

Artículo 3. El presente Decreto Local rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los diecisiete (17) días del mes de mayo de dos mil veintitrés (2023).

ÓSCAR YESID RAMOS CALDERÓN
Alcalde Local de Chapinero

RESOLUCIÓN DE 2023

SECRETARÍA DE MOVILIDAD - SDM

RESOLUCIÓN N° 137609 **(26 de mayo de 2023)**

“Por medio de la cual se restringe la circulación de Ciclomotores por las vías troncales y carriles preferenciales para transporte público en el Distrito Capital.”

LA SECRETARIA DE DESPACHO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD- SDM,

en ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas en el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, el artículo 2° de la Ley 1310 de 2009, modificado por el artículo 56 de la Ley 2197 de 2002, el numeral 3° del artículo 8 de la Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte, los literales a, h, j del Acuerdo Distrital 257 de 2006, numeral 2° del artículo 2° de la Ley 769 de 2002 y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2° de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” define la acera o andén, infracción y vehículo de la siguiente forma:

“Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta. (...)”

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material. (...)”

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o

cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. (...)”

Que adicionalmente el artículo 2° de la Ley ibídem define y establece la clasificación de las vías, la autopista, la calzada, el carril y lo correspondiente a la ciclorruta de la siguiente forma:

“Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril. (...)”

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos. (...)”

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos. (...)”

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva. (...)”

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista. (...)”

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo. (...)”

Que de lo anterior se precisa que, el artículo 2° de la Ley 769 de 2002 señala varias definiciones en materia de tránsito y transporte, dentro de las cuales se encuentra la correspondiente a los vehículos, así como la determinación de las clases de vías y la descripción de sus componentes, funciones y alcance.

Que el artículo 3 de la Ley ibídem, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010 establece que son autoridades de tránsito, entre otras, “Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. (...)”.

Que el artículo 6 de la Ley ibid. establece que serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción “d) *Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales. (...)*”.

Que el inciso primero del artículo 7° de la Ley en comento, modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022 establece que: “*Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. (...)*”.

Que el artículo 2° de la Ley 1310 de 2009 “*Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.*”, modificado por el artículo 56 de la Ley 2197 de 2002 establece las siguientes definiciones: “(...) **Organismos de Tránsito y Transporte:** Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción. **Autoridad de Tránsito y Transporte:** Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al artículo 3° de la Ley 769 de 2002. (...)” (Negrilla fuera de texto)

Que, en suma, mediante la Resolución 160 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte “*Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones.*”, compilada por el capítulo noveno de la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022 “Por medio del cual se expide la Resolución Única Compileria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte” se establecieron las condiciones para adelantar el registro de los vehículos automotores de tipo ciclomotor de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, ante los organismos de tránsito en el país, así como reglamentar la revisión técnico-mecánica ante los Centros de Diagnóstico Automotor, y las condiciones para su circulación.

Que el artículo 5.9.3 de la Resolución ibídem estableció la definición de ciclomotor de la siguiente forma: “(...) **Motociclo, ciclomotor o Moped:** Vehículo automotor de dos (2) ruedas, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³ si es de combustión interna ni potencia nominal superior a 4 kW si es eléctrico.”

Que el artículo 5.9.2.1 de la Resolución mencionada reguló lo correspondiente a la circulación de vehículos de la siguiente forma:

“Artículo 5.9.2.1. Tránsito. Sin perjuicio de las condiciones de circulación determinadas en la Ley 769 de 2002 y la Ley 1811 de 2016, los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, sólo podrán movilizarse por las vías terrestres de uso público y privadas abiertas al público, cumpliendo con las condiciones aquí establecidas:

1. Deberán circular en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad. Lo cual incluye entre otros, dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que refleje luz roja, direccionales, espejos retrovisores, placa y señal acústica.
2. Deben transitar por el centro del respectivo carril.
3. **No podrán transitar sobre las aceras o andenes, ciclovías, ciclorrutas o cualquier tipo de ciclo infraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. (Negrilla fuera de texto)**
4. Los conductores y acompañantes deberán en todo caso transitar portando casco conforme a la reglamentación existente en términos de calidad y durabilidad de cascos para motociclistas.
5. Después de las 18:00 y antes de las 06:00 o cuando las condiciones de visibilidad lo ameriten, los conductores y acompañantes deberán portar chaleco refractivo.
6. Licencia de Tránsito del vehículo.
7. Seguro obligatorio (SOAT).
8. Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

Parágrafo 1: Los numerales 4 y 5 del presente artículo aplicarán exclusivamente para los vehículos automotores tipo ciclomotor y tricimoto de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía.

Parágrafo 2: Los numerales 6, 7 y 8 del presente artículo, aplicarán exclusivamente para los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que ingresen al país o que hayan sido fabricados en el país con posterioridad al 2 de febrero de 2017.

(Resolución 160 de 2017, artículo 8) (...)"

Que el Artículo 5.9.4.5 de la citada resolución del Ministerio de Transporte, establece que: *"Prohibiciones. En ningún caso se podrá realizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, so pena de incurrir en las sanciones establecidas en la Ley 769 de 2002 o la norma que la adicione, modifique o sustituya."*

Que el Acuerdo Distrital 257 de 2006 *"Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras disposiciones."* estableció el sector movilidad, creando la Secretaría Distrital de Movilidad. Adicionalmente, el artículo 21 de la norma referida señaló la estructura general administrativa del sector central, el cual se compone de: a. El Despacho del Alcalde o Alcaldesa Mayor; b. Los Consejos Superiores de la Administración Distrital; c. Las Secretarías de Despacho, d. Los Departamentos Administrativos y e. Las Unidades Administrativas Especiales sin personería jurídica, estableciendo en el artículo 23 como funciones de los secretarios de despacho, entre otras las correspondientes a:

"a. Actuar como ente rector del respectivo sector administrativo de coordinación en el Distrito Capital, lo cual implica entre otras facultades liderar y orientar, bajo las directrices del Alcalde o Alcaldesa Mayor y de los Consejos Superiores de la Administración Distrital, la formulación de las políticas generales, estrategias, planes, programas y proyectos del respectivo Sector Administrativo de Coordinación."

h. Preparar los proyectos de acuerdo, de decreto, de resolución y demás actos administrativos que deban dictarse relacionados con su sector. (...)"

j. Cumplir las funciones y atender los servicios que les están asignados y dictar, en desarrollo de los acuerdos y decretos distritales, las decisiones administrativas para tal efecto."

Que a través del Decreto Distrital 672 de 2018 se modificó la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad estableciendo en su artículo 2°, entre otras funciones la correspondiente a "2. Fungir como autoridad de tránsito y transporte. (...)"

Que a partir de lo anterior se considera que, existe la facultad para la Secretaría Distrital de Movilidad en calidad de Organismos de Tránsito y Transporte, de 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, en este mismo sentido lo establecido en el capítulo noveno de la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022, la cual adicionalmente señala una facultad reglamentaria, consignada en el numeral 3° del artículo 5.9.2.1 del acto administrativo en mención.

Que en sentencia del Consejo de Estado, Sala de Contencioso Administrativo, Sección primera de fecha veintiocho (28) de abril de 2022, con número de radicación 47001 23 31 000 2012 00414 01, Consejero Ponente Oswaldo Giraldo López, el alto tribunal se pronunció en cuanto al derecho de libertad de locomoción en el siguiente sentido:

"(...) el derecho de libertad de locomoción ha sido entendido desde una doble connotación: la primera de ellas, relacionada con su importancia para la materialización en el ejercicio de otras garantías constitucionales, como la educación, el trabajo y la salud; y la segunda, que dicho derecho no es absoluto; por el contrario, puede ser limitado por la administración siempre que esa clase de medidas no impliquen su supresión o desvanecimiento, de modo que se haga impracticable, y que ello es viable si se aducen razones de prevalencia del interés general siempre que no marginen valores, principios y derechos constitucionales. (...)"

De lo anterior es posible colegir que las restricciones al derecho de locomoción deben ser proporcionales y razonables, de modo que no se afecte su núcleo esencial; por ende, el Juez se encuentra en la obligación de valorar si éstas: (a) persiguen un fin constitucionalmente admisible, (b) no se encuentran prohibidas en el ordenamiento jurídico, y (c) son consecuentes para lograr el propósito de la Administración en términos de razonabilidad, (...)"

Que el artículo 154 del Decreto Distrital 555 de 2021 *"Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."* define las Franjas de circulación para el transporte público de alta y media capacidad: *"Son áreas continuas que permiten la circulación de vehículos de los sistemas de transporte público de alta y media capacidad o la inserción de su infraestructura"*. Esta franja puede ser de carril exclusivo, preferencial, carril compartido o mixto. Puede discurrir dentro del perfil de la calle o de manera independiente como vía férrea o trazado de sistemas de cable aéreo, atravesando otros espacios urbanos.

Que adicionalmente en cuanto a los carriles preferenciales estos encuentran su desarrollo en el artículo

12 del Decreto 319 de 2006 y los artículos 4 y 5 del Decreto Distrital 409 de 2014, en cuanto a que, la primera norma precisa que el “Sistema de Movilidad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. D.C., con base en las estipulaciones del presente Decreto, y bajo las condiciones previstas en la Ley 310 de 1996, sus normas reglamentarias y modificatorias, y las demás disposiciones que prevean la integración del transporte público colectivo y el masivo.”.

Que en cuanto a los artículos 4 y 5 del Decreto 409 de 2014 se encuentra lo siguiente:

“Artículo 4. CARRILES PREFERENCIALES. A lo largo de la infraestructura existente para la circulación de vehículos, podrán establecerse carriles preferenciales para la operación de vehículos del SITP.

Parágrafo 1. La Secretaría Distrital de Movilidad, con base en los estudios técnicos elaborados para el efecto, podrá establecer carriles preferenciales en la ciudad y definir las condiciones de su operación.

Parágrafo 2. El Instituto de Desarrollo Urbano adelantará las adecuaciones necesarias en la infraestructura de la ciudad, para garantizar la adecuada operación de los carriles preferenciales.

Artículo 5. CONDICIONES DE OPERACIÓN. Los carriles preferenciales tendrán las siguientes condiciones mínimas de operación:

1. Sólo podrán circular en los carriles preferenciales los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad, los vehículos del transporte público colectivo durante la etapa de transición al SITP, los vehículos particulares que van a acceder a predios (incluyendo ascenso y descenso de personas), realizar giros derechos o utilizar las bocacalles en la vías transversales al corredor y los vehículos de transporte público individual y transporte escolar (siempre y cuando se encuentren prestando dicho servicio) que requieran realizar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros. La incorporación para el uso del carril preferencial para acceder a predios, hacer giros y usar bocacalles, así como para el ascenso y descenso de pasajeros de transporte público individual y transporte escolar, deberá realizarse en la cuadra anterior o más próxima a la maniobra.

2. Ningún vehículo particular o de transporte público individual, podrá realizar paradas momentáneas o dejar o recoger pasajeros en los paraderos del SITP.

3. Se priorizará a través de dispositivos de señalización el carril derecho de cada una de las calzadas para el uso preferencial del Sistema Integrado de Trans-

porte Público y la posibilidad de adelantamiento por el siguiente carril en zonas de paradero o ante una situación de contingencia.

4. La operación de los carriles preferenciales estará definida en ambas calzadas del corredor, indicando el carril preferencial para el Sistema Integrado de Transporte Público.

5. La señalización podrá indicar el orden para el uso de los carriles de la calzada.

6. Los vehículos del SITP deberán operar de acuerdo con el protocolo establecido por TRANSMILENIO S.A. para el efecto.

Parágrafo 1. La autoridad de tránsito sancionará la inobservancia de los numerales 1 y 2 del presente artículo, con las infracciones C14 y C19 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, respectivamente, sin perjuicio de que pueda sancionar cualquier otra conducta que contravenga las normas de tránsito y que esté tipificada en la normatividad vigente.

Parágrafo 2. La Secretaría Distrital de Movilidad deberá monitorear todas las condiciones de operación de los carriles preferenciales y podrá modificarlas en caso de ser necesario.”

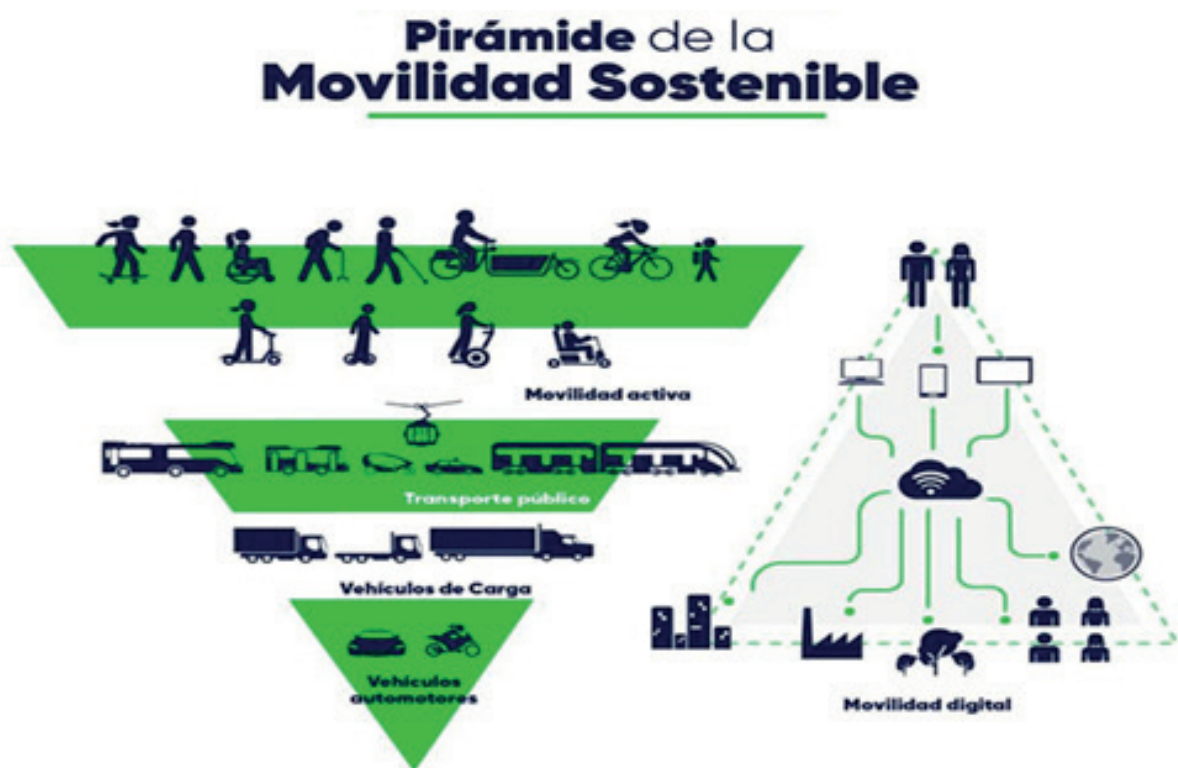
Que posteriormente, se expidió el Acuerdo Distrital 761 de 2020, “Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, el cual incluyó en el artículo 9, entre otros propósitos, el No. 4 correspondiente al de “Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, ¿Qué busca? La promoción de modos sostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento, teniendo a la red de metro regional, de buses y a la red de ciclorutas como ejes articuladores de la movilidad tanto de la ciudad como de la región” y cuyo logro previsto corresponde a: “Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional, el sistema integrado de transporte público y la red de ciclorutas.”. A su vez el artículo 12 del Acuerdo Distrital ibídem determinó las metas propósitos asignadas al propósito No. 4.

Que el artículo 2° de la Ley 769 de 2002, referido anteriormente establece la definición de vías, dentro de las cuales se encuentra la arteria, peatonal, principal, ordinaria, **troncal**, y establece la definición de la autopista, calzada y carril, señalando la naturaleza de las mismas.

Que en este mismo sentido la citada Resolución 160 de 2017 compilada por el capítulo noveno de la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022 señala en el artículo 5.9.2.1. las condiciones de circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, disponiendo además en el numeral tercero, la potestad para las autoridades competentes de establecer aquellas vías en donde se prohíba dicha circulación, facultad aplicable a la Secretaría Distrital de Movilidad, dada su calidad de autoridad de tránsito como organismo de tránsito y transporte y las funciones que le fueron asignadas en el Acuerdo Distrital 257 de 2006 y el Decreto Distrital 672 de 2018.

Que adicionalmente, es importante tener en cuenta que actualmente existen prioridades en el sistema de movilidad a nivel mundial, establecidas en función de la “pirámide de la movilidad sostenible” la cual señala justamente que son el peatón y el ciclista los actores viales más importantes de dicho sistema, partiendo de la premisa basada en su vulnerabilidad. Dentro del marco de política pública se propende por una movilidad sostenible, incluyente y democrática que prime sobre el interés particular. Esto se realiza incrementando y priorizando el espacio público disponible para los ciclistas y peatones, cambiando el paradigma de que las vías son sólo para los vehículos privados.

Figura No.1 Jerarquía de la movilidad urbana (pirámide de la movilidad sostenible)



Fuente: SDM, 2022

Que igualmente, es importante mencionar que Bogotá genera acciones para mejorar la seguridad vial basados en la aproximación del enfoque de Visión Cero¹,

¹ “La Visión Cero acepta que el ser humano comete errores, es frágil, y que los elementos del sistema vial son los que condicionan un comportamiento seguro. Por esa razón Visión Cero atribuye la responsabilidad de los siniestros viales a las partes involucradas en la planeación, el diseño y la operación del sistema de transporte pues todos son responsables de un desempeño seguro. Además, la Visión Cero integra acciones, metas y programas bajo un mismo fin considerando que para la sociedad el costo económico de las muertes y los heridos graves es mayor al que se puede llegar a invertir protegiéndolas.” (PDSV 2017-2026)

adoptado bajo el Decreto 813 de 2017 - Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026. Como parte de este Plan se acoge el principio que a mayor velocidad, mayor gravedad del siniestro, ya que este factor incrementa las probabilidades de estar involucrado en un siniestro y aumenta la gravedad de las consecuencias del mismo, ya que la fuerza del impacto influye directamente en el cuerpo humano.

Que ahora bien, teniendo en cuenta los factores anteriormente expuestos, desde la Secretaría Distrital de Movilidad se busca reducir los conflictos viales, dando prioridad a los usuarios más vulnerables (peatones y ciclistas). Los motociclos, ciclomotores o moped tienen una velocidad considerablemente mayor que una bicicleta o un peatón, lo que puede originar lesiones de gravedad en estos actores viales por la transmisión de la energía cinética.

Que mejorar la seguridad para los ciclistas es una de las razones más importantes que justifican la implementación de cicloinfraestructura, por ello la segregación en muchas de ellas es clave para reducir los conflictos entre usuarios viales y la gravedad del siniestro. Con la incursión de ciclomotores en la cicloinfraestructura, se afecta de manera negativa la gestión de la seguridad vial de los ciclistas y peatones, la cual abarca una variedad de medidas cuyo objetivo es brindar condiciones de coherencia, directividad, seguridad, comodidad y atractividad a los ciclistas. El enfoque de “sistema seguro” es la base de dichas medidas, las cuáles van más allá de establecer límites de velocidad y condiciones de circulación de todos los actores viales, por lo que deben reducirse las interacciones que puedan resultar riesgosas, teniendo en cuenta el entorno, las características de la infraestructura y el riesgo de los más vulnerables.

Que las Subsecretarías de Política de Movilidad, Gestión de la Movilidad y la Oficina de Seguridad Vial elaboraron el Documento Técnico de Soporte “*Para el establecimiento de medidas de circulación de ciclomotores en el Distrito Capital*” DPM-ET-003-2023, concluyendo que “(...) con el fin de mitigar los efectos adversos de la circulación de los vehículos tipo ciclomotor, motociclo o moped sobre la malla vial, es necesario tener en cuenta indicaciones básicas en aspectos de circulación y/o tránsito sobre la infraestructura autorizada y seguridad vial de este tipo de vehículos, considerando que estos alcanzan una velocidad considerablemente mayor que una bicicleta o un peatón, lo que puede originar lesiones de gravedad en estos actores viales por la transmisión de la energía cinética. (...) adicionalmente “(...) 5. Con el fin de minimizar los impactos negativos a los usuarios del transporte público en términos de seguridad vial, tiempos de viaje y velocidad de los buses, los vehículos tipo ciclomotor, motociclo o moped además de lo establecido por la Ley 769 de 2012 y la Resolución 160 de 2017 compilada por el capítulo noveno de la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022 expedidas por el Ministerio de Transporte, no deben transitar por las franjas de circulación para el transporte público de alta y media capacidad.”

Que a partir de las consideraciones presentadas anteriormente se requiere la expedición de un acto administrativo a través del cual se regule la circulación de los vehículos ciclomotores de que trata la Resolución 160 de 2017 compilada por el capítulo noveno de la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022 expedidas por el Ministerio de Transporte, en la ciudad de Bogotá D.C. destinada a contribuir en la seguridad de las personas a partir de la facultad de intervención del Estado en tal materia y previo desarrollo de la proporcionalidad y razonabilidad en la medida.

Que con el fin garantizar la participación ciudadana y dando cumplimiento al numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-, así como, el artículo 10 del Decreto Distrital 474 de 2022, la Secretaría Distrital de Movilidad publicó en el portal único LegalBog Participa ubicado en la página web de la Secretaría Jurídica Distrital el presente proyecto de resolución desde el día diez (10) hasta el diecisiete (17) de abril de 2023, término durante el cual se presentaron observaciones, las cuales fueron atendidas e incluidas en la matriz de observaciones y respuestas a los proyectos de actos administrativos.

RESUELVE:

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto regular la circulación en el Distrito Capital de los vehículos tipo ciclomotor, motociclo o moped de que trata la Resolución 160 de 2017 compilada por el capítulo noveno de la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022, expedidas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación. El presente acto administrativo es aplicable para la circulación de los vehículos tipo ciclomotor, motociclo o moped definidos en el artículo 3 de la Resolución 160 de 2017 compilada por el capítulo noveno de la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022, del Ministerio de Transporte y rige en toda la jurisdicción del Distrito Capital.

Artículo 3. Circulación. Además de lo establecido por la Ley 769 de 2012 y la Resolución 160 de 2017 compilada por el capítulo noveno de la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022 expedidas por el Ministerio de Transporte, los vehículos tipo ciclomotor no podrán transitar por las franjas de circulación para el transporte público de alta y media capacidad, especificadas a continuación:

3.1. Por los carriles preferenciales para el Sistema Integrado de Transporte Público que para el caso de Bogotá corresponden a la avenida carrera 7 entre

calles 32 y 134 en ambos sentidos de circulación, avenida Boyacá entre avenida Villavicencio y calle 134 en ambos sentidos de circulación, carrera 15 entre calles 72 y 100, calle 19 entre carrera 3 y avenida NQS en ambos sentidos de circulación, calle 72 entre avenida carrera 7 y carrera 13 en ambos sentidos de circulación, avenida Primero de Mayo entre carrera 80 y carrera 10 en ambos sentidos de circulación, avenida de Las Américas entre carrera 50 y avenida Ciudad de Cali en ambos sentidos de circulación y avenida NQS entre avenida carrera 68 y calle 94 en ambos sentidos de circulación.

3.2. Por las vías troncales del Sistema Integrado de Transporte Público, que para el caso de Bogotá corresponden a la Troncal Caracas entre Portal Usme y Calle 80, Troncal Norte entre Calle 80 y Calle 192, Troncal NQS Central entre Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista Norte) y Avenida Calle 13, Troncal NQS Sur entre Avenida Calle 13 hasta el límite con el Municipio de Soacha, Eje Ambiental entre Avenida Caracas y Calle 22, Troncal Calle 26 entre Portal El Dorado y Calle 22, Troncal 80 entre Portal de la 80 y Avenida Paseo de los Libertadores, Troncal Suba entre Portal Suba y Calle 80, Troncal Carrera 10 entre Portal 20 de Julio y Avenida Calle 26, Troncal Américas entre Portal Américas y Avenida Caracas y Avenida Calle 6 entre Avenida NQS hasta la Avenida Caracas.

Artículo 4. Vigilancia y Control. El control y vigilancia de lo dispuesto en la presente resolución estará a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, quien deberá coordinar sus acciones con la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte.

Artículo 5. Pedagogía. La Secretaría Distrital de Movilidad en el marco de sus competencias adelantará acciones pedagógicas en pro de la seguridad vial, cultura ciudadana y movilidad sostenible a los diferentes actores viales en especial a las personas que usan el vehículo tipo ciclomotor, motociclo o moped.

Artículo 6. Sanciones. El incumplimiento de la disposiciones establecidas en la presente Resolución, conllevarán a la imposición de las infracciones establecidas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, y lo dispuesto en la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte.

Artículo 7. Vigencia. La presente resolución rige posterior a su publicación en el Registro Distrital.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., a los veintiséis (26) días del mes de mayo de dos mil veintitrés (2023).

DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO

Secretaria de Despacho