

**RESOLUCIÓN NÚMERO 1815115 DE 2025**

“Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015 “Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Carrera Séptima, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y se dictan otras disposiciones”

EL(LA) SECRETARIO DE DESPACHO (E) DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD- SDM, en ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas por los artículos 3, 6 y 119 de la Ley 769 de 2002, los literales h, j y l del artículo 23, los literales a, b y e del artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, los numerales 1, 2, 5, 7 del artículo 2 y los numerales 5, 7, 9 del artículo 4 del Decreto Distrital 672 de 2018, el parágrafo 1 del artículo 4 Decreto Distrital 409 de 2014 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, enlista las autoridades de tránsito dentro de las cuales reconoce a los Gobernadores y los Alcaldes y a los Organismos de Tránsito de carácter distrital. En este mismo sentido el artículo 6 *ídem* señala que son organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana.

Que el inciso 1 del artículo 7 *ibídem* dispone 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 55 *ejusdem*, establece que *“Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito”*.

Que el artículo 60 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 17 de la Ley 1811 de 2016, establece que: *“Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce (...)”*.

Que el artículo 64 *ídem* dispone que: *“Todo conductor debe ceder el paso a los vehículos de ambulancias, cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército orillándose al costado derecho de la calzada o carril y deteniendo el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible. En todo caso los vehículos de emergencia deben reducir la velocidad y constatar que les han cedido el derecho de paso al cruzar una intersección (...)”*.

Que el inciso 2 del artículo 66 *ibídem*, prevé que en ningún caso el conductor podrá detener su vehículo sobre *“(…) un carril exclusivo, paralelo preferencial de alimentadores o compartidos con los peatonales, pertenecientes al STTMP (...)”*

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR16-MD03 V 3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co

**RESOLUCIÓN NÚMERO 1815115 DE 2025**

“Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015 “Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Carrera Séptima, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y se dictan otras disposiciones”

Que el artículo 67 *ejusdem*, establece que todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril.

Que los artículos 73 y 76 de la Ley 769 de 2002, reglamentan los casos en los cuales no se debe adelantar otros vehículos y los lugares en los cuales está prohibido el estacionamiento, respectivamente.

Que los artículos 94 y 95 ídem, modificado por el artículo 9º de la Ley 1811 de 2016 *ejusdem*, desarrollan las normas generales y específicas para la circulación de bicicletas disponiendo que: “ (...) No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello. (...) 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público (...)”.

Que el artículo 119 *ibidem*, consagra que: “Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.”

Que el artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 “Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.” define la infraestructura de transporte como “un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.”. En este mismo sentido el artículo 3 y 4 de la misma norma, regula las características e integración de infraestructura de transporte.

Que el parágrafo 1 del artículo 4 del Decreto Distrital 409 de 2014, “Por el cual se adoptan medidas para la optimización de la infraestructura vial del sistema integrado de transporte público”, faculta a la Secretaría Distrital de Movilidad para establecer carriles preferenciales como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad y definir sus condiciones de operación, de acuerdo con los estudios técnicos elaborados para tal efecto.

Que el Decreto Distrital 672 de 2018, “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”, establece que la Secretaría Distrital de Movilidad como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, ejercerá funciones de formulación y orientación de las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR16-MD03 V 3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co

**RESOLUCIÓN NÚMERO 1815115 DE 2025**

“Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015 “Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Carrera Séptima, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y se dictan otras disposiciones”

Que el artículo 9 del Decreto Distrital 555 de 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial”* establece que: *“A partir de la escala local se busca ordenar territorios con mejor equivalencia poblacional y correspondencia con los determinantes ambientales, históricas y culturales de su ocupación, al interior de los cuales se garanticen condiciones mínimas de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y sociales y acceso a empleo, en desplazamientos a través de medios no motorizados o en transporte público con recorridos de entre 15 y 30 minutos (...)”*.

Que el artículo 92 *ídem* define el Sistema de Movilidad como: *“(…) el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, y al desplazamiento de mercancías. (...)”*, priorizando la circulación de modos de transporte limpios y sostenibles.

Que el numeral 2 del precitado artículo 92, define la Red del Transporte Público de Pasajeros urbano, rural y regional como: *“(…) el conjunto de infraestructuras de transporte que dan soporte territorial a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, y permiten la integración y operación de los medios de transporte público en el ámbito urbano, rural y regional”*, funcionando como infraestructura de soporte para la conectividad, integración modal e incentivos para el uso de modos de movilidad sostenible y responsable.

Que el artículo 93 ejusdem establece, entre otras, las siguientes estrategias territoriales del Sistema de Movilidad:

“1. Optimizar y completar las infraestructuras para la movilidad

(...) e. Consolidación de la malla vial arterial para dar continuidad a los flujos y dinámicas de movilidad.

f. Conectividad de la malla vial intermedia para dar soporte a los flujos de escala estructurante y la accesibilidad a la escala de proximidad, y cualificación de la malla de proximidad y del cuidado para garantizar la accesibilidad y el uso, goce y disfrute del espacio público para la movilidad.

g. Intervención de los perfiles viales a partir del concepto de calles completas para consolidar el espacio público para la movilidad. (...)

2. Promover modos de transporte limpios y sostenibles

a. Construcción de una red férrea y de corredores de alta capacidad, para garantizar la prestación efectiva del servicio del transporte público, urbano, rural y regional.

(...)





RESOLUCIÓN NÚMERO 1815115 DE 2025

“Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015 “Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Carrera Séptima, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y se dictan otras disposiciones”

d. Consolidación de las áreas y nodos de integración modal para optimizar viajes, la accesibilidad, conectividad al transporte que contribuyan al aprovechamiento eficiente del suelo de su zona de influencia para la localización de servicios sociales. (...)”.

Que el numeral 3 del artículo 154 del precitado Decreto Distrital 555 de 2021, dispone que 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 (...)”*, garantizando la continuidad de todos los modos de transporte.

Que el artículo 157 *idem* define la red de transporte público urbano de pasajeros como aquella que, soporta las dinámicas funcionales del área urbana y de conexión rural y regional, que es un componente ordenador del territorio, la cual se constituye por: *“(...) 1. Los corredores de transporte público, 2. La infraestructura de soporte del transporte público, 3. Los complejos de integración modal - CIM, y, 4. Las áreas de integración multimodal - AIM.”*

Que el Decreto Distrital 497 de 2023 *“Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*, fija la orientación de las políticas de movilidad a partir de objetivos y metas de movilidad sostenible articuladas con el Plan de Ordenamiento Territorial - POT del Distrito, con el fin de garantizar la formulación y ejecución de estrategias, programas, planes y proyectos que mejoren la calidad de vida de la ciudadanía y la competitividad de la ciudad de Bogotá D.C.

Que el artículo 9 *idem* establece como metas estratégicas del componente estratégico del PMSS, entre otras, las siguientes: *“1. Disminuir el tiempo de viaje promedio en los viajes Bogotá-Región en el sistema de transporte público, 2. Aumentar los viajes promedio diarios del SITP, 3. Disminuir el tiempo de viaje promedio en Bogotá D.C., en el sistema de transporte público, 4. Aumentar el acceso a oportunidades de empleo con tiempos de viaje menor o igual a 30 minutos, a través del SITP, 5. Reducir el porcentaje de gasto en transporte público en hogares pobres y vulnerables, 6. Aumentar la percepción satisfactoria de las personas usuarias del SITP, 7. Aumentar el número de viajes en movilidad activa en Bogotá - Región, 8. Aumentar la cobertura del transporte público de pasajeros en Unidades de Planeamiento Local UPL rurales de Bogotá D.C (...)”*

Que el artículo 81 *ibidem*, dispone que la Secretaría Distrital de Movilidad deberá velar por la gestión de la demanda de transporte en Bogotá D.C. enfocándose en el uso eficiente del espacio público para una mejor convivencia de todas y todos los actores viales, priorizando el buen uso de la infraestructura existente, la mejora y ampliación de la oferta de infraestructura y servicios para los modos de transporte sostenibles.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad mediante Resolución 540 de 2009, fijó los lineamientos y recorridos internos dentro del perímetro de la ciudad de Bogotá D.C. para el servicio de transporte de pasajeros por carretera autorizados por el Ministerio de Transporte cuyo origen - destino es la

4

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR16-MD03 V 3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



RESOLUCIÓN NÚMERO 1815115 DE 2025

“Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015 “Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Carrera Séptima, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y se dictan otras disposiciones”

ciudad capitalina, señalando de manera expresa lo relacionado con los sitios y lugares autorizados para el ascenso y descenso de pasajeros en consideración de los corredores y recorridos autorizados.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad emitió la Resolución SDM 560 de 2015 *“Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Carrera Séptima, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y se dictan otras disposiciones (...)”*, a través de la cual se establece en la carrera 7ª del Distrito Capital de Bogotá, un carril preferencial para la operación de los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público, en el tramo comprendido entre las Calles 31 y 134.

Que la Subsecretaría de Política de Movilidad y Subsecretaría de Gestión de la Movilidad elaboraron el estudio técnico **STPUB-DTS-002-2025** *“Evaluación técnica para la modificación de las condiciones de operación del carril preferencial de la carrera 7 entre calle 31 y calle 134 sustento modificación resolución 560 de 2015”*, mediante el cual se concluye que: *“La ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, como la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB) y la Troncal Carrera 7 (Tramo adjudicado entre Calle 99 a Calle 200), al igual que los proyectos urbanísticos e inmobiliarios localizados en el área de influencia del carril preferencial, conllevan condiciones especiales para la operación de este carril y del corredor de la Carrera 7. En este sentido, es relevante considerar que el Corredor de la Carrera 7 es uno de los ejes principales de movilidad del Borde Oriental de la ciudad, y que presenta a lo largo de su recorrido secciones viales variables, con un perfil vial reducido desde la Calle 100 hacia el sur, limitando la capacidad vial para el transporte público, el transporte privado y la movilidad no motorizada (movilidad activa). Por tanto, la operación del carril preferencial de la Carrera 7 requiere ajustar los parámetros vigentes para atender de la mejor manera las exigencias que plantean las obras y la implementación de los nuevos proyectos urbanísticos y de movilidad. (...) Bajo las nuevas condiciones de tránsito del carril, se considera adecuado modificar las condiciones de operación de este tramo, en el cual se permita que todos los vehículos circulen por el carril preferencial de la Carrera Séptima, entre las calles 31 y 134. También se permite el giro a la derecha para acceso o salida de predios y bocacalles, y paradas momentáneas para ascenso y descenso de pasajeros, salvo en los paraderos del SITP. Lo anterior, siempre y cuando no se bloquee la intersección.”*

Que en consecuencia, es necesario expedir el presente acto administrativo, modificando el artículo 2º de la Resolución 560 de 2015, estableciendo condiciones de operación de los vehículos que circulan en la carrera 7ª del Distrito Capital de Bogotá, en el tramo comprendido entre las Calles 31 y 134, en atención a las nuevas situaciones de hecho que modifican las condiciones de operación de la zona indicadas.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 y el artículo 69 del Decreto Distrital 479 de 2024 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Distrital del Sector Gestión Jurídica”*, el presente acto administrativo fue publicado en el portal único *“LegalBog Participa”*, desde el día 13 hasta el día 22 de agosto de 2025, término en el cual se recibieron observaciones de la ciudadanía, las cuales fueron atendidas a través de la Matriz de Observaciones, sin que se generarán modificaciones en el texto.

5

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR16-MD03 V 3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co

**RESOLUCIÓN NÚMERO 1815115 DE 2025**

“Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015 “Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Carrera Séptima, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y se dictan otras disposiciones”

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1. Modifíquese el artículo 2 de la Resolución 560 de 2015, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 2. CONDICIONES OPERACIONALES. Las condiciones de operación del carril preferencial de la carrera 7ª, son las siguientes:

2.1. Operación del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-, los vehículos del sistema:

2.1.1 Pueden hacer maniobras de adelantamiento en las zonas de paradero o ante una situación de contingencia, utilizando el carril mixto contiguo al preferencial.

2.1.2. Pueden circular por los carriles diferentes al preferencial, haciendo cambio de carril al preferencial para realizar las paradas programadas en las zonas de paradero.

2.2. Operación Transporte Público Individual -TPI-, los vehículos tipo Taxi:

2.2.1 Pueden circular por el carril preferencial de la Carrera 7, con o sin pasajeros, siempre y cuando no obstruyan la normal operación del SITP, para lo cual, deberán dar prioridad a los buses del SITP.

2.2.2 Pueden realizar giros a la derecha para acceso o salida de predios y para tomar bocacalles.

2.2.3. Pueden realizar paradas momentáneas para ascenso y descenso de pasajeros, salvo en los paraderos del SITP.

2.2.4 No pueden realizar estacionamiento sobre el carril preferencial, ni bloquear el carril ni las intersecciones del corredor, ni afectar la operación del SITP.

2.3. Operación servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, los vehículos de servicio intermunicipal:

2.3.1 Pueden circular por el carril preferencial y realizar paradas momentáneas solo en los sitios autorizados por la Secretaría Distrital de Movilidad en la Resolución SDM 540 de 2009 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

2.3.2 No puede realizar estacionamiento sobre el carril preferencial, ni bloquear el carril ni las intersecciones del corredor, ni afectar la operación del SITP.

2.3.3 Pueden utilizar el carril preferencial para giros a la derecha para acceso a bocacalles o en intersecciones viales para este tipo de giros.

2.4. Operación Transporte Público Especial, los vehículos de servicio especial:

2.4.1 Pueden circular por el carril preferencial dando prioridad a los buses del SITP, para lo cual deberán optar por circular por los carriles mixtos a la izquierda del carril preferencial incluyendo la calzada central, cuando esté disponible.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR16-MD03 V 3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

6



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co

RESOLUCIÓN NÚMERO 1815115 DE 2025

“Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015 “Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Carrera Séptima, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y se dictan otras disposiciones”

2.4.2 Pueden realizar giros a la derecha para acceso o salida de predios y bocacalles, y paradas momentáneas para ascenso y descenso de pasajeros, salvo en los paraderos del SITP.

2.4.3 No pueden realizar estacionamiento sobre el carril preferencial, ni bloquear el carril ni las intersecciones del corredor, ni afectar la operación del SITP.

2.5. Operación de vehículos de emergencia, vehículos tipo ambulancia, cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia, de la Policía o Ejército, cuando se encuentren en servicio:

2.5.1. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 64 del Código Nacional de Tránsito los vehículos de emergencia pueden circular por el carril preferencial y por los carriles mixtos.

2.6. Operación de vehículos de servicio particular, los vehículos de servicio particular

2.6.1 Pueden circular por el carril preferencial dando prioridad a los buses del SITP, para lo cual deberán optar por circular por los carriles mixtos a la izquierda del carril preferencial incluyendo la calzada central, cuando esté disponible.

2.6.2 Pueden realizar giros a la derecha para acceso o salida de predios y bocacalles, y paradas momentáneas para ascenso y descenso de pasajeros, salvo en los paraderos del SITP.

2.6.3. Deberán dar paso a los vehículos del SITP sobre el carril mixto, a la izquierda del carril preferencial, para permitir que realicen adelantamientos seguros.

2.6.4 No pueden realizar estacionamiento sobre el carril preferencial, ni bloquear el carril ni las intersecciones del corredor, ni afectar la operación del SITP.

2.7. Operación Transporte de Carga, los vehículos de carga

2.7.1 No pueden realizar estacionamiento sobre el carril preferencial, ni bloquear el carril ni las intersecciones del corredor, ni afectar la operación del SITP. Sin embargo para su circulación, y las actividades de cargue y descargue continuarán rigiéndose de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 840 de 2019 y el Decreto 077 de 2020 o las demás disposiciones que los sustituyan, modifiquen o adicionen.

2.8. Tránsito de Ciclistas. El corredor cuenta con infraestructura exclusiva para ciclistas, la cual ofrece mejores condiciones de seguridad, comodidad y continuidad en sus desplazamientos. Por tal motivo, se recomienda su uso como alternativa preferente para la operación de la bicicleta. No obstante, los ciclistas que opten por circular por la calzada deberán hacerlo de manera segura y en armonía con los demás actores viales.

ARTÍCULO 2. CONTROL Y VIGILANCIA. Corresponderá a la Secretaría Distrital de Movilidad, la vigilancia y el control de las medidas adoptadas en la presente Resolución.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR16-MD03 V 3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co



RESOLUCIÓN NÚMERO 1815115 DE 2025

“Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015 “Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Carrera Séptima, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y se dictan otras disposiciones”

ARTÍCULO 3. DIVULGACIÓN. La Administración Distrital adelantará la divulgación y socialización de la presente Resolución.

ARTÍCULO 4. VIGENCIA. La presente Resolución rige a partir del día siguiente a su publicación y modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad.

PUBLÍQUESE, Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C. a los dieciseis día(s) del mes de Septiembre de 2025.



Paulo Andres Rincon Garay
Secretario de Despacho (e)

Firma mecánica generada en 16-09-2025 12:06 PM

Anexos: SI

Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Control de Transito y Transporte
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Adriana Marcela Neira Medina-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Diana Carolina Duran Forero-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura
Aprobó: Martha Cecilia Bayona Gómez-Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito
Aprobó: Natalia Catalina Cogollo Uyabán-Dirección de Normatividad y Conceptos
Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Paulo Andres Rincon Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Sonia Aleyzandra Gaona Uscategui-Subdirección de Transporte Privado
Elaboró: Luis Miguel Jimenez Caballero

8

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR16-MD03 V 3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co