

ARTÍCULO 2.4.4.1.9. PÉRDIDA DE VIGENCIA DE LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO. De conformidad con lo establecido en el artículo [2.4.4.1.6](#), del presente Decreto, cuando un Operador de Transporte Multimodal inscrito en el Registro que para el efecto lleva el Ministerio de Transporte deje de mantener en vigencia cualquiera de los requisitos establecidos en los artículos [2.4.4.1.3](#), [2.4.4.1.4](#) y [2.4.4.1.5](#) de este Decreto, según el caso, su inscripción en el Registro perderá su vigencia, de pleno derecho, hasta el momento en que demuestre nuevamente el cumplimiento de los requisitos de inscripción que hubieren perdido su vigencia. El Ministerio de Transporte informará al interesado, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y a la Secretaría General de la Comunidad Andina de Naciones, cuando haya lugar a ello, de la ocurrencia de las circunstancias a que se refiere el presente artículo.

En este caso, el interesado contará con un plazo de tres (3) meses calendario, contados a partir de la fecha en que alguno de los requisitos de inscripción haya perdido su vigencia, para acreditar nuevamente su cumplimiento. Vencido este término sin que el interesado haya renovado el cumplimiento de los requisitos de inscripción que hubieren perdido su vigencia, el Ministerio de Transporte procederá a la cancelación de su inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, de conformidad con lo establecido en los artículos [2.4.4.1.11](#) y [2.4.4.1.12](#) del presente decreto.

(Decreto 149 de 1999, artículo 9o).



ARTÍCULO 2.4.4.1.10. RÉGIMEN JURÍDICO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MULTIMODAL. El régimen jurídico aplicable al contrato de transporte multimodal es el consignado en las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y en las normas que la sustituyan, modifiquen o complementen.

(Decreto 149 de 1999, artículo 10).



ARTÍCULO 2.4.4.1.11. INFRACCIONES. El Operador de Transporte Multimodal cometerá infracción a lo establecido en el presente Capítulo, cuando incurra en alguna de las siguientes conductas:

1. Cuando obtenga la inscripción en el registro en forma fraudulenta.
2. Cuando no tenga actualizado cualquiera de los requisitos de inscripción establecidos en los artículos [2.4.4.1.3](#), [2.4.4.1.4](#) y [2.4.4.1.5](#) del presente decreto.
3. Cuando incumpla la entrega trimestral de información estadística, al Ministerio de Transporte, sobre sus operaciones de transporte multimodal, de acuerdo con la reglamentación que se expida para el efecto.
4. Cuando incumpla o propicie el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas, de las regulaciones de transporte expedidas por el Ministerio de Transporte.
5. Cuando incumpla o propicie el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas, de las normas aduaneras y las regulaciones que expida la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
6. Cuando incumpla o propicie el incumplimiento por parte de sus agentes, dependientes o subcontratistas de las normas y regulaciones relativas al transporte de sustancias controladas,

peligrosas, de circulación restringida y de todas aquellas mercancías cuyo transporte está sujeto a un régimen especial.

(Decreto 149 de 1999, artículo 11).



ARTÍCULO 2.4.4.1.12. SANCIONES. Sin perjuicio de las sanciones contempladas en otros ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, el Operador de Transporte Multimodal que incurra en alguna de las infracciones establecidas en el artículo anterior, estará sujeto a la imposición de las siguientes sanciones:

1. Suspensión del Certificado de Registro por un mínimo de treinta (30) días calendario, para la infracción señalada en el numeral 3 del artículo [2.4.4.1.11](#) del presente decreto. Pasado el término de suspensión la sanción se mantendrá hasta tanto el Operador de Transporte Multimodal cumpla con la obligación que la motivó. Si el Operador de Transporte Multimodal continúa incumpliendo por más de noventa (90) días calendario se hará acreedor a la cancelación de la inscripción en el Registro, la cual no podrá ser solicitada nuevamente antes de un (1) año calendario.

2. Suspensión del Certificado de Registro, por el término de 60 días calendario, para las infracciones establecidas en los numerales 4, 5 y 6 del artículo [2.4.4.1.11](#) del presente Decreto.

3. Suspensión del Certificado de Registro, por el término de 90 días calendario, en caso que el Operador de Transporte Multimodal sea sancionado más de una vez por la comisión de cualesquiera de las infracciones señaladas en los numerales 3, 4, 5 y 6 del artículo [2.4.4.1.11](#) del presente decreto. Esta sanción, por la comisión de la infracción señalada en el numeral 5 del artículo [2.4.4.1.11](#) de este decreto, conlleva la efectividad de la garantía constituida a favor de la Nación - Unidad Administrativa Especial - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, de acuerdo a lo estipulado en el Decreto [2685](#) de 1999 y sus normas reglamentarias.

4. Cancelación de la inscripción en el Registro, en el evento contemplado en el numeral 2 del artículo [2.4.4.1.11](#) del presente Decreto. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el Registro en el término de un (1) año.

5. Cancelación de la inscripción en el Registro, en caso que el Operador de Transporte Multimodal sea sancionado más de tres veces por la comisión de cualesquiera de las infracciones señaladas en los numerales 4, 5 y 6 del artículo [2.4.4.1.11](#) del presente Decreto. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal pueda solicitar nuevamente su inscripción en el término de tres (3) años.

6. Cancelación de la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, para la infracción indicada en el numeral 1 del artículo [2.4.4.1.11](#) del presente Decreto. Esta cancelación impedirá que el Operador de Transporte Multimodal sancionado pueda solicitar nuevamente, en cualquier tiempo, su inscripción en dicho Registro.

PARÁGRAFO 1o. Las sanciones serán impuestas mediante resolución motivada, previa formulación de pliego de cargos por parte del Ministerio de Transporte y teniendo en cuenta los descargos que presente el Operador de Transporte Multimodal en un término de treinta (30) días calendario, contados a partir de la notificación del pliego de cargos.

PARÁGRAFO 2o. El acto administrativo que resuelva sobre la imposición de las sanciones a que se refiere el presente artículo será susceptible de los recursos en la vía gubernativa establecidos en la Ley [1437](#) de 2011.

PARÁGRAFO 3o. De conformidad con lo establecido en el artículo 7o de la Ley 336 de 1996, los agentes o representantes en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros, responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que le sean aplicables por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 149 de 1999, artículo 12).



ARTÍCULO 2.4.4.1.13. SANCIÓN A OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL NO INSCRITOS EN EL REGISTRO. Toda persona que desarrolle operaciones de transporte multimodal en el territorio nacional, o desde o hacia Colombia, sin estar previamente inscrita en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal establecido en el presente Capítulo, estará sujeta a una sanción consistente en la imposición de una multa equivalente a 200 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

De conformidad con lo establecido en el artículo 7o de la Ley 336 de 1996, los agentes o representantes en Colombia de Operadores de Transporte Multimodal extranjeros responderán solidariamente con sus representados o agenciados por el cumplimiento de las obligaciones y las sanciones que les sean aplicables por el Ministerio de Transporte.

(Decreto 149 de 1999, artículo 13).



ARTÍCULO 2.4.4.1.14. RÉGIMEN ADUANERO. Lo previsto en el presente Decreto se aplicará sin perjuicio de lo establecido en el Decreto [2685](#) de 1999 y las normas que lo modifiquen, sustituyan, complementen o reglamenten.

(Decreto 149 de 1999, artículo 14).



ARTÍCULO 2.4.4.1.15. DOCUMENTOS EXPEDIDOS EN EL EXTERIOR O EN IDIOMA EXTRANJERO. Para los efectos contemplados en este Capítulo, en todo caso, los documentos expedidos en el exterior o en idioma extranjero, deberán cumplir con los requisitos establecidos en el artículo [251](#) de la Ley 1564 de 2012.

(Decreto 149 de 1999, artículo 15).



ARTÍCULO 2.4.4.1.16. REGLAMENTACIÓN. El Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación que estime necesaria para dar adecuado cumplimiento a lo establecido en el presente Capítulo.

(Decreto 149 de 1999, artículo 16).

TÍTULO 5.

LINEAMIENTOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE CORREDORES LOGÍSTICOS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA PARA EL PAÍS Y PARA LA ARTICULACIÓN DE LOS ACTORES QUE CONVERGEN SOBRE ESTOS.



ARTÍCULO 2.4.5.1. CORREDORES LOGÍSTICOS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA. Para los efectos señalados en el artículo 69 de la Ley 1682 de 2013, son corredores logísticos de importancia estratégica aquellos medios físicos que facilitan el intercambio y el desarrollo del comercio en general, por los cuales se moviliza la carga tanto de comercio exterior como del comercio interno, permitiendo la vinculación entre los nodos de producción y consumo junto con sus áreas de influencia, sea en tramos urbanos, suburbanos y rurales, así como los medios físicos que los conecten con las infraestructuras de servicios regionales, nacionales e internacionales. Un corredor logístico articula de manera integral, como una unidad, uno o varios orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y todas aquellas actividades orientadas a la facilitación del comercio.

(Decreto 1478 de 2014, artículo 1o).



ARTÍCULO 2.4.5.2. ESTABLECIMIENTO DE CORREDORES LOGÍSTICOS DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA. De conformidad con los lineamientos establecidos en el artículo anterior, el Ministerio de Transporte establecerá los corredores logísticos de importancia estratégica del país.

(Decreto 1478 de 2014, artículo 2o).



ARTÍCULO 2.4.5.3. ARTICULACIÓN. El Ministerio de Transporte será la instancia encargada de articular los actores públicos y privados en la gestión de las acciones relacionadas con el flujo de carga que sean requeridas en un corredor logístico de importancia estratégica y el monitoreo y seguimiento de las mismas.

(Decreto 1478 de 2014, artículo 3o).



ARTÍCULO 2.4.5.4. REGLAMENTACIÓN COORDINADA. El Ministerio de Transporte y los municipios con jurisdicción sobre los corredores de importancia estratégica expedirán la reglamentación relativa al flujo de los vehículos de carga en los corredores definidos, con el objetivo, entre otros, de: (i) articular de manera adecuada la infraestructura y los servicios sobre los cuales se presta el transporte, (ii) armonizar las características del eje vial (intersecciones a nivel y desnivel, variantes, accesos, calzadas de servicio, señalización horizontal y vertical, entre otros), (iii) efectuar las inversiones en infraestructura para la logística, y (iv) garantizar las condiciones estables de operación del corredor de manera continua. Para tal fin, se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

1. Análisis previo:

1.1. Descripción del corredor.

1.2. Tipos de flujos (regionales, nacionales o internacionales) que se presentan.

1.3. Volúmenes y características del tráfico de carga, relacionándolo con los volúmenes de tráfico restantes.

1.4. Propósito de la reglamentación.

1.5. Diagnóstico de impacto y/o afectación de áreas y poblaciones.

2. Condiciones de reglamentación vehicular:

2.1. Alternativas para el tráfico que se pretende restringir, analizando las capacidades disponibles en estas, las condiciones que permitirían la operación y las distancias de viaje adicionales.

2.2. Tipología vehicular que busca reglamentar.

2.3. Tipos de carga que pretende reglamentar.

3. Efectos previstos:

3.1. Operacionales, referidos a la utilización de los equipos de transporte y a los que se generarán sobre los corredores logísticos y vías alternativas.

3.2. Económicos, referidos a las variaciones en tiempos y costos para los flujos reglamentados.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte convocará y efectuará mesas de coordinación en las que se analizarán los aspectos que sirven de fundamento para la expedición de la reglamentación correspondiente, junto con la documentación soporte, para posterior conocimiento y valoración de la Comisión Intersectorial de Corredores Logísticos, a efectos de obtener el concepto técnico-económico.

(Decreto 1478 de 2014, artículo 4o).

TÍTULO 6.

RED NACIONAL DE CARRETERAS A CARGO DE LA NACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS Y PLAN DE EXPANSIÓN DE LA RED NACIONAL DE CARRETERAS.

ARTÍCULO 2.4.6.1. RED NACIONAL DE CARRETERAS A CARGO DEL INVIA. Fijar para el 31 de agosto de 2001, la Red Nacional de Carreteras a cargo del Instituto Nacional de Vías y adoptar el Plan de Expansión de la Red Nacional de Carreteras de acuerdo al Documento Conpes número 3085 del 14 de julio de 2000.

(Decreto 1735 de 2001, artículo 1o).

ARTÍCULO 2.4.6.2. TRANSFERENCIA DE PROYECTOS A LA NACIÓN. La transferencia a la Nación de aquellos proyectos cuya nacionalización no se ha perfeccionado, de conformidad con los términos del Documentos Conpes número 3085 del 14 de julio de 2000, la adelantará el Ministerio de Transporte en coordinación con el Instituto Nacional de Vías.

(Decreto 1735 de 2001, artículo 2o).

ARTÍCULO 2.4.6.3. ESTRATEGIA DE INVERSIÓN. El Instituto Nacional de Vías adoptará la estrategia de inversión planteada en el Documento Conpes número 3085 de julio 14 de 2000, incluyendo la implementación de una metodología para la priorización de sus inversiones.

(Decreto 1735 de 2001, artículo 3o).

ARTÍCULO 2.4.6.4. RED NACIONAL DE CARRETERAS CONSTRUIDA A CARGO DEL INVIAS. Fijar para el 31 de agosto de 2001, la Red Nacional de Carreteras construida a cargo del Instituto Nacional de Vías, de conformidad con el Documento Conpes número 3085 del 14 de julio de 2000, la cual está constituida por 16.575,1 km. de los cuales 11.650,4 km. corresponden a carreteras pavimentadas y 4.924,70 km. a carreteras en afirmado, de acuerdo con la evaluación realizada en diciembre de 1999, así:

CONSULTAR TABLAS EN EL ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF.

PARÁGRAFO 1o. Los sectores de la Red Nacional de Carreteras que se mencionan a continuación se encuentran al 31 de agosto de 2001 en la etapa de construcción y/o mantenimiento y operación por el Sistema de Concesión, contratos realizados por el Instituto Nacional de Vías:

CONSULTAR TABLA EN EL ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF.

PARÁGRAFO 2o. Los sectores de la red nacional de carreteras que se mencionan a continuación se encuentran al 31 de agosto de 2001 a cargo de los entes territoriales, mediante Convenios Interadministrativos, por solicitud de los mismos. La Nación no podrá realizar inversiones en estos sectores hasta tanto no sean retornados a la Nación, una vez se concluya el plazo de ejecución de los contratos de obra pública por el sistema de concesión que suscribieron los entes territoriales con terceros:

1. Troncal de Occidente

2505	Cali-Palmira-Andalucía, Sector Buga-Andalucía	36.61
2506	Andalucía-Cerritos, Sector Andalucía-La Paila	23.08
2510	Medellín-Los Llanos, Sector Medellín (variante de Bello)- T de Hatillo	23.65
Total	83.34	

11. Transversal del Caribe

9007	Barranquilla-Santa Marta y Acceso al Puente Laureano Gómez, Sector Barranquilla-Ciénaga (K62)	61.70
------	---	-------

(Decreto 1735 de 2001, artículo 4o).



ARTÍCULO 2.4.6.5. CONSTRUCCIÓN DE LA RED NACIONAL DE CARRETERAS NO INCLUIDA EN EL DOCUMENTO CONPES 3085. El Instituto Nacional de Vías, al 31 de agosto de 2001, adelanta la construcción de los sectores que se describen a continuación, que pertenecen a la Red Nacional de Carreteras, los cuales no fueron incluidos dentro del Documento Conpes 3085, por cuanto en este solo se incluyó la red vial nacional de carreteras construida. Las inversiones en estos sectores se realizarán de acuerdo con las estrategias de inversión planteadas en el Documento Conpes número 3085 de julio 14 de 2000. Estos sectores son:

MRIV VERO D.O. 49523 OT 2122217 OR 1-4000 14

(Decreto 1735 de 2001, artículo 5o).

TÍTULO 7.

MEDIDAS ESPECIALES SOBRE FAJAS DE RETIRO.

CAPÍTULO 1.

EN LAS CARRETERAS DEL SISTEMA VIAL NACIONAL.



ARTÍCULO 2.4.7.1.1. CONSTRUCCIONES O MEJORAS. Para los efectos de lo previsto en el artículo 55 de la Ley 1682 de 2013, cuando se refiere a construcciones o mejoras debe entenderse todo tipo de actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

(Decreto 1389 de 2009, artículo 1o).



ARTÍCULO 2.4.7.1.2. LICENCIAS AMBIENTALES, LICENCIAS DE INTERVENCIÓN Y OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y OTROS. Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2o de la Ley 1228 de 2008 deberá, para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite correspondiente.

(Decreto 1389 de 2009, artículo 2o).

CAPÍTULO 2.

EN PASOS URBANOS DE LA RED NACIONAL DE CARRETERAS A CARGO DE LA NACIÓN.



ARTÍCULO 2.4.7.2.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN. El presente Capítulo aplica para las carreteras de la Red Vial a cargo de la Nación que se encuentran bajo la administración del Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura o entes territoriales, incluyéndose los pasos urbanos.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 2o).



ARTÍCULO 2.4.7.2.2. DEFINICIONES. Para efectos de interpretación y aplicación del presente Capítulo se describen las siguientes definiciones:

-- Pasos Urbanos: se entenderán única y exclusivamente como el tramo o sector vial urbano, de la Red Vial a cargo de la Nación administrada por el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, o los entes territoriales, que se encuentran al interior o atraviesan la zona urbana de los diferentes Municipios.

-- Fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos: constituyen zonas de reserva o de exclusión para carreteras.

-- Vías de servicio: corresponde a aquellas vías construidas sensiblemente paralelas a la vía a cargo de la Nación, que sirven para el acceso a los predios colindantes a la vía con el fin de no interrumpir el flujo vehicular. Estas vías estarán separadas de la vía a cargo de la Nación mediante elementos físicos y estarán conectadas a ella a través de carriles de aceleración o desaceleración los cuales serán definidos por los estudios técnicos con base en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo modifique, adicione y/o sustituya.

-- Variante: carretera que se construye por fuera del perímetro urbano de los municipios con el fin de desviar a los vehículos que realicen un recorrido y no tengan intención de ingresar a dicho perímetro.

-- Ampliación de vías: entiéndase por ampliación de vías aquellas obras que se realizan en vías construidas y que contemplan la construcción de nuevos carriles.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 3o).



ARTÍCULO 2.4.7.2.3. PASOS URBANOS EXISTENTES. En pasos urbanos existentes al 6 de agosto de 2010, donde no se pretenda realizar ampliación de las vías a cargo de la Nación, las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión serán definidas por la autoridad municipal, las cuales deberán cumplir con las normas aplicables para el tipo de proyecto así como ajustarse al Plan de Ordenamiento Territorial de cada Municipio, garantizando la normal operación de la vía. En estos casos la competencia de la Nación será de paramento a paramento de la vía, siempre y cuando la vía continúe a cargo de la Nación. Cuando se requiera expedir licencias de construcción, la entidad territorial deberá consultar ante la entidad que administra la vía con el fin de conocer si existe o no proyectos de ampliación, cambio de categoría y/o construcción de vías en esta.

PARÁGRAFO. Los permisos y autorizaciones para proyectos de construcción, mejoramiento, mantenimiento y ampliación de edificaciones colindantes a los pasos urbanos de las vías de la Red Vial Nacional, deberán ser tramitados ante el respectivo Ente Territorial.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 4o).



ARTÍCULO 2.4.7.2.4. AMPLIACIÓN, CAMBIO DE CATEGORÍA Y/O CONSTRUCCIÓN DE VÍAS EN PASOS URBANOS. Cuando la entidad que administra la vía a cargo de la Nación requiera realizar la ampliación y/o construcción de vías nuevas en pasos urbanos, las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, no podrán ser inferiores al ancho de la vía y cinco (5) metros más, medidos a lado y lado de la vía, de tal forma que se permita dar secuencia y uniformidad a la infraestructura vial.

PARÁGRAFO 1o. La ejecución de todo proyecto de infraestructura o mobiliario urbano, de carácter público o privado que se desarrollen a partir de las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, de que trata este artículo, se sujetarán a la normatividad del respectivo ente territorial.

PARÁGRAFO 2o. Los proyectos de infraestructura a operar en calzada sencilla, doble calzada o

par vial, deberán considerar e incluir en sus diseños la construcción de vías de servicios y su mantenimiento estará a cargo de la entidad territorial. Los cinco (5) metros serán medidos a partir del borde externo de la vía de servicio y su área respectiva podrá ser utilizada para instalación de mobiliario urbano siempre y cuando no afecte la seguridad de los usuarios.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 5o).



ARTÍCULO 2.4.7.2.5. ADQUISICIÓN DE ZONAS REQUERIDAS PARA EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA. Para los efectos de lo previsto en el artículo 3 de la Ley 1228 de 2008, en cuanto a declaración de interés público de las Fajas de Retiro Obligatorio, las Entidades Adscritas al Ministerio de Transporte que tengan la función de Administrar la Red Vial Nacional, los Departamentos, los Distritos Especiales y los Municipios cuando requieran adelantar obras destinadas al mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación, realizarán la adquisición únicamente de las zonas de terreno que se requieran de conformidad con los estudios, diseños y/o necesidades técnicas para adelantar la ejecución de las obras públicas, garantizando condiciones de seguridad y operación de la vía.

PARÁGRAFO. En concordancia con lo ordenado en el artículo 35 de la Ley 105 de 1993, con el objeto de adelantar la adquisición de las zonas de terreno requeridas para el mejoramiento, mantenimiento y/o rehabilitación y/o cualquier otra intervención que se requiera, estas se realizarán de conformidad a los instrumentos de Gestión de Suelo establecidos en las Leyes [9](#) de 1989, [388](#) de 1997, 1682 de 2013 y 1742 de 2014 demás normas complementarias o aquellas que las complementen o modifiquen.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 6o).



ARTÍCULO 2.4.7.2.6. DESARROLLO DE OBRAS EN FAJAS DE RETIRO. En las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, definidas en la Ley 1128 <sic, 1228> de 2008 y en el presente Capítulo, solo se permite el desarrollo de obras que permitan facilitar el transporte y tránsito y de los servicios conexos a la vía, tales como construcción de carriles de aceleración y desaceleración; así como la ubicación o instalación de elementos necesarios que aseguren y organicen la funcionalidad de la vía, como elementos de semaforización y señalización vial vertical, mobiliario urbano, ciclorutas, zonas peatonales, estaciones de peajes, pesajes, centros de control operacional, áreas de servicio, paraderos de servicio público, áreas de descanso para usuarios, y en general las construcciones requeridas para la administración, operación, mantenimiento y servicios a los usuarios de la vía, contempladas por la entidad que administra la vía dentro del diseño del proyecto vial.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 7o).



ARTÍCULO 2.4.7.2.7. FAJAS DE RETIRO EN VARIANTES. Para las variantes que forman parte de la Red Vial a cargo de la Nación, se establecen los siguientes anchos de fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión:

1. Carreteras de primer orden sesenta (60) metros.
2. Carreteras de segundo orden cuarenta y cinco (45) metros.
3. Carreteras de tercer orden treinta (30) metros.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 8o).



ARTÍCULO 2.4.7.2.8. DESARROLLO DE OBRAS COLINDANTES EN VÍAS NO URBANAS O VARIANTES. Para todos los desarrollos urbanísticos, industriales, comerciales, logísticos, de zona franca o puertos secos que se desarrollen colindante a una vía o variante a cargo de la Nación, los accesos a las propiedades colindantes y de estas a dichas vías o variantes, con el fin de no interrumpir el flujo vehicular, se realizarán a través de vías de servicio o de carriles de aceleración y desaceleración, definidos de acuerdo con el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo modifique, adicione y/o sustituya.

PARÁGRAFO 1o. Las Entidades Territoriales en coordinación con las entidades que administran la vía o la variante a cargo de la Nación, de acuerdo con estudios técnicos y lo definido en su respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, establecerán si los accesos a las propiedades colindantes y de estas con las vías o variantes a cargo de la Nación, se realizan a través de vías de servicio o de carriles de aceleración y desaceleración. No obstante, si la variante es en doble calzada o con proyección a doble calzada, los accesos a las propiedades colindantes y de estas a la variante se deberán realizar a través de vías de servicio.

PARÁGRAFO 2o. En caso de que se establezca que los accesos se deben realizar a través de vías de servicio, estas vías serán construidas a partir de las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión, definidas en la Ley 1228 de 2008 y en el presente Capítulo. La conexión de las vías de servicio a las vías o variantes a cargo de la Nación se realizará mediante carriles de aceleración y desaceleración definidos en los estudios técnicos de acuerdo con el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo adicione y/o sustituya. La construcción y mantenimiento de estas infraestructuras serán definidos por la entidad territorial en coordinación con los particulares y se deberán adelantar los trámites respectivos ante la entidad que administra la vía a cargo de la Nación.

PARÁGRAFO 3o. En caso de que se establezca que los accesos se deben realizar a través de carriles de aceleración y desaceleración, estos serán construidos por los particulares, de acuerdo con el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente expedido por el Instituto Nacional de Vías, o aquel que lo adicione y/o sustituya. En este sentido el particular deberá adelantar los trámites respectivos ante la entidad que administra la vía a cargo de la Nación.

PARÁGRAFO 4o. Con el objeto de garantizar la primacía del interés general representado en el servicio público de transporte y la equidad de los usuarios de la vía, en caso que se construyan variantes o vías no urbanas, la entidad que administra la vía deberá respetar el acceso existente a los predios públicos o privados, colindantes a la variante o vía no urbana. En este sentido, dichos accesos se deberán restituir en iguales o mejores condiciones a las existentes, por parte de la entidad que administra la vía, sin que ello obligue a construir el cruce directo de la variante o vía no urbana cuando esta sea en doble calzada, para lo cual los usuarios deberán realizar los giros y cruces en las intersecciones y retornos diseñados.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 9o).



ARTÍCULO 2.4.7.2.9. PROTECCIÓN AL ESPACIO PÚBLICO. De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2o del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, en el artículo 4 de la Ley 1228 de 2008 y el presente Capítulo, los Alcaldes Municipales y demás autoridades de policía

deberán proteger y conservar el espacio público representado en las fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión definidas en la Ley 1228 de 2008, por lo tanto adelantaran los procedimientos administrativos y/o judiciales que se requieran para efectos de evitar que particulares adelanten construcciones nuevas en dichas zonas.

PARÁGRAFO 1o. Es deber de los Gobernadores y Alcaldes proteger las zonas de terreno y fajas de retiro adquiridas por el Gobierno Nacional, en virtud del Decreto ley 2770 de 1953 y la Ley 1228 de 2008. Por lo tanto deberán dar inicio a las acciones administrativas y/o judiciales para obtener la restitución de los bienes inmuebles respectivos, cuando sean invadidos o amenazados so pena de incurrir en falta grave.

PARÁGRAFO 2o. Para los efectos previstos en el presente artículo, sin perjuicio de las funciones asignadas a los Alcaldes Municipales, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las demás autoridades de tránsito de todo orden quedan obligadas a reportar a los alcaldes y gobernadores sobre cualquier ocupación que se evidencie en las fajas de retiro obligatorio de las vías de la Red Vial Nacional y en general de cualquier comportamiento anormal con respecto al uso de dichas fajas.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 10).



ARTÍCULO 2.4.7.2.10. REGLAMENTACIÓN DE LOS ENTES TERRITORIALES. La reglamentación sobre las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión en pasos urbanos de la Red Nacional de Carreteras a cargo de los Departamentos, Distritos Especiales y Municipios, será establecida por las respectivas Entidades Territoriales, propendiendo en todo momento por un adecuado, armónico y articulado desarrollo de su territorio con las políticas del Gobierno Nacional.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 11).



ARTÍCULO 2.4.7.2.11. REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS. Los Entes Territoriales, las Empresas de Servicios Públicos, las Empresas Mixtas y/o Privadas con redes o con cualquier infraestructura de transporte o suministro de bienes y servicios ubicadas en las fajas de retiro obligatorio de las vías a cargo de la Nación, deberán reportar ante la entidad que administra la respectiva vía, la ubicación y especificaciones técnicas de dichas redes. Lo anterior no genera derechos particulares a las empresas.

PARÁGRAFO 1o. La información correspondiente a las redes o cualquier infraestructura de transporte o suministro de bienes y servicios, deberá ser reportada en formatos compatibles con los utilizados en el Sistema Integral Nacional de Carreteras - SING.

(Decreto 2976 de 2010, artículo 12).



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma del Ministerio de Relaciones Exteriores

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de julio de 2019

