



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20191340381001



09-08-2019

Bogotá D.C, 09-08-2019

Señor:  
JIMMY ALEXANDER GARCÍA URDANETA  
Coordinador G.I.T. Defensa Judicial (A)  
Avenida Calle 24ª Nro. 59 – 42, Torre 4, Piso2  
Bogotá

Asunto: Tránsito – Instalación de reductores de velocidad

Respetado Señor:

En atención a su comunicación trasladada por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS a esta Cartera Ministerial a través de radicado 20193210419562 del 28 de junio de 2019 mediante la cual consulta aspectos relacionados con la instalación de reductores de velocidad, esta Oficina Asesora de Jurídica se pronuncia en los siguientes términos:

#### PETICIÓN

*“ (...) “la instalación de reductores de velocidad es de obligatoria imposición, en qué casos se debe instalar y a cargo de quien”(...)”*

#### CONSIDERACIONES

Sea lo primero señalar que de conformidad con el artículo 8 del Decreto 087 del 17 de enero de 2011 modificado por el Decreto 1773 de 2018, son funciones de la oficina asesora de jurídica de éste Ministerio las siguientes:

*“8.1. Asesorar y asistir al Ministro y demás dependencias del Ministerio en la aplicación e interpretación de las normas constitucionales y legales.*

*8.7. Atender y resolver las consultas y derechos de petición relacionados con las funciones de la oficina, presentados ante el Ministerio por personas de carácter público o privado”.*

Significa lo anterior que sus funciones son específicas no siendo viable entrar a analizar un caso en concreto, así las cosas esté Despacho de acuerdo a sus funciones se referirá de manera general y en lo que le compete al tema objeto de análisis, así:

La Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito terrestres, mediante la cual establece:

*“Artículo 3º. Modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 2º. Autoridades de tránsito. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:*

*(...)*



La movilidad  
es de todos

Ministransporte

ISO 9001:2015



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20191340381001



09-08-2019

*Parágrafo 3º. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.*

*Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.*

*No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.*

(...)

*Artículo 115. Reglamentación de las señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.*

*Parágrafo 1º. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.*

*Parágrafo 2º. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta."*

Por otro lado, el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 1885 de 2015 adoptó el Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, mediante el cual frente a los reductores de velocidad en el capítulo 5 los clasifica como dispositivos para la regulación del tránsito señalando:

*"Existen otros elementos de señalización, distintos de aquellos tratados específicamente en otros capítulos de este Manual, los cuales son utilizados como apoyo o refuerzo a uno o más de los dispositivos ya descritos. El correcto uso de los elementos a que se refiere este capítulo asegura una mejor efectividad y aprovechamiento de la señalización total.*

*La importancia de los elementos aquí tratados en ningún caso es menor a la de los en otros capítulos; por lo tanto, aspectos como su visibilidad, retrorreflectividad, ubicación, credibilidad, oportunidad, conservación y otros factores similares, deben ser abordados con igual profundidad, calidad y detalle.*

*Adicionalmente, en este capítulo se abordan ciertas situaciones y elementos que no se pueden categorizar en ningún otro capítulo de esta Manual.*

#### 5.1. FUNCIÓN

*Los elementos tratados en este Capítulo son utilizados fundamentalmente para:*

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia. Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 4263185

<http://www.mintransporte.gov.co> - PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321



Mintransporte

ISO 9001:2015



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20191340381001



09-08-2019

- Apoyar o reforzar el mensaje entregado por otra señalización o por la misma vía
- Indicar la presencia de elementos físicos
- Indicar la geometría de la vía
- Controlar físicamente el encauzamiento lateral o longitudinal de vehículos y/o personas

#### 5.2. CLASIFICACIÓN

Estos elementos se clasifican según su función en:

- *Indicadores de alineamiento.* Tienen la función de dar a los conductores información visual adicional sobre el alineamiento y la geometría de la vía.
- *Marcadores de obstáculos.* Elementos que son necesarios para la vía pero que representan un peligro de ser impactados.
- *Segregadores y limitadores de flujo.* Son dispositivos utilizados para reforzar la segregación de distintos tipos de usuarios de la vía –vehículos y peatones–, modos de transporte –buses y vehículos livianos– o movimientos.
- *Controladores de velocidad o resaltos.* Son dispositivos usados para controlar físicamente la velocidad de los vehículos.

(...)"

#### 5.8. REDUCTORES DE VELOCIDAD, RESALTOS

El exceso de velocidad con relación a ciertas condiciones de la vía y del entorno es uno de los principales factores que contribuyen al riesgo, ocurrencia y gravedad de los siniestros de tránsito. Existe diversidad de dispositivos diseñados con el propósito de inducir al conductor a reducir su velocidad de operación. En la presente sección se presentan aquellos que pueden ser más convenientes para el uso en tramos y puntos críticos de las vías, siempre que se compruebe su necesidad y se tenga la experiencia de que la señalización vertical y horizontal no ha sido suficiente para disminuir las velocidades operativas de la vía.

Las ondulaciones transversales a la vía, conocidas como resaltos, se constituyen en el elemento más coercitivo para obtener una reducción de velocidad y aumentar la seguridad de las franjas de circulación de peatones, intersecciones, etc.

El resalto, según su diseño, es capaz de reducir la velocidad promedio hasta a 30 km/h, lo que los hace especialmente aptos para vías urbanas de carácter local y de uso de suelo predominantemente residencial y/o donde se ubican establecimientos educacionales. Sin embargo, no son adecuadas para las vías urbanas de velocidad máxima igual o superior a 70 km/h y no se aplican en autopistas ni carreteras, a menos que estas últimas pasen por una zona residencial donde la velocidad máxima sea limitada a 60 km/h o menos.

Estos dispositivos han sido utilizados exitosamente en accesos a intersecciones con altas tasas de siniestros, en cruces donde es necesario proteger el flujo peatonal y en diversos tipos de vía donde es necesario disminuir las velocidades de circulación vehicular.

Se usan en situaciones como las siguientes:

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá Colombia. Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 4263185

<http://www.mintransporte.gov.co> – PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 111321



La movilidad  
es de todos

MINISTERIO DE  
TRANSPORTE

ISO 9001:2015

COMPANÍA

ISO 9001

CERTIFICADA

Certificado No. 50.721/90031P

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20191340381001



09-08-2019

- En zonas urbanas en donde se requiere transitar a bajas velocidades por la presencia permanente de peatones que cruzan la vía
- En zonas escolares ubicadas en áreas urbanas
- En la llegada a estaciones de peaje, previa reducción de velocidad a menos de 50 km/h
- En la llegada a puestos de control
- En algunas zonas residenciales en donde se requiera disminuir la velocidad de los vehículos por antecedentes de siniestralidad

Teniendo en cuenta que los resaltos son muy restrictivos para los conductores, no se debe permitir su uso en los siguientes casos:

- Vías urbanas principales (o de jerarquía superior) o calles que enlacen a estas
- Vías urbanas con volumen vehicular diario superior a 500 vehículos
- Vías urbanas cuyo porcentaje de vehículos pesados supere el 5%
- Vías interurbanas, excepto en acceso para peajes, estaciones de peajes, a la llegada a puestos de control y sitios donde el estudio técnico de ingeniería lo recomienda por una situación especial.
- Vía con pendientes superiores a 8%.

Para la construcción de un resalto, se requiere siempre de un estudio de ingeniería de tránsito que demuestre la conveniencia de su instalación y el tipo de resalto a utilizar. El estudio técnico de ingeniería debe contener como mínimo: estudio de volúmenes y composición vehicular, estudio de volúmenes peatonales, estudio de velocidades, análisis de diseño geométrico, análisis de siniestralidad y determinación del sitio de ubicación del resalto. La entidad a cargo de la vía debe ser quien autorice en definitiva la construcción. Así mismo, dicha entidad deberá verificar que se haya instalado la señalización vertical y horizontal complementaria reglamentada, antes de dar al servicio el resalto.

En todos los casos las superficies inclinadas de los resaltos deben ser pintadas totalmente de color amarillo con pintura retrorreflectiva y se deben colocar un mínimo de 5 tachas retrorreflectivas de color amarillo espaciadas entre sí a 1,5 m, ubicadas a los bordes y en el centro de la vía como se muestra en la Figura 5-25. Todo resalto permanente requiere de las señales SP-25 PROXIMIDAD A RESALTO y SP-26 UBICACIÓN DE RESALTO instalados en el borde externo de cada carril que llega al resalto.

Los reductores de velocidad tipo resalto comúnmente utilizados se clasifican atendiendo su geometría en los siguientes tipos:

- Resalto trapezoidal o Pompeyano
- Resalto parabólico o circular
- Resalto portátil
- Resalto tipo "cojín"

(...)"

De acuerdo a lo anterior, y en atención a su consulta, es importante señalar que esta Cartera Ministerial ha reglamentado las características físicas, técnicas y ubicación de las señales de tránsito y de los dispositivos para la regulación del tránsito como reductores de velocidad, los cuales tienen el propósito de inducir al conductor a reducir su velocidad de operación

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-49, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Esfera, Pisos 9 y 10, Bogotá  
Colombia. Teléfonos: (57+1) 3240800 (57+1) 4263185

<http://www.mintransporte.gov.co> – PQRS-WEB: <http://gestiondocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>

Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Línea Gratuita Nacional 018000112042. Código Postal 11321



**La movilidad  
es de todos**

**ISO 9001:2015**



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20191340381001



09-08-2019

para los cuales conforme lo señala el Manual de Señalización Vial se requiere siempre de un estudio de ingeniería de tránsito que demuestre la conveniencia de su instalación y el tipo de resalto a utilizar, el cual deberá contener como mínimo estudio de volúmenes y composición vehicular, estudio de volúmenes peatonales, estudio de velocidades, análisis de diseño geométrico, análisis de siniestralidad y determinación del sitio de ubicación del resalto y establece también que la entidad a cargo de la vía debe ser quien autorice en definitiva la construcción, en ese orden de ideas es importante indicar que su instalación no es obligatoria.

Como complemento a lo anterior, es importante indicar que el Manual de Señalización Vial indica que los dispositivos de reducción de velocidad se usan en los siguientes lugares:

1. En zonas urbanas en donde se requiere transitar a bajas velocidades por la presencia permanente de peatones que cruzan la vía.
2. En zonas escolares ubicadas en áreas urbanas.
3. En la llegada a estaciones de peaje, previa reducción de velocidad a menos de 50km/h.
4. En la llegada de puestos de control.
5. En lagunas zonas residenciales en donde se requiere disminuir la velocidad de los vehículos por antecedentes de siniestralidad.

Igualmente precisa los lugares en donde no deberían instalarse así:

1. Vías urbanas principales (o de jerarquía superior) o calles que enlacen a estas.
2. Vías urbanas con volumen vehicular diario superior a 500 vehículos.
3. Vías urbanas cuyo porcentaje de vehículos pesados supere el 5%.
4. Vías interurbanas, excepto en acceso para peajes, estaciones de peajes, a la llegada a puestos de control y sitios donde el estudio técnico de ingeniería lo recomienda por una situación especial.
5. Vía con pendientes superiores a 8%.

Por otra parte, es importante que se tenga en cuenta que los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción pueden expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones de la Ley 769 de 2002 conforme lo establece el artículo 3º de dicha disposición.

Igualmente es preciso mencionar que en virtud del artículo 115 de la Ley 769 de 2002 el organismo de tránsito tiene la obligación de cerciorarse de la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito y estas serán establecidas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

En los anteriores términos se absuelve de forma abstracta el objeto de consulta, concepto que se emite dentro del término de treinta (30) días hábiles, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 14 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

ISO 9001:2015



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20191340381001



09-08-2019

Administrativo, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 del 30 de junio de 2015, y tiene el alcance de que trata el artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en consecuencia no son de obligatorio cumplimiento ni tienen efectos vinculantes.

Atentamente,

SOL ANGEL CALA ACOSTA  
Jefe Oficina Asesora de Jurídica (E)

Proyectó: Ángela Aldana Naranjo - Abogada Grupo Conceptos y Apoyo Legal  
Revisó: Dora Ines Gil La Rotta - Coordinadora Grupo Conceptos y Apoyo Legal  
Fecha de elaboración: 09-08-2019  
Número de radicado que responde: 20193210419562  
Tipo de respuesta Total (x) Parcial ( )