

DECRETO 0947 DE 2021

(NOVIEMBRE 10)

“Por medio del cual se modifica el numeral 4 del artículo 1 del Decreto Municipal 171 de 2012 relacionado con la determinación del límite máximo de velocidad de la Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80”

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 y 7 de la Ley 769 de 2002, el artículo 106 y el parágrafo 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.

El Plan Maestro de Movilidad del Valle de Aburrá define las acciones requeridas a corto, mediano y largo plazo para aportar al desarrollo del territorio desde la movilidad, la integración regional, la sostenibilidad ambiental y el respeto por la vida. En este sentido, el Programa 5 denominado “respetamos la vida” pretende reducir el número de víctimas fatales con respecto al año 2018 en un treinta por ciento (30%), posicionar a la seguridad vial como un componente transversal y primordial en la movilidad y priorizar la visión de cero, como estrategia fundamental para la reducción de accidentes viales.

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 semafórica 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 artículo 1 del Decreto Municipal 171 de 2012, en las vías arterias, principales o avenidas la velocidad máxima será de sesenta (60) kilómetros por hora, sin embargo, las vías y zonas de la ciudad que no tengan una velocidad señalada expresamente conforme a la Ley y a lo dispuesto en el referido Decreto, la velocidad máxima permitida para todos los vehículos será de treinta (30) 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 conforman 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.

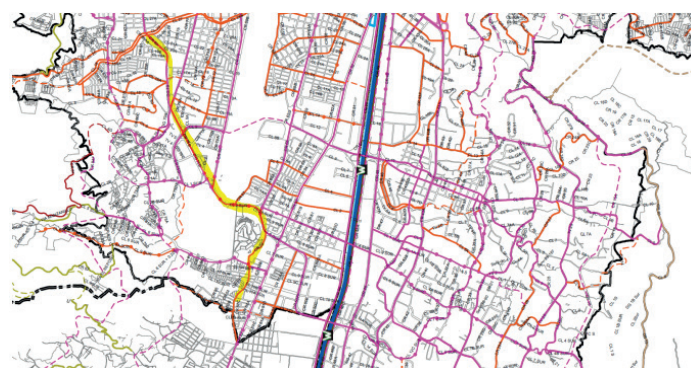
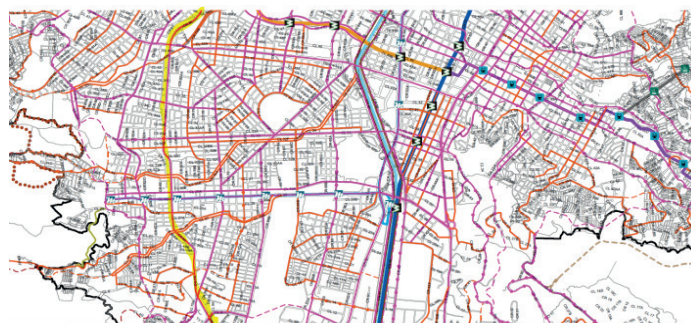
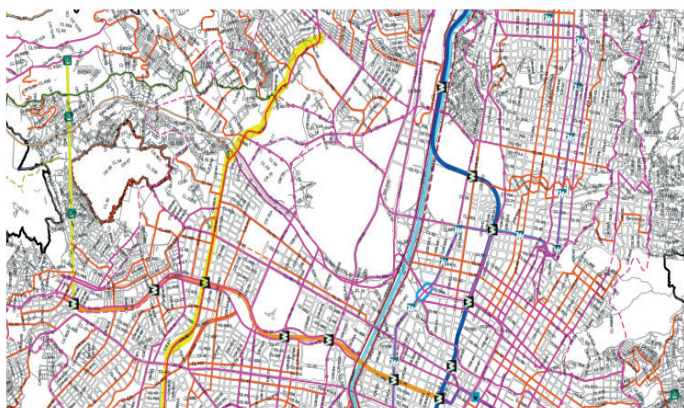
De acuerdo con el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1 de la Ley 1239 de 2008, *“en las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito 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, los tramos que hacen parte de la Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80 son vías arterias (Avenida 80 - 81 entre la Calle 80 y la Calle 1 Sur), arterias en ampliación (Avenida 80 - 81 entre la Calle 1 Sur y la Calle 6 Sur) y colectoras (Avenida 80 - 81 entre la Calle 6 Sur y la Calle 12 Sur), como se evidencia en el Anexo 1 que hace parte integral del presente Decreto. De esta manera, el referido corredor vial como integrante del sistema estructurante de la red vial del perímetro urbano del Municipio de Medellín tiene como función principal movilizar el flujo vehicular de largo recorrido dentro del área urbana, uniendo entre sí las diferentes zonas de la ciudad.

Av 80 x Cll 80 – Av 80 x Cll 1 Sur	Arteria Existente
Av 80 x Cll 1 Sur - Av 80 x Cll 6 Sur	Arteria Ampliación
Av 80 x Cll 6 Sur – Av 80 x Cll 12 Sur	Colectora Existente



Fuente: Anexo 1 – Plano jerarquía vial Avenida 80 – 81.

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.

De acuerdo con el informe publicado por la Secretaría de Movilidad de Bogotá (2020), en el año 2019 la ciudad de Bogotá adoptó la recomendación presentada por la Organización Mundial de la Salud en diez (10) corredores viales estratégicos del distrito capital, disminuyendo en un veintiséis por ciento (26%) el número de fatalidades generadas por incidentes viales en el año 2019 en comparación con los tres años anteriores. Así mismo, este informe señaló que el cambio del límite máximo de velocidad ha generado un ahorro aproximado de 12,6 millones de dólares en costos relacionados con la prestación de servicios de salud, daños a la propiedad y costos administrativos y sociales relacionados con incidentes viales, demostrando que la reducción del límite de velocidad no tiene un efecto negativo en la congestión vehicular en horas de alta demanda, generando en el caso más extremo un aumento de catorce (14) segundos en el tiempo de viaje.

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.

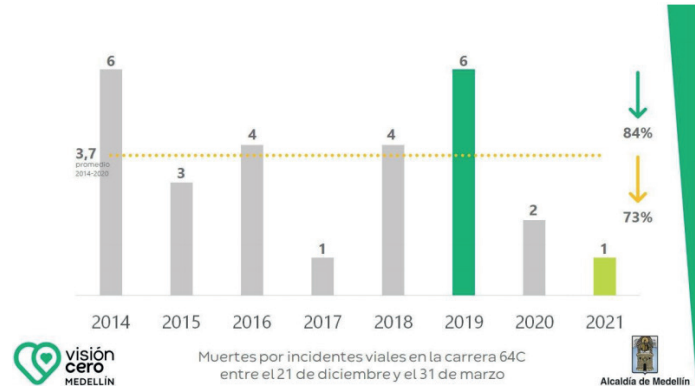
Por medio del Decreto Municipal 1165 de 2020 se modifica el límite máximo de velocidad de la Autopista Norte, ubicada en la Carrera 64C entre la Calle 57 y la Calle 120 (Quebrada La Madera o límites con el Municipio de Bello), pasando de ochenta (80) kilómetros por hora a cincuenta (50) kilómetros por hora.

De acuerdo con el informe elaborado por el Observatorio de Movilidad, el Centro de Control de Tránsito y el Centro Integrado de Información de Tráfico y Transporte, en los primeros treinta (30) días de implementación del Decreto Municipal 1165 de 2020 se presentó una reducción del treinta por ciento (30%) en la ocurrencia de incidentes con lesiones y una reducción del cincuenta por ciento (50%) en los incidentes viales totales, esto es, 54 incidentes solo daños, 47 lesiones y cero muertes, en comparación con la semana comprendida desde el 14 hasta el 20 de diciembre de 2020. De igual manera, se evidenció una reducción del cincuenta y cinco por ciento (55%) en el número total de incidentes en comparación con la semana desde el 21 hasta el 31 de diciembre de 2019. Así mismo, con la implementación del referido Decreto Municipal, la velocidad comercial del servicio de transporte público colectivo de pasajeros aumentó de veinticuatro (24) kilómetros por hora (correspondiente al periodo de diciembre 2019 a enero 2020) a veintisiete (27) kilómetros por hora, presentando una mejora de once por ciento (11%), teniendo como una velocidad promedio de los vehículos en general entre cuarenta y dos (42) y cuarenta y cuatro (44) kilómetros por hora.

A sesenta (60) días de la implementación de la medida de reducción de la velocidad de la Autopista Norte (Carrera 64C), los incidentes viales totales se redujeron en un cuarenta por ciento (40%), los incidentes con lesiones decrecieron en un treinta y seis por ciento (36%) y los incidentes solo daños disminuyeron en un treinta y siete por ciento (37%) en comparación con la semana entre el 14 y el 20 de diciembre de 2020. La velocidad promedio de los vehículos en general fue de cuarenta y un (41) kilómetros por hora y la velocidad comercial promedio del servicio de transporte público colectivo de pasajeros continuó en veintisiete (27) kilómetros por hora. El tiempo promedio de viaje fue de ocho punto tres (8.3) minutos, lo que evidencia una reducción de treinta y seis (36) segundos en comparación con los ocho punto nueve (8.9) minutos de tiempo registrado desde el 01 de noviembre al 20 diciembre de 2020.

A cien (100) días de la implementación del Decreto Municipal 1165 de 2020 se evidencia la reducción de un setenta y tres por ciento (73%) de la mortalidad generada por incidentes viales en la Autopista Norte (Carrera 64C)

en comparación las estadísticas correspondientes a los últimos 7 años, y una disminución de ochenta y cuatro por ciento (84%) en comparación con la línea base del año 2019. De igual manera, se mantuvo la velocidad promedio entre los cuarenta (40) y cuarenta y dos (42) kilómetros por hora y los tiempos promedio de viaje entre los ocho punto tres (8.3) y nueve punto tres (9.3) minutos.



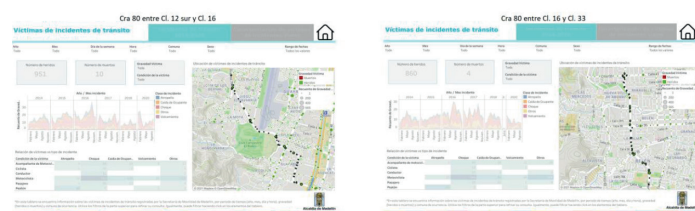
Fuente: Anexo 2 - Informe técnico.

De acuerdo con el Observatorio de Movilidad de Medellín, desde el año 2016 hasta el año 2020 la Avenida 80 - 81 ha sido una de las diez (10) vías de la ciudad con la mayor cantidad de incidentes viales con fallecimientos, razón por la cual se evaluaron 19 criterios de análisis de información que permitieron identificar que en esta vía se presentaron 37 muertes entre los años 2016 y 2020; 153 lesiones por cada muerte entre los años 2014 y 2020; 6.219 incidentes entre 2018 y 2020; 70 segmentos críticos seleccionados por cantidad de muertes entre los años 2015 y 2017; 15.980 segmentos críticos seleccionados por cantidad de incidentes entre los años 2015 y 2017; 14 puntos críticos por lesiones y muertes entre los 2016 y 2018 y 5 puntos críticos combinados.

Vía	Muertes 16-20	Lesiones por muerte 14-20	Incidentes 16-20	Segmentos críticos muertos 15-17	Segmentos críticos totales 15-17	Puntos críticos 16-18	Puntos críticos combinados
San Juan	45	97	7603	31	14410	12	4
La 80	37	153	6219	70	15980	14	5
La 65	34	169	7383	79	17730	9	0
Av. Ferrocarril	25	65	5841	37	9850	9	5
Las Palmas	19	95	2862	1	1980	0	0
Av. Guayabal	16	166	3984	27	9520	1	0
Av. Oriental	16	66	5145	16	5190	4	0
La 45	16	36	591	17	2535	0	0
Barranquilla	10	78	2749	32	7555	5	1
La 30	9	135	2670	21	7470	4	0
Colombia	7	216	3494	33	13590	6	4

Fuente: Anexo 2 - Informe técnico.

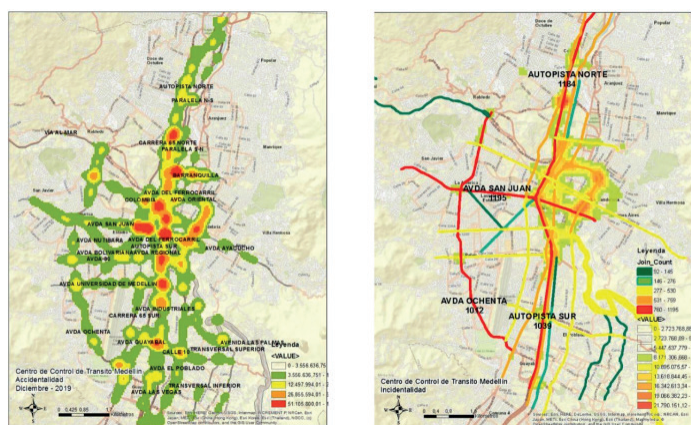
A fin de determinar los puntos críticos combinados, la cantidad de incidentes y de muertes por kilómetro, el número de intersecciones asociada a esta vía, la longitud de los tramos rectos más largos y mayores distancias entre elementos de control al flujo libre, entre otros, se segmentó el corredor por tramos para su correcta evaluación.





Fuente: Anexo 2 - Informe técnico.

De acuerdo con el análisis realizado por el Centro de Control de Tránsito con fundamento en el total de incidentes viales reportados en la ciudad, existe una relación entre la frecuencia de incidentes viales y la cantidad de muertes como se evidencia en el mapa de calor ubicado en la izquierda, donde los tonos amarillos y rojos corresponden a la mayor concentración de incidentes y el mapa de la derecha identifica las vías con mayor cantidad de incidentes en color rojo.



Fuente: Anexo 2 - Informe técnico.

Empleando la metodología aritmética de normalización, mediante la cual se valoran las cantidades de magnitudes diferentes en puntajes estandarizados de 1 a 10, se comparó la información obtenida de la evaluación de los 19 criterios de análisis de este corredor, con los datos de esta evaluación en las otras 10 vías seleccionadas por la alta cantidad de vidas perdidas entre los años 2016 y 2020 (La 65, Avenida Ferrocarril, Avenida Oriental, San Juan, Las Palmas, Avenida Guayabal, la 45, la 30, Colombia y Barranquilla), concluyendo que la Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80 se debe intervenir de manera prioritaria con la medida de reducción del límite máximo de velocidad.

Debido a la relación proporcional entre el aumento de velocidad y los incidentes viales ocasionado por la disminución del campo visual, el aumento de probabilidad de muerte por el impacto de los actores vulnerables como los ciclistas y los peatones, y la disminución de la distancia de frenado y reacción a una condición del entorno, la Secretaría de Movilidad considera necesario y pertinente reducir el

límite máximo de velocidad en la Avenida 80 - 81 entre la

Calle 12 Sur y la Calle 80 en cincuenta (50) kilómetros por hora.

De acuerdo con la experiencia de Göran Nilsson en Suecia, de Poul Greibe en Dinamarca, de Bogotá y de Medellín en la Autopista Norte (Carrera 64C), el Centro de Control de Tránsito, el Sistema Inteligente de Movilidad y el Observatorio de Movilidad, proyecta que con la implementación del límite máximo de velocidad de la Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80 en cincuenta (50) kilómetros por hora, se reducirá entre el cuarenta por ciento (40%) y sesenta por ciento (60%) de la mortalidad vial, el treinta por ciento (30%) de todo tipo de incidente vial, el cuarenta por ciento (40%) de los incidentes con lesiones y se salvarán cuatro (4) vidas cada año en este corredor.

Es necesario y pertinente determinar en cincuenta (50) kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de la Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80, en ambos sentidos, 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 Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80, 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 22 de noviembre de 2021 y hasta las 23:59 horas del 22 de febrero de 2022, 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 23 de febrero de 2022 y hasta las 23:59 horas del 22 de mayo de 2022, 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 23 de mayo de 2022, 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 durante los días 04, 05 y 08 del mes de noviembre de 2021, 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 4 del artículo 1 del Decreto Municipal 171 de 2012, el cual

2022, 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 00:00 horas del 23 de mayo de 2022, el incumplimiento a lo establecido en este Decreto será sancionado con multa.

ARTÍCULO CUARTO. VIGENCIA. El presente Decreto rige a partir de la correspondiente publicación en la Gaceta Oficial de la Alcaldía de Medellín.

quedará así:

“4. Vías Arterias, Vías Principales o Avenidas la velocidad máxima será de sesenta (60) kilómetros por hora, a excepción de:

a. Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y Calle 80, en ambos sentidos, el límite máximo de velocidad será de cincuenta (50) kilómetros por hora”.

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 Avenida 80 - 81 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 22 de noviembre de 2021 y hasta las 23:59 horas del 22 de febrero de 2022, 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 23 de febrero de 2022 y hasta las 23:59 horas del 22 de mayo de

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

DANIEL QUINTERO CALLE
Alcalde

CARLOS MARIO MEJÍA MUNERA
Secretario de Movilidad

MEMORIA JUSTIFICATIVA

<p>Dependencia que desarrollara el proyecto de Norma</p>	<p>Secretaría de Movilidad</p>
<p>Título del Proyecto de Decreto o Resolución:</p>	<p>“Por medio del cual se modifica el numeral 4 del artículo 1 del Decreto Municipal 171 de 2012 relacionado con la determinación del límite máximo de velocidad de la Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80”</p>
<p>1. Antecedentes y las razones de oportunidad y conveniencia que justifican su expedición.</p>	<p>ANTECEDENTES:</p> <p>El artículo 1 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010 establece que: “(...) <i>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</i>”.</p> <p>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 veinte cinco 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.</p> <p>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.</p>

<p>1. Antecedentes y las razones de oportunidad y conveniencia que justifican su expedición.</p>	<p>I Plan Maestro de Movilidad del Valle de Aburrá define las acciones requeridas a corto, mediano y largo plazo para aportar al desarrollo del territorio desde la movilidad, la integración regional, la sostenibilidad ambiental y el respeto por la vida, por tanto, con el Programa 5 “respetamos la vida” pretende reducir el número de víctimas fatales con respecto al año 2018 en 30%, posicionar a la seguridad vial como un componente transversal y primordial en la movilidad y priorizar la visión de cero, como estrategia fundamental para la reducción de accidentes viales.</p> <p>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 semafórica 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.</p> <p>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.</p> <p>De conformidad con el Decreto Municipal 171 de 2012, en las vías arterias, principales o avenidas la velocidad máxima será de sesenta (60) kilómetros por hora, salvo las vías y zonas de la ciudad que no tengan una velocidad señalada expresamente conforme a la Ley y a lo dispuesto en esta norma, la velocidad máxima permitida para todos los vehículos será de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>Por medio del Decreto Municipal 1165 de 2020 se modifica el límite máximo de velocidad de 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), pasando de ochenta (80) kilómetros por hora a cincuenta (50) kilómetros por hora.</p>
---	--

<p>1. Antecedentes y las razones de oportunidad y conveniencia que justifican su expedición.</p>	<p>OPORTUNIDAD:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>De acuerdo con el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1 de la Ley 1239 de 2008, <i>“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”</i>. 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.</p> <p>Conforme 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.</p>
---	--

<p>1. Antecedentes y las razones de oportunidad y conveniencia que justifican su expedición.</p>	<p>CONVENIENCIA:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>De conformidad al Observatorio de Movilidad de Medellín, desde el año 2016 hasta el 2020, la Avenida 80-81 ha sido una de las diez (10) vías de la ciudad con la mayor cantidad de vidas perdidas, por ello, se evaluaron 19 criterios sobre este corredor encontrando que en esta vía se presentaron 37 muertes entre el 2016-2020, 153 lesiones por cada muerte entre 2014 y 2020, 6.219 incidentes entre 2018 y 2020, 70 segmentos críticos seleccionados por cantidad de muertes entre 2015 y 2017, 15.980 segmentos críticos seleccionados por cantidad de incidentes entre 2015 y 2017, 14 puntos críticos por lesiones y muertes entre 2016 y 2018 y 5 puntos críticos combinados.</p> <p>Debido a la relación proporcional entre el aumento de velocidad y los incidentes viales ocasionado por la disminución del campo visual, el aumento de probabilidad de muerte por el impacto de los actores vulnerables como los ciclistas y los peatones, y la disminución de la distancia de frenado y reacción a una condición del entorno, la Secretaría de Movilidad considera necesario y pertinente reducir el límite máximo de velocidad en la Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80 en cincuenta (50) kilómetros por hora.</p>
---	--

<p>1. Antecedentes y las razones de oportunidad y conveniencia que justifican su expedición.</p>	<p>De acuerdo con la experiencia de Göran Nilsson en Suecia, de Poul Greibe en Dinamarca, de Bogotá y de Medellín en la Autopista Norte (Carrera 64C), el Centro de Control de Tránsito, el Sistema Inteligente de Movilidad y el Observatorio de Movilidad, proyecta que con la implementación del límite máximo de velocidad de la Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80 en cincuenta (50) kilómetros por hora, se reducirá entre el cuarenta por ciento (40%) y sesenta por ciento (60%) de la mortalidad vial, el treinta por ciento (30%) de todo tipo de incidente vial, el cuarenta por ciento (40%) de los incidentes con lesiones y se salvarán cuatro (4) vidas cada año en este corredor.</p> <p>Es necesario y pertinente determinar en cincuenta (50) kilómetros por hora el límite máximo de velocidad de la Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80, en ambos sentidos, 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.</p>
<p>2. Normas expresas que otorgan la competencia para la expedición del correspondiente acto.</p>	<p>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 artículos 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2020, los artículos 6 y 7 de la Ley 769 de 2002, el artículo 106 y el parágrafo 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.</p>
<p>3. Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada.</p>	<p>El presente Decreto rige a partir de la correspondiente publicación en la Gaceta Oficial de la Alcaldía de Medellín.</p>
<p>4. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas, si alguno de estos efectos se produce con la expedición del respectivo acto.</p>	<p>El presente Decreto modifica expresamente el numeral 4 del artículo 1 del Decreto Municipal 171 de 2012.</p>
<p>5. Revisión y análisis de decisiones judiciales de los órganos de cierre de que pudieran tener impacto o ser relevantes para la expedición del acto (en caso de que sea procedente)</p>	<p>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.</p>
<p>6. Ámbito de aplicación del respectivo acto y los sujetos a quienes va dirigido</p>	<p>El Decreto tendrá aplicación en la Avenida 80 - 81 entre la Calle 12 Sur y la Calle 80 del Municipio de Medellín y sus destinatarios serán todos los conductores de vehículos automotores que circulen por el referido tramo vial.</p>
<p>7. Impacto económico si fuere el caso, el cual deberá señalar el costo o ahorro, de la implementación del respectivo acto.</p>	<p>N/A</p>
<p>8. Disponibilidad presupuestal (en caso de que sea necesaria)</p>	<p>N/A</p>

<p>9. Cualquier otro aspecto que la Dependencia remitente considere relevante o de importancia para la adopción de la decisión.</p>	<p>Hacen parte íntegra del presente Decreto los siguientes anexos:</p> <p>Anexo 1. Plano de jerarquización vial de la Avenida 80 – 81.</p> <p>Anexo 2. Estudios técnicos realizados por el Centro de Control de Tránsito, el Sistema Inteligente de Movilidad y el Observatorio de Movilidad, pertenecientes a la Secretaría de Movilidad de Medellín, con el objetivo de establecer el límite máximo de velocidad segura para la Avenida 80 – 81.</p> <p>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 durante los días 04, 05 y 08 de noviembre de 2021, 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).</p>
<p>10. Seguridad Jurídica: Dentro del año inmediatamente anterior ya se había reglamentado la misma materia:</p> <p>SI: X NO:</p> <p>Decreto Municipal 1165 de 2020. 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.</p>	