

## DECRETO 1165 DE 2020

(DICIEMBRE 16)

*“Por medio del cual se modifica el numeral 1 del artículo 1 del Decreto Municipal 171 de 2012 relacionado con la determinación del límite máximo de velocidad de la Autopista Norte”*

### EL ALCALDE DE MEDELLÍN

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los numerales 1 y 3 del artículo 315 de la Constitución Política; los numerales 1 y 19 del literal d del artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012; el artículo 5 de la Ley 489 de 1998; el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, los artículos 6, 7 de la Ley 769 de 2002, el artículo 106 y el párrafo del artículo 107 de la Ley 769 de 2002, modificados por los artículos 1 y 2 de la Ley 1239 de 2008; los artículos 303 y 304 del Decreto Municipal 883 de 2015,

### CONSIDERANDO QUE

De acuerdo con el artículo 2 de la Constitución Política son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; para lo cual las entidades públicas deben orientar el desempeño de sus funciones a la protección de la vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades de las personas residentes en Colombia, y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado.

El artículo 1 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010 establece que: *“(...) en desarrollo del artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público”*.

La Corte Constitucional por medio de las Sentencias C-530 de 2003 y C-144 de 2009 establece que la conducción de vehículos automotores y no motorizados representan una actividad objetivamente peligrosa por su alta potencialidad y capacidad de generar un incidente de tránsito que genere la muerte, lesión personal o daño de los bienes de los actores viales, el cual podrá concurrir con la afectación de la infraestructura de transporte terrestre.

La Asamblea General de las Naciones Unidas en el mes de marzo de 2010 declaró la “Década de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020”, definiéndola como un esfuerzo a nivel global para lograr innovaciones sobre políticas en materia de seguridad vial. De igual manera, adoptaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible donde se hace referencia a

la seguridad vial y se establece como meta para el año 2020 reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito en el mundo. Recientemente en el mes de agosto de 2020 la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró el “Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030”, conservando el objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito en por lo menos un cincuenta por ciento (50%).

El Plan Decenal de Salud Pública (PDSP) 2012 - 2021 es una política pública del Estado colombiano que establece como meta para el año 2021 reducir un veinticinco por ciento (25%) la mortalidad a causa de incidentes de tránsito. Dentro de los objetivos estratégicos del referido Plan Decenal se encuentra el lograr cero tolerancia con relación a la morbilidad, mortalidad y discapacidad evitables, para lo cual por medio de la dimensión de Convivencia Social y Salud Mental se incluye la mejora de la movilidad y la seguridad vial.

Con fundamento en el artículo 4 de la Ley 769 de 2002, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución Nacional 2273 de 2014, por medio de la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2011 – 2021, que tiene como finalidad orientar y propiciar medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional destinadas a la promoción, formulación y aplicación de políticas y acciones en materia de seguridad vial a nivel regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir el número de víctimas fatales y no fatales generadas por los incidentes viales en todo el territorio colombiano.

La Ley 1702 de 2013 define la seguridad vial como *“el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos, ya sea en medios motorizados o no motorizados”*. En este sentido, el artículo 8 de la Ley 1682 de 2013 establece que la seguridad es un principio que fundamenta la planeación y desarrollo de la infraestructura de transporte terrestre, exigiendo acciones de prevención de accidentes de tránsito y la promoción de la información relacionada con las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un siniestro vial al momento de su ocurrencia.

La Ley 1503 de 2011 y el Decreto Nacional 2851 de 2013 establecen los lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. La referida Ley involucra a todos los actores de la movilidad, tanto públicos como privados, en la promoción de la educación y seguridad vial como un medio para disminuir la siniestralidad vial como una responsabilidad de todos los

habitantes del territorio nacional.

El documento CONPES 3991 de 2020 consagra la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional que complementa la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU), formulando estrategias para orientar el desarrollo de medidas de movilidad destinadas a contribuir al bienestar social, ambiental y económico de las ciudades. En este sentido, se plantean acciones para promover una movilidad integral que contemple la participación de todos los actores del sistema de tránsito y transporte, de tal manera que se reconozcan sus vulnerabilidades y se minimicen las externalidades negativas como la congestión, la contaminación y la siniestralidad vial para mejorar los tiempos de desplazamiento y la salud de los ciudadanos.

El Acuerdo Municipal 048 de 2014, por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín, en el capítulo 5 y sus instrumentos complementarios, pretende mejorar las condiciones de accesibilidad en todo el territorio municipal por medio del fortalecimiento de los medios de transporte y la concreción de parámetros para la planificación y diseño urbanístico favorable a la movilidad sostenible e incluyente que privilegie los modos no motorizados, la responsable diversificación de los usos del suelo, la proximidad de servicios en nuevos procesos de urbanización y una regulación responsable del uso del automóvil en la ciudad. En este sentido, el referido Acuerdo Municipal establece la pirámide de movilidad invertida donde se prioriza el uso de la bicicleta, dando prelación al peatón y a los medios no motorizados que generan un aporte considerable a la protección de la calidad del aire de la ciudad y a la construcción de una movilidad más inteligente y sostenible.

Con fundamento en la Ley 1083 de 2006 se expidió el Decreto Municipal 1856 de 2014, por medio del cual se adopta el Plan de Movilidad Segura de Medellín 2014 – 2020, el cual constituye el marco de referencia para la definición de acciones de fortalecimiento interinstitucional, promoción de comportamientos, hábitos y conductas seguras de los actores en las vías, el control sobre vehículos y equipos de seguridad, una infraestructura de transporte terrestre más segura, la atención prehospitalaria oportuna y la rehabilitación de los lesionados en las vías, con el fin de evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito y reducir los índices de siniestralidad.

La Línea Estratégica “EcoCiudad” del Plan de Desarrollo Medellín Futuro 2020 – 2023 establece el componente denominado “Movilidad Sostenible e Inteligente”, el cual pretende reducir la siniestralidad vial mediante la implementación de tecnologías y sistemas de información que permitan optimizar la red semaforica de la ciudad, mejorar los procesos de gestión y control de tránsito, y continuar incentivando la educación vial como un factor estratégico y determinante para el cambio cultural sobre la movilidad individual y la reducción del número de incidentes viales con el objetivo de proteger a todos los actores viales, en especial a los de mayor vulnerabilidad para garantizar su seguridad y comodidad en los desplazamientos realizados en los medios de transporte motorizados o no motorizados.

Mediante el Decreto Municipal 261 de 2019 la Alcaldía de

Medellín adopta el enfoque “Visión Cero”, el cual busca cambiar los comportamientos de los actores involucrados en el sistema de movilidad para lograr una mejora progresiva y significativa en la seguridad vial, de tal manera que el sistema de tránsito y transporte permita que los errores de conducción no tengan consecuencias fatales.

De conformidad con el Decreto Municipal 171 de 2012, el límite máximo de velocidad en la Autopista Norte, ubicada en la Carrera 64C entre Calle 57 y Calle 120, (Quebrada la Madera o límites con Bello) es de ochenta (80) kilómetros por hora, salvo para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, cuya velocidad máxima no podrá ser superior en ningún caso a sesenta (60) kilómetros por hora.

Conforme a lo establecido en los artículos 2, 3 y 8 de la Ley 105 de 1993, los artículos 2 y 3 de la Ley 336 de 1996 y los artículos 1 y 7 de la Ley 769 de 2002, la función pública de policía de tránsito debe estar dirigida y orientada por el principio fundamental de seguridad del Sector y Sistema de Tránsito y Transporte, es decir, la conservación de la infraestructura de transporte y la protección de los bienes, la vida y la integridad física de los actores viales.

De acuerdo con los artículos 3, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002, en concordancia con el artículo 2.2.1.1.2.1 del Decreto 1079 de 2015, el Alcalde y la Secretaría de Movilidad de Medellín son autoridades de tránsito y transporte que ejercen funciones de carácter regulatorio y sancionatorio, y sus acciones deben estar orientadas a la prevención, la asistencia técnica y humana de los actores viales, en concordancia con la efectividad de los principios constitucionales de la prevalencia del interés general y la protección del medio ambiente consagrados en los artículos 1, 2, 79 y 80 de la Constitución Política.

El Alcalde como autoridad de tránsito está facultado por el artículo 6 de la Ley 769 de 2002 para expedir las normas y tomar las medidas necesarias para mejorar el ordenamiento de tránsito de las personas, los animales y los vehículos por las vías públicas que conforma la jurisdicción territorial del Municipio de Medellín. De igual manera, de acuerdo con el artículo 119 de la referida Ley es competente para impedir, limitar o restringir el tránsito vehicular por determinadas vías de la ciudad.

De acuerdo con el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1 de la Ley 1239 de 2008, *“en las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora”*. Sin embargo, el límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora, y la velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Conforme con el literal c del artículo 11 de la Ley 105 de 1993, el perímetro del transporte municipal comprende las áreas urbanas, suburbanas, rurales y los distritos territoriales

indígenas de la respectiva jurisdicción. En este sentido, de acuerdo con el artículo 17 de la referida Ley, hace parte de la infraestructura municipal de transporte las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean de propiedad del Municipio de Medellín.

De acuerdo con el artículo 167, el anexo 4 y el plano protocolizado 17 del Acuerdo Municipal 048 de 2014, por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín, la Autopista Norte como integrante del sistema estructurante de la red vial del perímetro urbano de Medellín, es una vía arteria, debido a que su función principal es movilizar el flujo vehicular de largo recorrido dentro del área urbana, uniendo entre sí las diferentes zonas de la ciudad. De esta manera, está conformada por el anillo bidireccional del centro y el sistema de vías en dirección norte – sur, principalmente asociada al sistema vial metropolitano.

De acuerdo con los artículos 303 y 304 del Decreto Municipal 883 de 2015, el Alcalde y la Secretaría de Movilidad de Medellín tienen la competencia para diseñar, implementar, ejecutar y evaluar políticas, planes, programas y proyectos en materia de tránsito y transporte, orientadas a mejorar la movilidad en condiciones de seguridad, comodidad, sostenibilidad y accesibilidad.

La Organización Mundial de la Salud en el informe correspondiente al año 2019 recomienda a los Estados establecer para las vías urbanas un límite máximo de velocidad igual o inferior a cincuenta (50) kilómetros por hora, a fin de priorizar los actores vulnerables de la vía y reducir la probabilidad de lesiones graves o su muerte ante la ocurrencia de un siniestro vial, además de generar un efecto positivo en la calidad del aire y el cambio climático. En este sentido, en el mes de diciembre de 2019 la Ciudad de Bogotá adoptó esta recomendación en diez (10) corredores viales estratégicos del distrito capital, disminuyendo en un veintiocho por ciento (28%) el número de fatalidades generadas por incidentes viales en el año 2019.

De acuerdo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial la fatalidad de los siniestros viales en Colombia se asocia en más del cuarenta por ciento (40%) a casos relacionados con exceso de velocidad en las vías. De igual manera, el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de 2015, emitido por la Organización Mundial de la Salud advierte que a medida que aumenta la velocidad, incrementa la probabilidad y severidad de los siniestros viales, en especial para los actores viales vulnerables como los peatones, ciclistas y motociclistas.

En los últimos años, la Autopista Norte ha encabezado la lista de las tres (3) vías con mayor ocurrencia de incidentes viales en el Municipio de Medellín, razón por la cual es considerada una vía crítica en términos de probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito debido a la combinación de características como el alto flujo vehicular, el mezclamiento de todos los usuarios de la vía, los excesos de velocidad y los diferentes usos del suelo como industrial, residencial y comercial que predominan en la zona. Muestra de ello, son los planos realizados por el Observatorio para la Movilidad de Medellín relacionados como Anexo 1 del presente

Decreto y en los que se plasma una serie de propuestas de intervenciones físicas en los puntos más críticos de la Autopista Norte.

De acuerdo con el Centro de Control de Tránsito, el Sistema Inteligente de Movilidad y el Observatorio de Movilidad de Medellín, entre el año 2016 y el mes de septiembre de 2020, en la Autopista Norte se han presentado ocho mil ochocientos setenta y cinco (8.875) incidentes viales, de los cuales cuatro mil ciento treinta y seis (4.136) han generado cuatro mil setenta y seis (4.076) lesionados y sesenta (60) muertos, representando un cuarenta y siete por ciento (47%) del total de incidentes en esta vía, y el tres por ciento (3%) del total de incidentes viales con víctimas en el Municipio de Medellín. De igual manera, se evidencia que las víctimas fatales registradas en este periodo de tiempo en la Autopista Norte se asocian en un cuarenta y tres por ciento (43%) a peatones, en un cuarenta y tres por ciento (43%) a motociclistas, un diez por ciento (10%) a acompañantes de motocicleta y un tres por ciento (3%) a ciclistas, distribuidos en un cincuenta y siete por ciento (57%) en sentido Norte - Sur y en un cuarenta y tres por ciento (43%) en sentido Sur – Norte; demostrando que los mayores afectados son los actores viales más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) y que ambos sentidos de la vía tienen un riesgo similar de ocurrencia de incidentes con probabilidad de lesiones y muerte.

Durante el periodo 2016 – 2019 el equipo de Educación Vial de la Secretaría de Movilidad ha realizado actividades de fortalecimiento de la cultura de movilidad para los diferentes actores viales de la ciudad, para lo cual con relación a la Autopista Norte se han realizado actividades pedagógicas en el tramo comprendido entre Punto Cero (Calle 57) y Parque Juanes de la Paz (Calle 101), las cuales se detallan en el Anexo 2 del presente Decreto.

El Sistema Inteligente de Movilidad en coordinación con el Observatorio de Movilidad de Medellín emplearon la “Metodología para el Cálculo de la Velocidad Límite en las Vías Urbanas Colombianas” elaborado por la Corporación Fondo de Prevención Vial (CFPV) en compañía de la Universidad del Cauca y GSD+, la cual está basada en tres (3) factores esenciales: (i) los usuarios; (ii) la vía y, (iii) el entorno o actividad urbana; y cuatro etapas: (i) factores de velocidad; (ii) factores humanos; (iii) factores geométricos y, (iv) factores de entorno y operación vehicular.

Para la aplicación de la referida metodología se utilizó la información registrada en el Centro de Control de Tránsito y el Sistema Inteligente de Movilidad de Medellín, la realización de inspecciones visuales a la vía e información georreferenciada en mapas, principalmente MapGis, y una vez se ingresaron estos datos al programa CaVU, se obtuvo como resultado un límite máximo de velocidad igual a sesenta (60) kilómetros por hora para la calzada Norte - Sur de la Autopista Norte y cincuenta (50) kilómetros por hora para la calzada Sur - Norte del mismo corredor vial. El estudio del cálculo del límite de velocidad segura para la Autopista Norte se encuentra en el Anexo 3 del presente Decreto, el cual está relacionado con el cálculo de velocidad vs la probabilidad de muerte plasmado en el Anexo 4 de este acto administrativo.

Debido a la relación proporcional entre el aumento de velocidad y los incidentes viales debido a la disminución del campo visual, el aumento de probabilidad de muerte por el impacto de los actores vulnerables y la disminución de la distancia de frenado y reacción a una condición del entorno, la Secretaría de Movilidad considera necesario reducir el límite máximo de velocidad en ambas calzadas de la Autopista Norte en cincuenta (50) kilómetros por hora.

De conformidad con los resultados proyectados por el Centro de Control de Tránsito, el Sistema Inteligente de Movilidad y el Observatorio de Movilidad, la implementación del límite máximo de velocidad de la Autopista Norte en cincuenta (50) kilómetros por hora, reducirá en un catorce por ciento (14%) los incidentes viales que generan solo daños, el treinta por ciento (30%) los accidentes con lesionados y en un cuarenta y un por ciento (41%) los incidentes con víctimas fatales. De igual manera, los análisis realizados por las referidas dependencias de la Secretaría de Movilidad permiten demostrar que de acuerdo con la información recolectada desde el año 2017 al año 2020 la velocidad real promedio de circulación en la Autopista Norte es de cuarenta y cuatro punto nueve (44.9) kilómetros por hora, y en un ochenta y cinco por ciento (85%) de los recorridos las velocidades registradas no superan cincuenta y tres punto tres (53.3) kilómetros por hora en promedio.

Es necesario y pertinente determinar en cincuenta (50) kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de la Autopista Norte, debido a que el Municipio de Medellín se encuentra en la transición de una ciudad orientada al uso del vehículo particular hacia una ciudad enmarcada en el modelo de movilidad sostenible e inteligente, la cual permite el desplazamiento de personas y bienes con los mínimos impactos ambientales, sociales y territoriales posibles, garantizando la seguridad vial, la accesibilidad universal, la conectividad, la comodidad y la armonía de los diferentes actores viales.

Con el fin de cambiar el modelo de movilidad tradicional y de mitigar los impactos negativos de la motorización y en su lugar promover hábitos más sostenibles de movilidad, la Secretaría de Movilidad ha venido implementando estrategias que prioricen la caminata, el uso de la bicicleta y la utilización del transporte público en la ciudad.

La movilidad sostenible e inteligente pensada en el futuro debe afrontar los retos que permitan iniciar la transición para que Medellín se convierta en una "Ecociudad", teniendo en cuenta las externalidades ambientales y sociales del sistema de tránsito y transporte, la integración de la política pública de Visión Cero, de accesibilidad universal y enfoque de género, y la implementación de estrategias que permitan una transformación cultural en el mediano y largo plazo.

De acuerdo con los artículos 3, 6, 7, 122, 123 y 131 de la Ley 769 de 2002, en concordancia con los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad consagrados en el artículo 288 de la Constitución Política y el artículo 5 de la Ley 489 de 1998, con el objetivo de asegurar una adecuada socialización, sensibilización, pedagogía y garantizar el cumplimiento de la función preventiva y correctiva de la medida establecida en este Decreto, es necesario establecer

un periodo temporal de aplicación progresiva de las sanciones que pueden ser impuestas por la autoridad de tránsito debido al desconocimiento del límite máximo de velocidad establecido para la Autopista Norte, razón por la cual, las sanciones se aplicarán de la siguiente manera:

1. De acuerdo con los artículos 3, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002, desde las 00:00 horas del 21 de diciembre de 2020 y hasta las 23:59 horas del 21 de marzo de 2021, se otorgará un periodo pedagógico para la aplicación de la medida consagrada en este Decreto.
2. De acuerdo con los artículos 122 y 123 de la Ley 769 de 2002, desde las 00:00 horas del 22 de marzo de 2021 y hasta las 23:59 horas del 20 de junio de 2021, el incumplimiento a lo establecido en el presente Decreto será sancionado con amonestación.
3. De acuerdo con los artículos 122 y el numeral 29 del literal c) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, a partir de las 0:00 horas del 21 de junio de 2021, el incumplimiento a lo establecido en este Decreto será sancionado con multa.

En cumplimiento del numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 y la Circular Municipal 18 del 30 de mayo de 2017, el proyecto del presente decreto se publicó en la página web de la Alcaldía de Medellín en el periodo comprendido entre el 11 y el 15 de diciembre de 2020, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas por parte de la comunidad y las demás partes interesadas en esta regulación normativa, sin que se presentaran observaciones o comentarios al respecto.

En mérito de lo expuesto, el Alcalde de Medellín

## DECRETA

**ARTÍCULO PRIMERO. Objeto.** Modificar el numeral 1 del artículo 1 del Decreto Municipal 171 de 2012, determinando en cincuenta (50) kilómetros por hora el límite máximo de velocidad permitido en la Autopista Norte, ubicada en la Carrera 64C entre la Calle 57 y la Calle 120 (Quebrada La Madera o límites con el Municipio de Bello).

**PARÁGRAFO.** Las demás disposiciones normativas del Decreto Municipal 171 de 2012 continúan vigentes y no se modifica su contenido.

**ARTÍCULO SEGUNDO. Ámbito de aplicación.** El presente Decreto tiene aplicación directa en la Autopista Norte del Municipio de Medellín y sus destinatarios son todos los conductores de vehículos automotores que circulen por el referido tramo vial.

**ARTÍCULO TERCERO. Sanciones.** Para la implementación de la medida establecida en el artículo 1 del presente Decreto, las sanciones se aplicarán de la siguiente manera:

1. De acuerdo con los artículos 3, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002, desde las 00:00 horas del 21 de diciembre de

2020 y hasta las 23:59 horas del 21 de marzo de 2021, se otorgará un periodo pedagógico para la aplicación de la medida consagrada en este Decreto.

2. De acuerdo con los artículos 122 y 123 de la Ley 769 de 2002, desde las 00:00 horas del 22 de marzo de 2021 y hasta las 23:59 horas del 20 de junio de 2021, el incumplimiento a lo establecido en el presente Decreto será sancionado con amonestación.

3. De acuerdo con los artículos 122 y el numeral 29 del literal c) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, a partir de las 0:00 horas del 21 de junio de 2021, el incumplimiento a lo establecido en este Decreto será sancionado con multa.

**ARTÍCULO CUARTO. Vigencia.** El presente Decreto rige a partir del 21 de diciembre de 2020 con la correspondiente publicación en la Gaceta Oficial de la Alcaldía de Medellín.

## PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

**DANIEL QUINTERO CALLE**

Alcalde

**CARLOS MIGUEL CADENA GAITÁN**

Secretario de Movilidad