

INTRODUCCION

El componente urbano se formula en el marco del modelo territorial planteado en el Documento Centra del Plan y estructura una nueva visión de ciudad que tiene como líneas estratégicas, la implementación de puertos e infraestructura vial y de transportes; El pleno desarrollo del sector turístico bajo estrictos controles ambientales; la búsqueda de la sostenibilidad en el contenido y en el manejo ambiental del territorio; el desarrollo de una plataforma de servicios públicos domiciliarios como soporte de competitividad; el ordenamiento desarrollo y articulación del litoral costero al contexto urbano, la generación de respuestas a las nuevas exigencias sociales con servicios de bienestar y seguridad pública; la valoración del patrimonio como factor de consolidación de la imagen y la cultura urbana y; procesos de gestión acordes al nuevo ordenamiento y manejo del territorio Distrital.

Estrategias que apuntan a desarrollar dentro del segmento urbano consolidado o tradicional, el segmento urbano del litoral y el segmento de ciudad nueva, un esquema de espacio urbano con altas características funcionales basadas en la consolidación del rol de la ciudad como centro subregional con prospectiva de ciudad turística, comercial, portuaria y con gran utilización de los elementos ambientales y paisajísticos que le son característicos. Cada uno de los aspectos tratados se espacializan en mapas a escala 1: 15.000 como parte constitutiva del documento elaborado.

Los rasgos ambientales que particularizan la ciudad hacen que en la formulación del componente urbano se contemplen políticas y estrategias sobre este aspecto y, en particular acciones concretas sobre los subsistemas ambientales hídrico-fluvial, acuíferos, hídrico-marino, orográfico, la explotación minera y la interacción entre el medio natural y el construido.

Se incorpora el litoral costero al desarrollo ordenado de la ciudad promoviendo estrategias de transporte multimodal, construcción de infraestructuras y desarrollo de actividades turísticas, explotación sostenible de las riquezas naturales que ofrecen las Subzona Costera Terrestre y Marina y determinación de usos y estrategias de crecimiento urbano en cada uno de los segmentos territoriales que hacen parte de este sector de la ciudad.

El espacio público urbano se maneja como un sistema constituido por los subsistemas hídricos, orográficos, de recreación y parques, de servicios públicos y de vías. En cada uno de ellos se jerarquizan los niveles de espacio público sean distritales zonales o barriales,

La definición de los usos de los suelos se apoya en la función del carácter terciario de la ciudad y prestadora de servicios turísticos portuarios y comerciales y en un segundo orden algunas actividades industrial y agroindustrial. Además, sobre la base de criterios ambientales, sociales, de participación y legales se clasifican los suelos en usos residenciales, residenciales y de servicios turísticos, comercial, de negocios y de servicios, institucionales, industriales, múltiples y para parques y recreación. Adicionalmente se identifican los equipamientos y servicios institucionales y se formula los parámetros de usos, arquitectónicos y urbanísticos. Para Vivienda de Interés Social -VIS- se reservan áreas del suelo urbano, se establecen condiciones de accesibilidad e igualmente se formulan los parámetros arquitectónicos y urbanísticos que deben llevarse en cuenta en su construcción

Por ultimo se tratan los Sistemas Urbanos de servicios públicos domiciliarios, los equipamientos urbanos y vías y transportes. Con relación a los primeros el componente condiciona su desarrollo a los usos de suelo, las áreas de expansión, diversificación al control de las áreas de riesgos las reservadas para vivienda de interés social y las de protección ambiental; igualmente se estipula que las empresas que ofrecen los servicios deberán desarrollar Planes Maestros para el crecimiento y mejoramiento de redes, definición de servidumbres y optimización de la infraestructura instalada y, en el orden administrativo, dotar la ciudad de un sistema de nomenclatura adecuado, que sirva de base a los programas de crecimiento de los servicios.

Los equipamientos urbanos en educación, salud, recreación, institucionales y administrativos, transporte, abastecimiento, culturales y religiosos, seguridad ciudadana, desarrollo comunitario e industriales, como soportes de los servicios que inciden en la calidad de vida, son abordados desde la perspectiva de posibilitar la ampliación de su accesibilidad y cobertura, o en su defecto de acuerdo con la necesidad de su reubicación si ejercen impactos negativos sobre la estructura y el entorno urbano o bien si entorpecen su dinámica.

El sistema vial y de transporte que propone el POT en el área urbana está fundamentado en el beneficio equitativo del usuario, la racionalidad económica, la compatibilidad con el mejoramiento de la calidad de vida del ciudadano, la generación de acciones concretas de ordenamiento sobre el territorio, la combinación de diversas modalidades de transporte y la ampliación de la accesibilidad y movilización de turistas y visitantes a las áreas de atracción del territorio. Con esos referente se determina la optimización de la infraestructura vial y de transporte en los principales ejes viales y la localización y dimensionamiento de la infraestructura vial y de transporte en el corto mediano y largo plazo.

Con la pluralidad de temas e información que este documento representa y propone, se espera que siguiendo sus lineamientos: se logren los objetivos de ciudad soportados por una visión de desarrollo que implique grandes adaptaciones y tareas sobre el territorio y una visión basada en un equilibrio entre habitabilidad y medio ambiente.