en altura (edificio de parqueo inteligente).

- LEYENDA**
- Proyecto integral
 - Límite UPU 10
 - Límite barrios
 - Espacio público
 - Estaciones MIO - SITM
 - Ríos
 - Humedales
 - Canales drenaje pluvial

OBJETIVO
 Mejorar el funcionamiento de la Centralidad Ciudad Médica para cumplir con su papel estratégico en la ciudad y a nivel regional de prestador de servicios especializados en salud



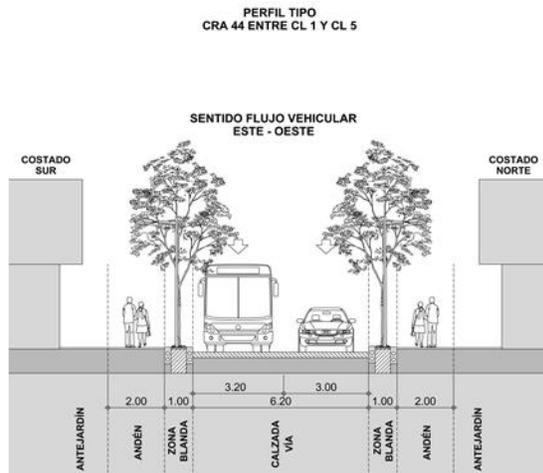
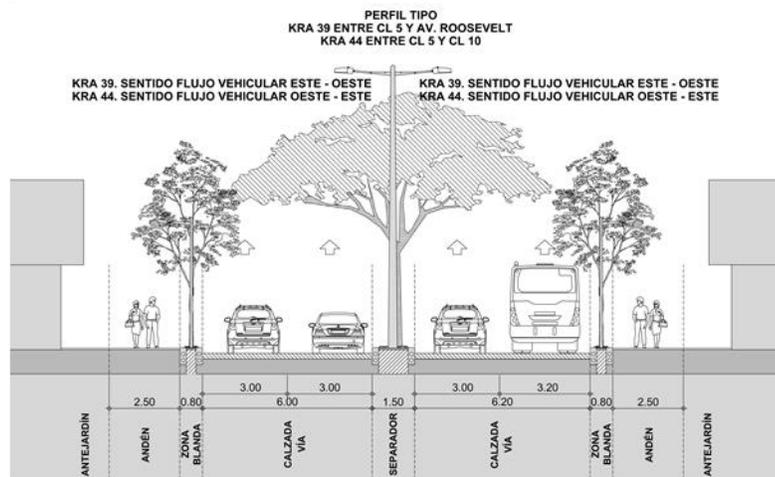
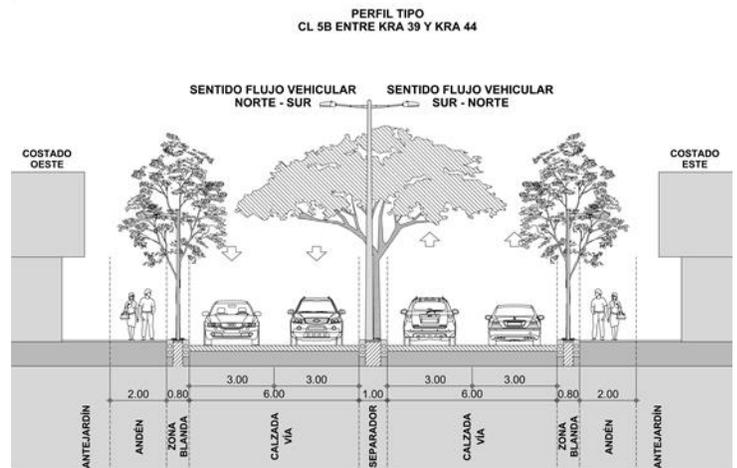
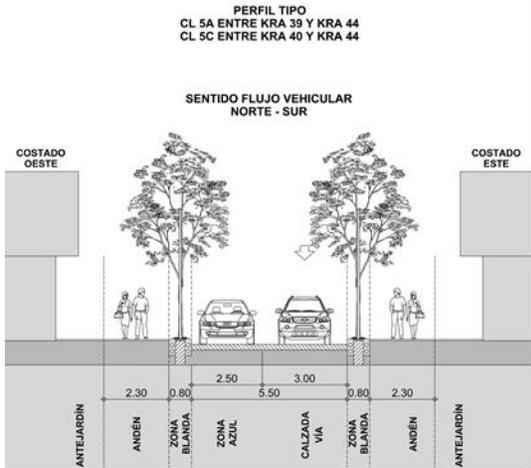
MARZO DE 2017
 MAPA N° 3E
 ADECUACIÓN FUNCIONAL DE LA CENTRALIDAD CIUDAD MÉDICA



MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

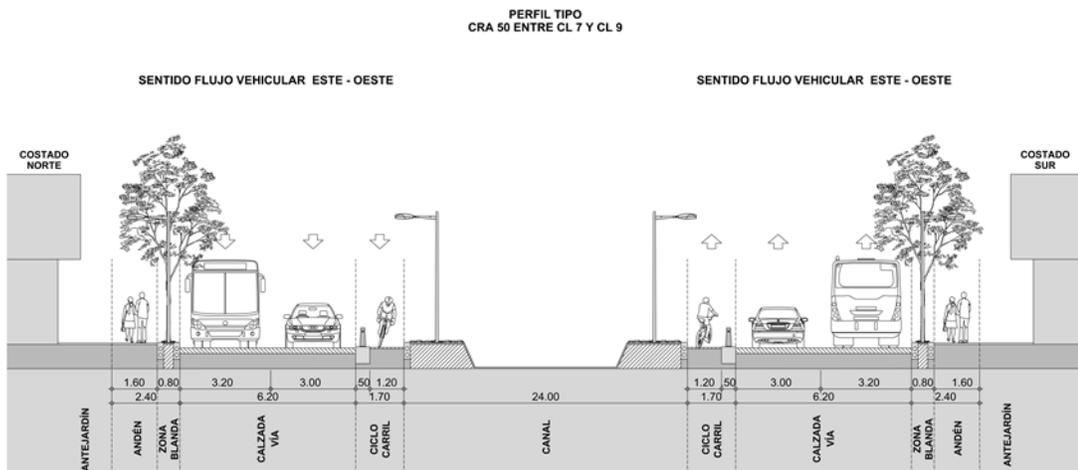
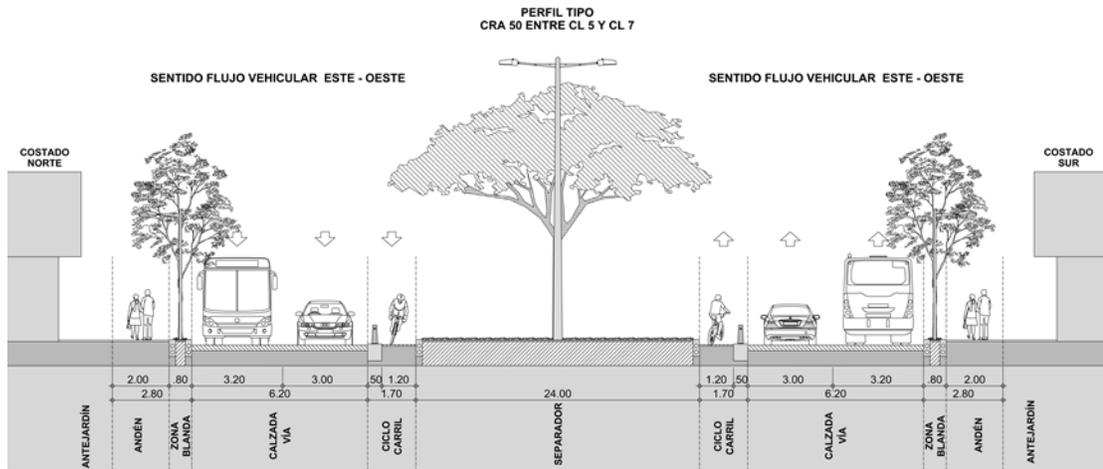
PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL ADECUACIÓN FUNCIONAL DE LA CENTRALIDAD CIUDAD MÉDICA



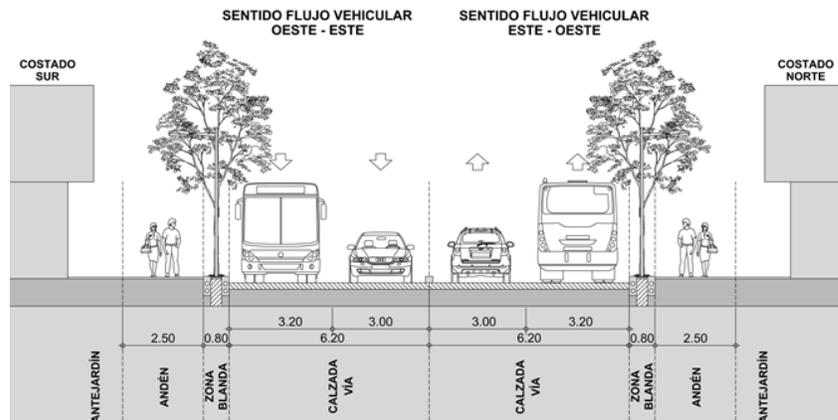
MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL ADECUACIÓN FUNCIONAL DE LA CENTRALIDAD CIUDAD MÉDICA



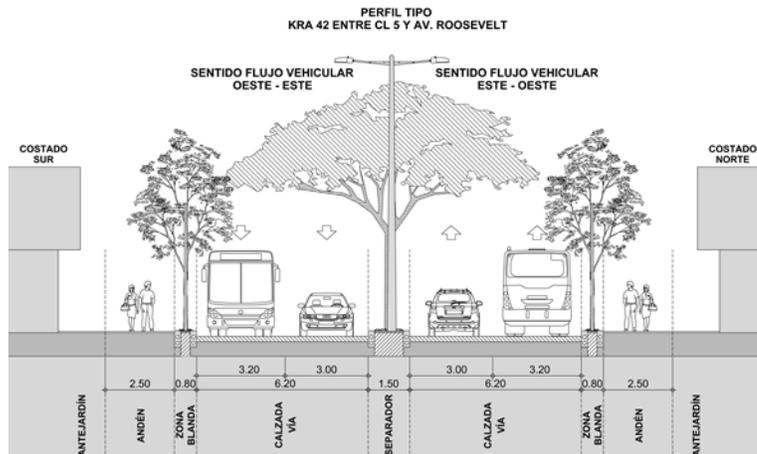
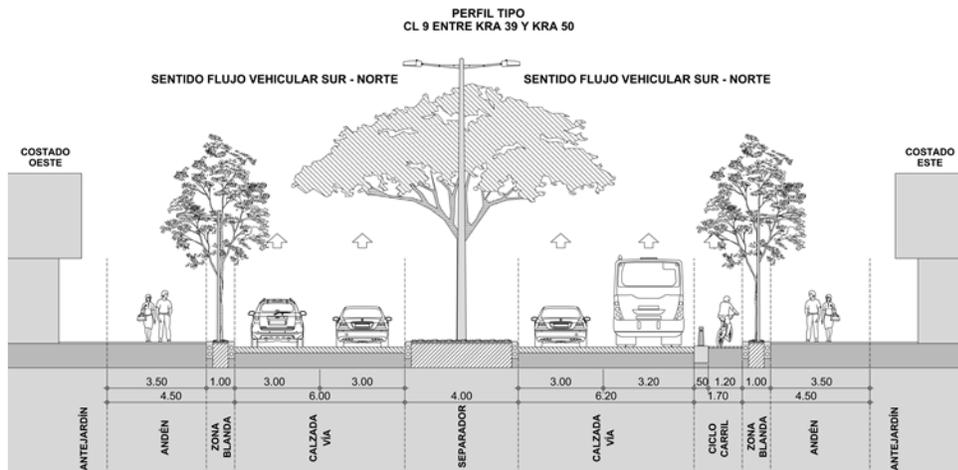
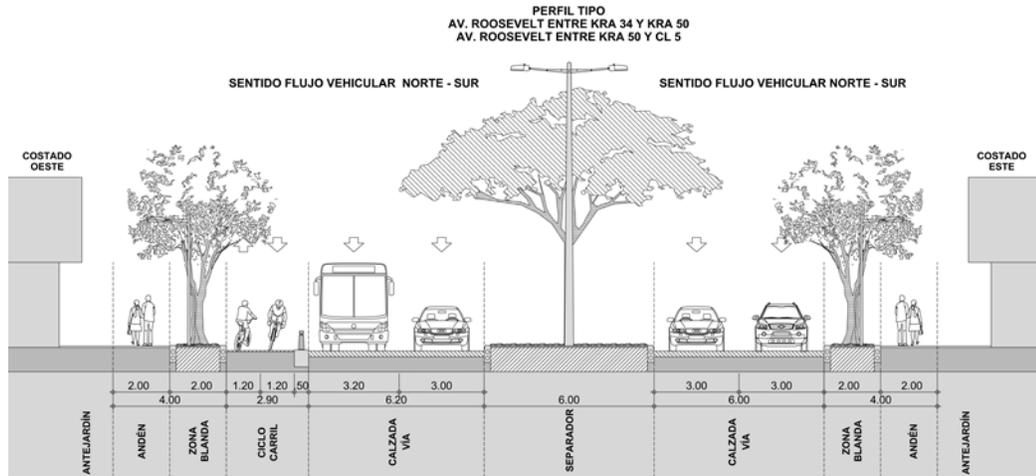
PERFIL TIPO
KRA 42 CL 1 Y CL 5
KRA 42 ENTRE AV. ROOSEVELT Y CL 10



MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

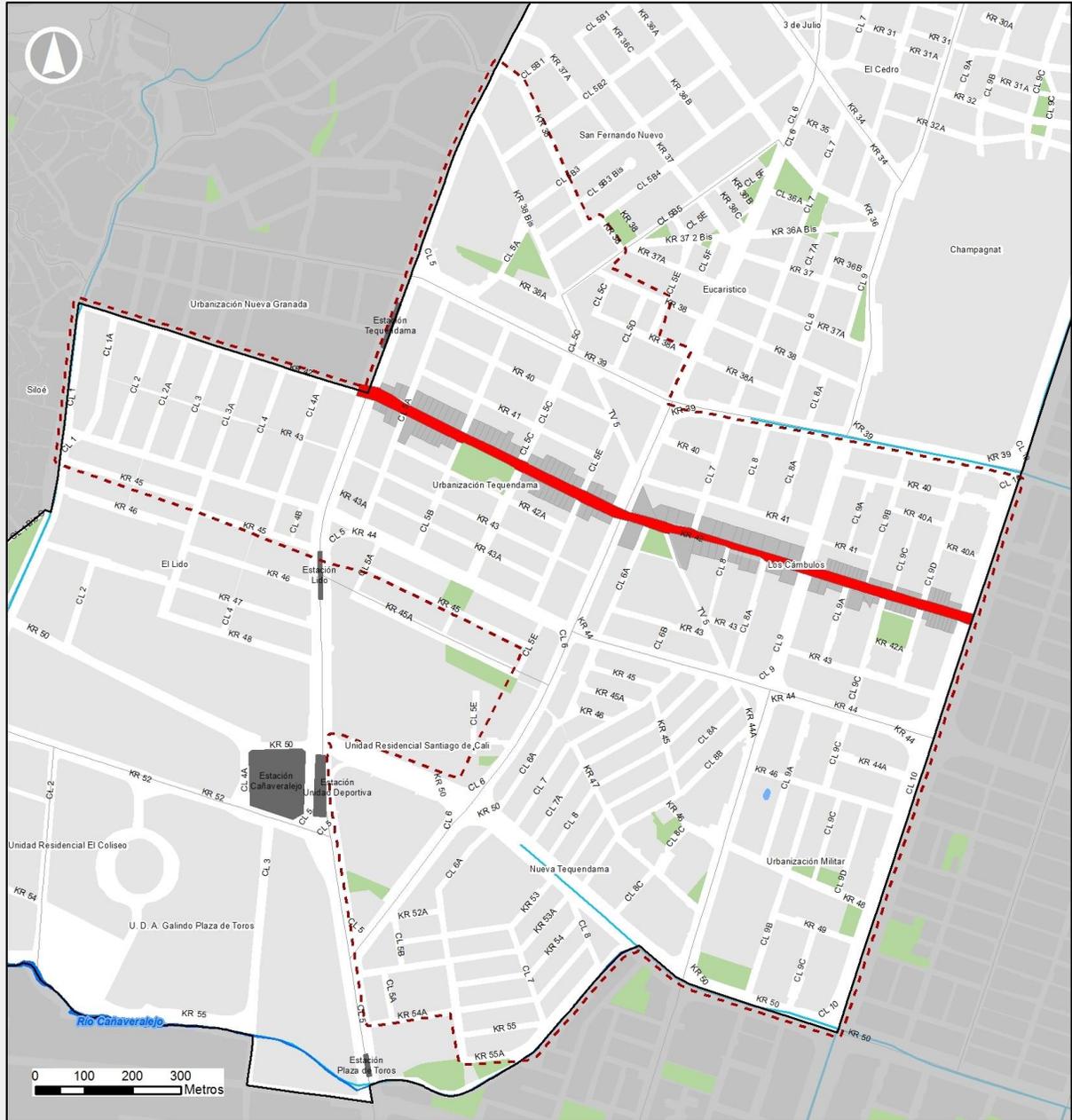
PERFILES VIALES- PROYECTO INTEGRAL ADECUACIÓN FUNCIONAL DE LA CENTRALIDAD CIUDAD MÉDICA



MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

MAPA 3E NORMA - PROYECTO INTEGRAL ADECUACIÓN FUNCIONAL DE LA CENTRALIDAD CIUDAD MÉDICA



LEYENDA		 ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL UPU 10	FEBRERO DE 2017 MAPA N° 3E NORMA ADECUACIÓN FUNCIONAL DE LA CENTRALIDAD CIUDAD MÉDICA 
■ Corredor zonal - - - Limite proyecto integral □ Limite UPU 10 □ Limite barrios ■ Espacio público	■ Estaciones MIO -SITM ■ Rios - - - Canales drenaje pluvial		

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

A. Generalidades del Proyecto Integral Adecuación Funcional de la Centralidad Ciudad Médica.

- 1. Objetivo.** Mejorar el funcionamiento de la Centralidad Ciudad Médica para cumplir con su papel estratégico en la ciudad y a nivel regional de prestador de servicios especializados en salud.

B. Intervenciones Principales del Proyecto Integral Adecuación Funcional de la Centralidad Ciudad Médica:

A continuación se listan las intervenciones principales del Proyecto Integral Adecuación Funcional de la Centralidad Ciudad Médica, las cuales se encuentran localizadas en el Mapa No. 3E:

- 1. Diseño paisajístico y mejoramiento de andenes en los Parques del barrio Tequendama,** carreras 42 y 42A con calles 5B y 5C, calle 5C entre carreras 44 y 45.

Plazo de ejecución: largo plazo.

2. Adecuación paisajística y mejoramiento de la red peatonal. Vías objeto de adecuación peatonal:

- Carrera Calle 5A, desde la carrera 39 hasta la carrera 44
- Calle 5B, desde la carrera 39 hasta la carrera 44
- Calle 5C, desde la carrera 39 hasta la carrera 44
- Carrera 39, desde la calle 5 hasta la calle 6 (Avenida Roosevelt)
- Carrera 44, desde la calle 5 hasta la calle 6 (Avenida Roosevelt)
- Eje de las Carreras 38 Bis y 39A (antes transversal 5)

Criterios de intervención:

a) Ajuste de la sección vial:

- Calle 5A desde la Carrera 39 hasta la Carrera 44 y Calle 5C desde la Carrera 39 hasta la Carrera 44. El perfil típico de estas vías deberá estar compuesto por andenes de al menos dos metros con treinta centímetros (2,30 m) y zonas blandas de ochenta centímetros (0,80 m) en ambos costados, dos metros y medio (2,50 m) de reserva para estacionamiento en vía y un (1) carril vehicular de tres metros (3,00 m).
- Calle 5B desde la Carrera 39 hasta la Carrera 44. El perfil típico de estas vías tendrá andenes de dos metros (2,00 m) y zonas blandas en ambos costados de mínimo ochenta centímetros (0,80 m); un separador de mínimo un metro (1,00 m); dos (2) calzadas en diferentes sentidos, cada una con dos (2) carriles vehiculares de tres metros (3,00 m).
- Carreras 39 entre calle 5 y Avenida Roosevelt; y Carrera 44 entre calles 5 y 10. El perfil típico de estas vías tendrá andenes de dos metros y medio (2,50 m) y zonas blandas en ambos costados de mínimo ochenta centímetros (0,80 m), un separador de mínimo un metro y medio (1,50 m), dos (2) carriles vehiculares por calzada de tres metros (3,00 m) cada uno a excepción del carril derecho de la calzada derecha que tendrá un ancho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m).
- Carrera 44 entre calles 1 y 5. El perfil típico de estas vías deberá estar compuesto por andenes de al menos dos metros (2,00 m) y zonas blandas de un metro (1,00 m) en ambos costados, y un dos (2) carriles vehiculares, el derecho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m).
- Las vías que cuenten con un ancho de carril vehicular superior, deberán reasignar este espacio adicional a los andenes.

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

Plazo de ejecución: largo plazo

- b) Adecuación de espacios residuales a lo largo del eje vial de la Carrera 39A (antes Transversal 5) como espacios públicos existentes en el barrio Los Cámbulos (accesibilidad universal, mobiliario, iluminación, senderos, arborización y manejo paisajístico).

Plazo de ejecución: largo plazo.

- c) Carrera 42, desde la calle 5 hasta la calle 10, Ajuste de la sección vial.
- Este corredor tipo boulevard, entre la Calle 5 y Avenida Roosevelt, debe manejarse con un perfil típico con andenes de tres metros (3,00 m) y zonas blandas en ambos costados de al menos ochenta centímetros (0,80 m), un separador de mínimo un metro y medio (1,50 m). Para el flujo vehicular, de doble vía, se tendrán dos (2) carriles por calzada, de los cuales el derecho será de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el izquierdo de tres metros (3,00 m) cada uno.
 - Para los tramos entre la Calle 1 y Calle 5; y Avenida Roosevelt y la Calle 10, se manejará el mismo perfil de los tramos mencionados anteriormente, a excepción del separador central el cual será eliminado.
 - Para las zonas que cuenten con un ancho de carril vehicular superior al requerido se debe reasignar este espacio para zonas peatonales.

Plazo de ejecución: largo plazo.

3. Adecuación de andenes e incorporación a la red de ciclorrutas prevista por el Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU. Vías objeto de adecuación de andenes y de bici-carriles:

Criterios de intervención:

- a) Ajuste de la sección vial:
- Avenida Roosevelt (Calle 6), tramo entre carrera 39 y carrera 50; y tramo de la carrera 50 y calle 5 (Plaza de Toros). Este perfil contará con andenes de al menos 2.0 m y zonas blandas de 2.0 m en ambos costados, para el tránsito vehicular, contará con cuatro (4) carriles, divididos por un separador de cuatro metros (4.0 m), los cuatro carriles estarán en sentido Norte-Sur; para la calzada sobre el costado occidental el carril derecho será de tres metros con veinte centímetros (3.20 m) y el izquierdo de tres metros (3.0 m). Adicionalmente contará con un bici-carril de 2.40 m sobre el costado derecho que funcionará en ambos sentidos, con protección de cincuenta centímetros (0.50 m). Para la calzada sobre el costado oriental ambos carriles serán de tres metros (3.0 m).
 - Calle 9, desde la carrera 39 hasta la carrera 50. Su perfil tendrá andenes de tres metros y medio (3,50 m) con zonas blanda de un metro (1,00 m) en ambos costados; un separador de mínimo cuatro metros (4,00 m); dos (2) carriles vehiculares por calzada de tres metros (3,00 m) cada uno, a excepción del carril derecho de la calzada derecha que tendrá un ancho de tres metros con veinte centímetros (3,20 m); y un (1) bicarril de un metro con veinte centímetros (1,20 m) con su respectiva protección de cincuenta centímetros (0,50 m).
 - El perfil de la Carrera 50 entre Calle 5 y Calle 9 contará con dos (2) calzadas, cada una con andenes de dos metros (2,00 m) y zonas blandas de ochenta centímetros (0,80 m). Para el flujo de ciclistas, se adecuará un bicarril en ambos costados de un metro con veinte centímetros (1,20 m) cada uno, con protección de cincuenta centímetros (0,50 m). Los bicarriles quedarán contiguos al

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

canal/separador de veinte cuatro metros (24,00 m) que se encuentra en el centro de la vía. Para el tráfico vehicular se tendrán dos (2) carriles por calzada, de los cuales el derecho será de tres metros con veinte centímetros (3,20 m) y el carril interno de tres metros (3,00 m).

- Para aquellos tramos en que la sección sea mayor se contarán con andenes más amplios y se conservarán las medidas para el ancho de los carriles vehiculares.

Plazo de ejecución: corto plazo. Está sujeto al concepto técnico de las Empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios y a la viabilidad financiera de la intervención.

C. Intervenciones Complementarias del Proyecto Integral Adecuación Funcional de la Centralidad Ciudad Médica:

4. **Recuperación del humedal Palmeto**, ubicado en la Calle 9A entre Carreras 46 y 48, incluyendo la adecuación paisajística y mejoramiento de los andenes a su alrededor, en articulación con el eje peatonal de la transversal 5.
5. **Posible desarrollo de edificación de estacionamientos en altura (edificio de parqueo inteligente)** en los predios de la carrera 38A #5B-5, y de la carrera 38A #5E-2. Deberá ir acompañado de la generación de espacio público en dichos predios.

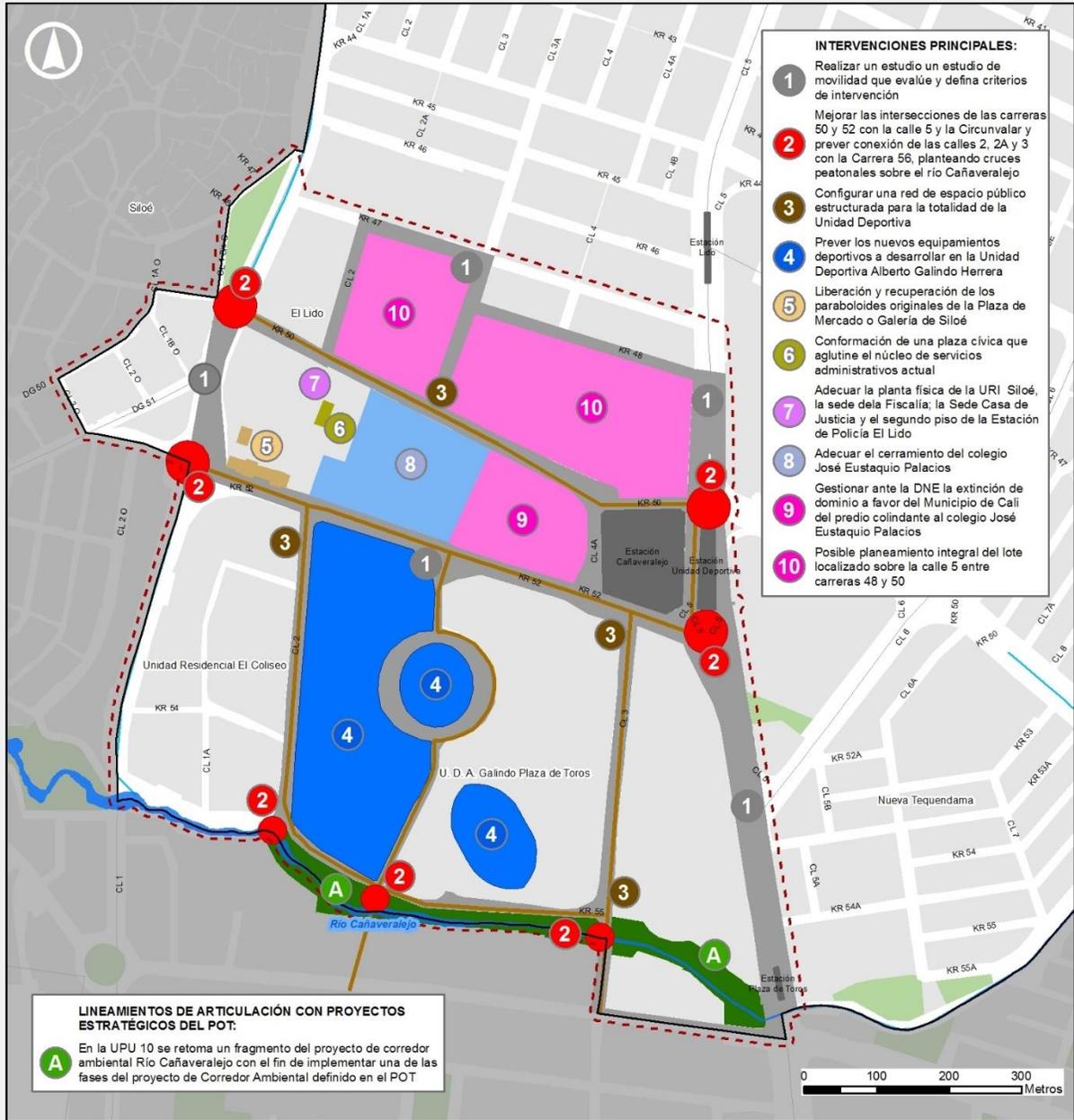
D. Normativa asociada al del Proyecto Integral Adecuación Funcional de la Centralidad Ciudad Médica:

Se determina la carrera 42 como corredor zonal, desde la Avenida Roosevelt o calle 6 hasta la calle 10, al cual se le aplicará la normativa de usos indicada en la "Matriz de usos" del Acuerdo 0373 de 2014.

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
 DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

3F. PROYECTO INTEGRAL PARA EL DESARROLLO Y CONSOLIDACIÓN DE LA CENTRALIDAD UNIDAD DEPORTIVA



- INTERVENCIONES PRINCIPALES:**
- 1 Realizar un estudio de movilidad que evalúe y defina criterios de intervención
 - 2 Mejorar las intersecciones de las carreras 50 y 52 con la calle 5 y la Circunvalar y prever conexión de las calles 2, 2A y 3 con la Carrera 56, planteando cruces peatonales sobre el río Cañavereje
 - 3 Configurar una red de espacio público estructurada para la totalidad de la Unidad Deportiva
 - 4 Prever los nuevos equipamientos deportivos a desarrollar en la Unidad Deportiva Alberto Galindo Herrera
 - 5 Liberación y recuperación de los paraboloides originales de la Plaza de Mercado o Galería de Siloé
 - 6 Conformación de una plaza cívica que aglutine el núcleo de servicios administrativos actual
 - 7 Adecuar la planta física de la URI Siloé, la sede de la Fiscalía; la Sede Casa de Justicia y el segundo piso de la Estación de Policía El Lido
 - 8 Adecuar el cerramiento del colegio José Eustaquio Palacios
 - 9 Gestionar ante la DNE la extinción de dominio a favor del Municipio de Cali del predio colindante al colegio José Eustaquio Palacios
 - 10 Posible planeamiento integral del lote localizado sobre la calle 5 entre carreras 48 y 50

LINEAMIENTOS DE ARTICULACIÓN CON PROYECTOS ESTRATÉGICOS DEL POT:

A En la UPU 10 se retoma un fragmento del proyecto de corredor ambiental Río Cañavereje con el fin de implementar una de las fases del proyecto de Corredor Ambiental definido en el POT.

LEYENDA

	Proyecto integral		Estaciones MIO - SITM
	Límite UPU 10		Rios
	Límite barrios		Canales drenaje pluvial
	Espacio público		

OBJETIVO
 Establecer las directrices para la formulación de un Plan Rector orientado a consolidar la Centralidad Unidad Deportiva como un núcleo de servicios a la comunidad a nivel urbano y zonal, rescatando el patrimonio natural y cultural inmueble, y aumentando la dotación de equipamientos urbanos, espacio público y zonas verdes recreativas que suplan las necesidades de la comuna 20 adefaña



FEBRERO DE 2017
 MAPA N° 3F
 PROYECTO INTEGRAL PARA EL DESARROLLO Y CONSOLIDACIÓN DE LA CENTRALIDAD UNIDAD DEPORTIVA

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

PERFILES VIALES - PROYECTO INTEGRAL PARA EL DESARROLLO Y CONSOLIDACIÓN DE LA CENTRALIDAD UNIDAD DEPORTIVA

A. Impulso al Desarrollo y Consolidación de la Centralidad Unidad Deportiva.

1. **Objetivo.** Establecer las directrices para la formulación de un Proyecto integral orientado a consolidar la Centralidad Unidad Deportiva como un núcleo de servicios a la comunidad a nivel urbano y zonal, rescatando el patrimonio natural y cultural inmueble, y aumentando la dotación de equipamientos urbanos, espacio público y zonas verdes recreativas que suplan las necesidades de la comuna 20 aledaña.

a) Directrices para la Formulación de un proyecto integral de la Centralidad Unidad Deportiva:

El planeamiento de esta Unidad estará sujeto a la formulación de un Proyecto integral, que reglamentará el manejo integral de esta Centralidad, garantizando su papel de prestador de servicios a nivel regional, municipal y local, estableciendo un planeamiento de mayor detalle para esta área. Las directrices para la formulación del Proyecto integral se establecen a continuación y se encuentran localizadas en el Mapa No. 3F:

b) Realizar un estudio un estudio de movilidad que evalúe y defina criterios de intervención que contemplen los siguientes factores.

c) La conexión peatonal entre los equipamientos de la zona (Coliseo del Pueblo, Velódromo, Institución Eustaquio Palacios, Plaza de Toros y Parque Pampalinda entre otros), así como el impacto de los flujos peatonales generados por la Estación Cañaveralejo del sistema Mío Cable.

d) El reordenamiento de los sentidos viales de forma que facilite la conexión de la Unidad Deportiva con las vías principales aledañas a la zona.

e) La infraestructura para estacionamiento en la zona de forma que se contemple tanto la demanda permanente derivada del desarrollo normal de las actividades dentro de la Unidad Deportiva, así como la demanda ocasional producto de los eventos que se realicen en los diferentes equipamientos. Por esta razón, es importante determinar la oferta de estacionamiento y estimar los parámetros de demanda mencionados anteriormente, de manera que permita ajustar la infraestructura de parqueo, ya sea a través de zonas azules, parqueo en altura y/o estacionamiento subterráneo. Lo anterior con el fin de evitar colapsos en materia de movilidad.

f) Se deberá evaluar la viabilidad técnica, financiera y jurídica de incorporar baños públicos en el proyecto, para lo cual se deberá definir también su esquema de administración y manejo.

g) **Mejorar la conexión de las vías existentes, solucionando las intersecciones de las carreras 50 y 52 con la calle 5 y la circunvalar**, tanto a nivel peatonal como vehicular y de ciclorutas. Se deberá prever la conexión de las vías existentes como las calles 2, 2A y 3 con la Carrera 56 (Avenida Guadalupe), planteando cruces peatonales sobre el río Cañaveralejo, así como la continuidad de recorridos peatonales que articulen los diferentes equipamientos existentes en la Centralidad.

h) **Configurar una red de espacio público estructurada para la totalidad de la Unidad Deportiva**, articulando el Río Cañaveralejo en ambos costados, e integrando la cesión de espacio público establecida en el Plan Especial de Manejo y Protección de la Plaza de Toros, propendiendo por la conformación de una red peatonal articulada a los equipamientos y usos comerciales aledaños. De igual forma se considera pertinente el planteamiento de usos complementarios en el espacio público, como por ejemplo desarrollo de kioscos comerciales que generen actividades y dinámicas que promuevan el uso, seguridad y apropiación de estos espacios por parte de la comunidad.

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

- i) **Prever los nuevos equipamientos deportivos a desarrollar en la Unidad Deportiva Alberto Galindo Herrera**, la conservación del Coliseo del Pueblo y el Velódromo Alcides Nieto Patiño, reconociendo su condición de Bienes de Interés Cultural. Deberá considerar también el manejo y adecuación de las áreas verdes libres de la Unidad Deportiva para el uso y disfrute de la comunidad, incluyendo la reconstrucción vial de calzadas, redes peatonales, parqueaderos, mobiliario, luminarias y manejo arbóreo.
- j) **Liberación y recuperación de los paraboloides originales de la Plaza de Mercado o Galería de Siloé**, protegidos por su valor patrimonial inmueble, promoviendo su uso como equipamiento público.
- k) **Conformación de una plaza cívica que aglutine el núcleo de servicios administrativos actual: CALI 20**, ciudadela educativa Eustaquio Palacios, inspección de policía Siloé, Galería de Siloé, Centro de salud de Siloé y la terminal del MIO cable.
- l) **Adecuar la planta física de la URI Siloé, la sede de la Fiscalía; la Sede Casa de Justicia y el segundo piso de la Estación de Policía El Lido.**
- m) **Adecuar el cerramiento del colegio José Eustaquio Palacios a las normas del POT con cerramiento transparente y habilitar una puerta de acceso a las canchas para la comunidad por fuera de horas de clases.**
- n) **Gestionar ante la Dirección Nacional de Estupefacientes – DNE la extinción de dominio a favor del Municipio de Cali del predio colindante al colegio José Eustaquio Palacios**, invadido hoy con un asentamiento humano de desarrollo incompleto en el que se desarrolla un manejo antitécnico de reciclaje de residuos sólidos, a fin de destinarlo a la construcción de una Ciudadela Educativa y Cultural.
- o) **Posible planeamiento integral del lote localizado sobre la calle 5 entre carreras 48 y 50 conocido como el de la rueda**, incluyendo en su diseño espacio público y equipamientos urbanos de cultura, recreación, deporte, y administración pública, previendo un área para el desarrollo de un centro cívico que permita acercar la administración a la comunidad, fomentando la descentralización de los servicios que actualmente se prestan en el CAM, así como el desarrollo de vivienda multifamiliar en altura. Dicho planeamiento debe prever el reparto equitativo de cargas y beneficios, de modo que el desarrollo de vivienda en esta área pueda costear el desarrollo y adecuación de espacios públicos y equipamientos contemplados en éste.

Plazo de ejecución: largo plazo

B. Lineamientos de articulación con el proyecto estratégico del POT - Corredor Ambiental Río Cañaveralejo.
Son lineamientos para el desarrollo del proyecto estratégico del POT “Corredor Ambiental Río Cañaveralejo”, en articulación con la UPU 10 – Estadio, los siguientes

1. En la UPU 10 se retoma un fragmento del proyecto de corredor ambiental río Cañaveralejo con el fin de implementar una de las fases del proyecto de Corredor Ambiental definido en el POT (Acuerdo 0373 del 2014). En éste, se deberán proveer espacios de permanencia y encuentro ciudadano en articulación con

MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN URBANA 10 - ESTADIO

los equipamientos deportivos y con las zonas verdes aledañas, fomentando el uso y la apropiación del área forestal protectora como espacio público efectivo con elementos de recorrido como parques lineales, caracterizados por una gran densidad arbórea. El presente Acto no delimita el área exacta del corredor ambiental, pero se aclara que no sólo incluyen el área forestal protectora a cada lado del cauce establecida en el Mapa N° 18 “Recurso Hídrico Superficial y sus Áreas Forestales Protectoras” del POT, sino que de acuerdo con el diseño, pueden incluir áreas mucho mayores, ajustándose al espacio público colindante, para lograr sus objetivos de uso y conservación.

Igualmente, existen lotes de oportunidad o predios con potencial para ser comprados por la Administración Municipal y aumentar el área destinada al corredor ambiental con usos diversos tales como plazoletas, áreas recreo-deportivas, áreas de interés cultural, incluso equipamientos que puedan potenciar las dinámicas alrededor del corredor. El área definitiva deberá ser delimitada en el desarrollo del proyecto y para ello se deberán tener en cuenta, como punto de referencia, las directrices y los diseños avanzados en el Convenio Interadministrativo N° 030 de 2012 entre la CVC y la Universidad del Valle (CITCE) titulado “Modelo para la Planificación del Sistema de Corredores Ambientales Urbanos del Municipio de Santiago de Cali” y el Contrato de Consultoría No. 0546 del 2014 entre la CVC y la firma CEDING S.A.S titulado “Diseño Arquitectónico, Paisajístico y de Conectividad Ecológica de Corredores Ambientales Urbanos para los Ríos Meléndez y Cañaveralejo en Santiago de Cali”.

2. Se deberá garantizar la conexión peatonal a lo largo del corredor cumpliendo para ello con condiciones de seguridad vial y accesibilidad universal.
3. Las condiciones de intervención, donde el río es transformado en canal, son complejas para su recuperación como corredor, aun cuando mantiene pequeñas franjas aledañas que pueden ser intervenidas para cumplir objetivos ecosistémicos y urbanísticos, sin embargo, sin afectar la mitigación del riesgo, se debe propender por mantener para esta zona (sobre la carrera 50) un tratamiento similar al río, potenciando las zonas verdes, el espacio público y la calidad ambiental a lo largo del río-canal y proyectando la conexión con las otras UPU dada la importancia que presenta en el drenaje de la ciudad, así como en la vinculación de grandes equipamientos deportivos (Unidad deportiva), el ingreso al ecoparque Cerro de la Bandera, la conexión con la estación de MIO-Cable, y el coliseo de Mariano Ramos, lo que constituye un factor para la apropiación y generación de espacio público estructurante y configuración del paisaje urbano.
4. Dado que los Corredores Ambientales hacen parte de La estructura ecológica municipal y del Sistema Municipal de Áreas protegidas (SIMAP) como estrategia de conectividad ecológica y cobran especial valor al enlazar la zona urbana con las áreas rurales, no se deberá afectar la función ecológica del área forestal protectora del río Cañaveralejo.
5. Ninguna intervención en la zona de influencia del río Cañaveralejo podrá modificar negativamente sus condiciones hidrológicas e hidráulicas. Los diseños de las intervenciones deberán considerar análisis de amenaza por crecientes del río Cañaveralejo y garantizar que las zonas aledañas quedarán protegidas contra crecientes con período de retorno mínimo de cien (100) años y deberán someterse a la aprobación de la Comisión Técnica del Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres o la instancia que haga sus veces.