

	PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	DIR-SIG
		Versión: 02
		Serie: 100-20.2
	Resolución No. (544) de 2026. "POR LA CUAL SE ADOPTA EL DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN DEL CORREDOR 09 DE CICLO INFRAESTRUCTURA SOBRE LA CARRERA 35 ENTRE CALLES 34 Y 45, Y LA CARRERA 35A ENTRE CALLES 45 Y 52, EN EL MARCO DE LA REINGENIERÍA DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA".	Página 1 de 5

EL SUBDIRECTOR TECNICO DE LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO DE BUCARAMANGA.

En uso de sus facultades Constitucionales y Legales, en especial las establecidas en La Ley 769¹ de 2002, el Acuerdo Municipal No. 016 de 25 de agosto de 1980 expedido por el Concejo Municipal de Bucaramanga, el Decreto Municipal No. 0221 del 30 de noviembre de 2001 expedido por la Alcaldía Municipal de Bucaramanga, el Acuerdo No. 007 del 10 de diciembre de el Decreto Municipal No. 0221 del 30 de noviembre de 2001 expedido por el Consejo Directivo de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, expedida por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, el Decreto **0221** de 20 de diciembre de 2022 expedido por la Alcaldía Municipal de Bucaramanga, y

CONSIDERANDO:

- Que el artículo 01 de la Constitución Política prevé que: "Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general."
- Que el artículo 02, ibidem, establece los fines de Estado, destacando: "servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución..."
- Que así mismo en dicho artículo, señala que las autoridades de la República están instituidas para: *"proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares."*
- Que el artículo 24 de la Constitución Política señala que: *"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él y a permanecer y residenciarse en Colombia"*.
- Que los artículos 79 y 80 de la Constitución Política, consagra el derecho que tienen todas las personas de gozar de un ambiente sano, así como el deber y fin del Estado de proteger la diversidad e integridad ambiental, así como el de implementar los planes y medidas, para la protección de este, fomentando la educación ambiental para la protección de los recursos naturales, garantizando un desarrollo sostenible, su conservación y restauración del medio ambiente.
- Que conforme al artículo 95 de la Constitución Política, los derechos de los ciudadanos implican a su vez, deberes, obligaciones y responsabilidades, entre otros, respetar la constitución y la ley, respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios, apoyar a las autoridades y colaborar para el buen funcionamiento de esta.
- Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, prevé que: *"(...) Todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes acogidos a los principios rectores aplicables al Código Nacional de Tránsito, invocando, entre otros, los principios de seguridad de los usuarios, la movilidad, educación, descentralización, cubrimiento, plena identificación, calidad, libre acceso y oportunidad."*
- Que la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, se creó a través de Acuerdo Municipal No. 016 del veinticinco (25) de agosto de 1980, como un establecimiento público, autónomo del orden municipal, con la que se cumplirá con las funciones de Autoridad de Tránsito, como es la de organizar y controlar

	PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO		DIR-SIG
			Versión: 02
			Serie: 100-20.2
	Resolución No. (544) de 2026. “POR LA CUAL SE ADOPTA EL DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN DEL CORREDOR 09 DE CICLO INFRAESTRUCTURA SOBRE LA CARRERA 35 ENTRE CALLES 34 Y 45, Y LA CARRERA 35A ENTRE CALLES 45 Y 52, EN EL MARCO DE LA REINGENIERÍA DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”.		Página 2 de 5

todo lo relacionado con el tránsito dentro de su territorio.

9. Que mediante Decreto Municipal 0221 del 30 de noviembre de 2001 la Alcaldía de Bucaramanga establece la estructura de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga y se determinan las funciones generales por dependencia.

10. Que mediante Acuerdo No. 007 del 10 de diciembre de 2001 del Consejo Directivo de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, se adoptó los estatutos de la entidad.

11. Que los artículos 3 y 6 de la Ley 769 de 2002, determinan a la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, como autoridad de Tránsito y como Organismo de Tránsito, ejerce la función de Autoridad de Tránsito, designándole funciones de planeación, Que la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, como Organismo de Tránsito, ejerce la función de Autoridad de Tránsito, de conformidad con lo previsto en el artículo 3 y 6 del Código Nacional de Tránsito - Ley 769 de 2002, tiene dentro de sus funciones el planeamiento control del tránsito terrestre vehicular, la promoción en la educación y prevención vial en la ciudad.

12. Que el Artículo 7º de la Ley 769 de 2002 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"*.

13. Que, el artículo 119 de la Ley 769 de 2002, precisa las competencias que le asisten a las autoridades de tránsito, en este caso a la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, para que adopte medidas que busquen las soluciones apropiadas para garantizar los desplazamientos vehiculares y peatonales, bajo los parámetros de prevención, seguridad, fluidez, orden y comodidad, tal como se observa en el texto que a continuación se transcribe: *"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."*

14. Que el artículo 2 de la Ley 1310 de 2009, señala: **"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".

15. Que el artículo 1 de la Ley 1811 de 2016, *Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el Territorio Nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito, señala como objeto: "Incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorarla movilidad urbana"*.

16. Que el municipio de Bucaramanga cuenta con una red de ciclo-infraestructura de aproximadamente 20 kilómetros, distribuidas en diez (10) corredores actualmente consolidados.

17. Que el 26 de febrero de 2021 la Subdirección Técnica de la DTB realizó visita técnica del corredor 9: carrera 35 desde la calle 36 y calle 45, y de la carrera 35A entre calles 46 y 52 como consta en acta de reunión No. 008 de 2021. Producto de esta, se recibió por parte de la entidad la entrega de señalización horizontal y vertical relacionada con este corredor.

18. Que la Dirección de Tránsito de Bucaramanga expidió el "DOCUMENTO TÉCNICO DE EVALUACIÓN DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA. TOMO I – Corredor 09 Carreras 35 y 35A", mediante el cual se realizó un análisis técnico integral del corredor de cicloinfraestructura ubicado sobre las carreras 35 y 35A entre calles 34 y 52 del municipio de Bucaramanga, evaluando sus antecedentes de diseño y construcción, condiciones actuales de operación, niveles de utilización, efectos sobre la movilidad, condiciones de seguridad vial, capacidad vial, demanda vehicular y ciclista, así como el contexto jurídico asociado, con el fin de generar elementos de juicio que permitieran soportar técnicamente la toma de decisiones respecto a su permanencia, modificación o reconfiguración.

	PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	DIR-SIG
		Versión: 02
		Serie: 100-20.2
	Resolución No. (544) de 2026. "POR LA CUAL SE ADOPTA EL DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN DEL CORREDOR 09 DE CICLO INFRAESTRUCTURA SOBRE LA CARRERA 35 ENTRE CALLES 34 Y 45, Y LA CARRERA 35A ENTRE CALLES 45 Y 52, EN EL MARCO DE LA REINGENIERÍA DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA".	Página 3 de 5

19. Que la evaluación realizada permitió evidenciar que la infraestructura ciclista es utilizada por usuarios de bicicleta, quienes, en menor medida a lo inicialmente realizado, la emplean principalmente para desplazamientos cotidianos relacionados con actividades laborales, educativas y residenciales, razón por la cual resulta necesario preservar la función ciclista del corredor dentro del sistema de movilidad municipal.

20. Que el estudio identificó que la infraestructura existente presenta condiciones operacionales susceptibles de mejoramiento, asociadas principalmente a la invasión por vehículos y motocicletas, estacionamiento indebido, actividades de cargue y descargue, accesos prediales y otras circunstancias que afectan la continuidad y funcionalidad de los recorridos ciclistas.

21. Que los análisis de tránsito desarrollados para el corredor evidenciaron un incremento significativo de los volúmenes de circulación vehicular respecto a los registrados durante la etapa de diseño original de la infraestructura, generando una mayor presión sobre la capacidad operativa de la vía y un aumento de los fenómenos de congestión en determinados sectores del corredor, donde los volúmenes vehiculares aumentaron en un 46% respecto al escenario inicial, mientras que los ciclistas que circulan sobre el corredor representan el 1% del tráfico en HMD, circulando 12 ciclistas sobre la carrera 35 en este mismo periodo, de acuerdo con las estimaciones realizadas.

22. Que el análisis de capacidad vial determinó que las principales restricciones operacionales se presentan en el tramo comprendido entre las calles 45 y 52 sobre la carrera 35A, donde la sección disponible para la circulación resulta insuficiente para atender de manera eficiente las condiciones actuales de demanda durante los periodos de máxima utilización.

23. Que la evaluación de la relación volumen/capacidad permitió identificar condiciones de saturación operacional en algunos segmentos del corredor, particularmente en la carrera 35A entre calles 51 y 52, situación que hace necesario adoptar medidas orientadas a mejorar la distribución funcional del espacio vial y optimizar las condiciones de circulación de todos los actores viales.

24. Que dentro del proceso de evaluación fueron analizadas diferentes alternativas de intervención sobre el corredor, considerando criterios relacionados con seguridad vial, movilidad sostenible, operación vehicular, viabilidad técnica, impacto urbano y costos de implementación, con el propósito de determinar la solución más favorable para las condiciones actuales y futuras del corredor.

25. Que la evaluación multicriterio desarrollada dentro del estudio técnico determinó que la alternativa denominada "Cambio de Tipología del Corredor mediante Carril Ciclopreferente" obtuvo la mejor calificación entre las alternativas evaluadas, al presentar el mejor equilibrio entre la movilidad ciclista, la movilidad vehicular, la seguridad vial, la funcionalidad urbana y la viabilidad técnica de la intervención.

26. Que el estudio concluyó que la implementación de un carril ciclopreferente permite conservar la continuidad de la movilidad ciclista, mantener la conectividad de la red de cicloinfraestructura y recuperar capacidad efectiva para la circulación vehicular, sin que resulte necesario eliminar la función ciclista existente en el corredor.

27. Que los resultados de microsimulación de tránsito desarrollados mediante herramientas especializadas evidenciaron que la implementación de la nueva configuración vial genera mejoras operacionales respecto a las condiciones actuales, reflejadas en la disminución de colas, reducción de tiempos de demora, incremento de la velocidad promedio de circulación y mejor aprovechamiento de la capacidad disponible.

28. Que las proyecciones de operación desarrolladas para diferentes horizontes de análisis demostraron que los beneficios derivados de la solución propuesta se mantienen en el tiempo, permitiendo que el corredor presente mejores condiciones de funcionamiento frente al crecimiento futuro de la demanda vehicular.

	PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	DIR-SIG
		Versión: 02
	Resolución No. (544) de 2026. "POR LA CUAL SE ADOPTA EL DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN DEL CORREDOR 09 DE CICLO INFRAESTRUCTURA SOBRE LA CARRERA 35 ENTRE CALLES 34 Y 45, Y LA CARRERA 35A ENTRE CALLES 45 Y 52, EN EL MARCO DE LA REINGENIERÍA DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA".	Página 4 de 5

29. Que desde el punto de vista de la seguridad vial se identificó la necesidad de fortalecer la regulación del tránsito mediante la implementación de nueva señalización horizontal y vertical, medidas de gestión de velocidad y tratamientos específicos en intersecciones, con el propósito de mejorar la interacción entre ciclistas, peatones y conductores de vehículos motorizados.

30. Que para la implementación de la alternativa seleccionada fueron desarrollados los correspondientes diseños de señalización horizontal y vertical para la carrera 35 entre calles 34 y 45 y para la carrera 35A entre calles 45 y 52, incluyendo la ubicación de señales reglamentarias, preventivas e informativas, demarcaciones viales, dispositivos de canalización y demás elementos requeridos para garantizar la operación segura y eficiente del corredor bajo la tipología de carril ciclopreferente.

31. Que la implementación del carril ciclopreferente requiere la adopción formal de los diseños de señalización vial elaborados por la Subdirección Técnica de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, con el fin de garantizar su aplicación, control, mantenimiento y cumplimiento por parte de todos los usuarios de la vía.

32. Que la adopción del diseño de señalización objeto del presente acto administrativo constituye una medida de interés público orientada a mejorar las condiciones de movilidad, seguridad vial, funcionalidad urbana y convivencia entre los diferentes modos de transporte que utilizan el corredor.

33. Que, en mérito de lo anteriormente expuesto, se hace necesario adoptar el diseño de señalización horizontal y vertical correspondiente al Corredor 09 y establecer su operación bajo la tipología de carril ciclopreferente, conforme a los estudios técnicos elaborados por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

34. Que mediante Resolución No 448 del 2018 expedida por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, se delega al Subdirector Técnico de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, para que apruebe por medio de Acto Administrativo los Planes Manejo de Tránsito, cambios viales, prohibición de giros, señalización y uso de la malla vial.2

Por lo expuesto anteriormente, el Subdirector técnico de la dirección de Tránsito de Bucaramanga.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Establecer como tipología de operación del Corredor 09 la tipología de Carril Ciclopreferente, en sentido norte-sur sobre las carreras 36 y 35A entre calles 34 y 52, así como el tramo del Corredor 10 entre calles 34 y 36 como alternativa de movilidad activa integrada al carril derecho de la calzada vehicular, con prioridad de circulación para bicicletas en los términos definidos por la Guía de Cicloinfraestructura para Ciudades Colombianas, el Manual de Señalización Vial vigente y los diseños adoptados mediante la presente resolución.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los usuarios de la vía deberán respetar las disposiciones de circulación, prelación y señalización establecidas para el corredor, garantizando condiciones adecuadas de convivencia entre ciclistas, peatones y conductores de vehículos automotores.

ARTÍCULO SEGUNDO: Adoptar el diseño de señalización horizontal y vertical correspondiente al Corredor 09 la tipología de Carril Ciclopreferente, en sentido norte-sur sobre las carreras 36 y 35A entre calles 34 y 52, así como el tramo del Corredor 10 entre calles 34 y 36, de conformidad con los planos, esquemas y documentos técnicos elaborados por la Subdirección Técnica de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, los cuales hacen parte integral de la presente resolución.

PARÁGRAFO PRIMERO: Forman parte integral de la presente resolución los diseños de señalización horizontal y vertical contenidos en el Documento Técnico de Evaluación de la Cicloinfraestructura Tomo I Corredor 09 Carreras 35 y 35A, específicamente aquellos relacionados con la implementación del carril ciclopreferente y los tratamientos de seguridad vial propuestos para el corredor.

1

	PROCESO DIRECCIONAMIENTO ESTRATEGICO	DIR-SIG
		Versión: 02
		Serie: 100-20.2
	Resolución No. (544) de 2026. “POR LA CUAL SE ADOPTA EL DISEÑO DE SEÑALIZACIÓN DEL CORREDOR 09 DE CICLO INFRAESTRUCTURA SOBRE LA CARRERA 35 ENTRE CALLES 34 Y 45, Y LA CARRERA 35A ENTRE CALLES 45 Y 52, EN EL MARCO DE LA REINGENIERÍA DE LA CICLOINFRAESTRUCTURA EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”.	Página 5 de 5

PARÁGRAFO SEGUNDO: La Dirección de Tránsito de Bucaramanga podrá realizar ajustes menores de carácter técnico relacionados con ubicación de señales, dispositivos de canalización, demarcaciones o elementos complementarios que resulten necesarios durante la fase de implementación, siempre que no se modifique la tipología vial adoptada mediante la presente resolución.

ARTÍCULO TERCERO: Ordenar la implementación de las medidas complementarias de seguridad vial contenidas en el diseño aprobado, incluyendo la señalización horizontal, señalización vertical, dispositivos de canalización, elementos de segregación localizada, medidas de gestión de velocidad y tratamientos especiales en intersecciones que resulten necesarios para garantizar la adecuada operación del corredor.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los elementos de segregación física serán implementados de manera localizada en aquellos sectores donde los estudios técnicos, actuales o posteriores, identifiquen conflictos recurrentes relacionados con estacionamiento indebido, cargue y descargue, invasión de la infraestructura ciclista o riesgos para la seguridad vial.

ARTÍCULO CUARTO: La Dirección de Tránsito de Bucaramanga, a través de los grupos operativos competentes, adelantará las acciones de control y vigilancia necesarias para garantizar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente resolución, especialmente las contenidas en el marco sancionatorio por incumplimiento de las normas de tránsito dispuesto en la Ley 769 de 2002.

ARTÍCULO SEXTO: La Dirección de Tránsito de Bucaramanga adelantará actividades de socialización y pedagogía dirigidas a conductores, ciclistas, motociclistas, comerciantes, residentes y demás usuarios de la vía, con el propósito de promover el adecuado funcionamiento del carril ciclopreferente y las condiciones de seguridad vial del corredor.

ARTÍCULO SÉPTIMO. VIGENCIA: La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

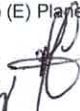
Expedida en Bucaramanga a los, **10 SEP 2026**


ING. CRISTIAN FELIPE MUÑOZ RANGEL
SUBDIRETOR TÉCNICO

Revisó y aprobó aspectos técnicos:

Oscar Manuel Duarte Sánchez – Profesional Especializado (E) Planeamiento Vial 

Revisó y aprobó aspectos operativos:

Alonso Arenas Pérez – Comandante Grupo de Control Vial 

Revisó y aprobó aspectos jurídicos:

Indira Barrera Tovar- Abogada CPS Planeamiento Vial 

Proyectó aspectos técnicos:

Jose Miguel Mantilla Sánchez – Ingeniero Civil MSc – Subdirección Técnica 