

BOLETÍN TÉCNICO

CICLORRUTAS
DE BOGOTÁ D.C

No. 3



2021-II

Diciembre



Instituto de
Desarrollo
Urbano

Subdirección de Desarrollo Urbano - SGDU
Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación DTINI

Dirección General
Diego Sánchez Fonseca

Subdirección General de
Desarrollo Urbano
José Félix Gómez Pantoja

Dirección Técnica de
Inteligencia de Negocio
e Innovación - DTINI
Sully Magalis Rojas Bayona

Equipo Técnico

Componente Geomática

Sandra Patricia Herrera
Jorge Armando Herrera
Giovanny Céspedes
Carlos Camargo
Gustavo Enciso
Luis Hernán Pérez

Diagramación

Yuly Caterín Díaz Jiménez

Componente Innovación

Yuly Caterín Díaz Jiménez

Elaboración cartografía

Sandra Herrera
Carlos Camargo

Elaboración servicio

Gustavo Enciso



CONTEXTO

El rápido crecimiento de la industria de ensamblaje y de las importaciones de vehículos automotores en las últimas décadas ha provocado profundas alteraciones del tráfico en las principales ciudades colombianas ya que la infraestructura disponible no guarda proporción con el volumen de vehículos en circulación.

De otra parte, los movimientos en favor de una mejor calidad del medio ambiente y recuperación del espacio público, son indicativos de la posibilidad de introducir un cambio de actitud favorable al transporte no-motorizado, el cual muy seguramente se verá reflejado en el incremento del mercado de la bicicleta.

Los ciclistas en Bogotá viajan sin ningún amparo oficial relegados a su propia suerte, a excepción de la operación de las ciclorutas dominicales, las cuales se iniciaron con carácter experimental en 1976 a fin de implementar en un futuro realizaciones no sólo recreativas sino de servicios y transporte individual como interés final para reglamentar su uso.

En estas condiciones, dentro de los alcances del Plan Maestro de Ciclorutas (PMC), se estableció la elaboración de un Manual de Diseño de Ciclorutas el cual consta de dos partes principales: Una primera (Bases para una Política de Transporte en Bicicleta), de carácter conceptual y metodológica, en la cual se sitúa el problema, y se proporcionan indicaciones para la elaboración de estudios, encuestas y programas más detallados. La segunda parte, de naturaleza normativa, está orientada a la elaboración de proyectos de ciclorutas en todos sus aspectos tales como geometría, pavimentación, drenaje, señalización, iluminación y paisajismo.

Contenido

- Introducción
- Ciclorruta como parte del espacio público pág. 1
- ¿Qué son las ciclorrutas? pág.2
- Plan Maestro de Ciclorrutas pág. 4
- Estructura de la bicicleta pág.6
- Normativa uso de la bicicleta pág.8
- Inventario Ciclorruta pág. 10
- Serie histórica pág.16
- Otras consultas tipo de malla pág.23
- Notas técnicas pág.24
- Bibliografía pág.25

INTRODUCCIÓN

Infraestructura ciclorrutas.

Reseña histórica

Desarrollo 1995 – 1997 “Formar Ciudad”, como uno de los proyectos pertenecientes a la prioridad de Espacio Público. El objetivo del proyecto fue construir un sistema de ciclovías permanentes en el Distrito Capital que articulara el sistema hídrico y el sistema verde metropolitano y que sirviera, principalmente, como medio de recreación.

Con el Plan de Desarrollo 1998 - 2001 “Por la Bogotá que Queremos”, el proyecto CicloRuta formó parte integral del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas en el capítulo de Movilidad.

El proyecto surgió a partir de la elaboración de un Plan Maestro de Ciclorruta el cual se contrató en 1998 y fue realizado en forma coordinada y concertada por diferentes entidades del Distrito. El Plan Maestro de CicloRuta (PMC) tuvo como propósito central, establecer una red óptima teniendo en cuenta todos los factores operativos, técnicos, de mercadeo y financiación necesarios para su construcción e implementación, considerando su interrelación con los demás medios de transporte existentes.

Paralelamente y con fundamento en el Plan Maestro de CicloRuta, se incorporó el Proyecto de Transporte Alternativo - CicloRuta dentro del POT, cuyos componentes están relacionados en el Artículo 179 y, en el Artículo 180 del POT, se relacionan los corredores que conforman el Sistema de CicloRuta.

El sistema Ciclorruta se ha convertido en una alternativa seria de transporte para muchos usuarios de la bicicleta en la ciudad, que cuentan con un espacio cómodo, seguro y rápido. Actualmente, conformado por 344 Km. construidos por la Administración, el sistema se encuentra extendido en forma de red por toda la ciudad y zonificado por las futuras ciclo-estaciones que proporcionarán las funciones complementarias que dan soporte y refuerzan la movilidad a los corredores.

Su excelente aceptación por la ciudadanía ha generado un cambio de conciencia ciudadana para ver en la bicicleta un vehículo de transporte cotidiano y en las CicloRuta, un espacio de movilización.

Las Ciclorruta Zonales surgen como una nueva alternativa de desarrollo local urbano a partir de la recuperación y organización del espacio público peatonal, especialmente en aquellas zonas de la ciudad donde el sistema Transmilenio no se ha desarrollado y requiere movilizar hacia los corredores urbanos viales y troncales de la ciudad, permitiendo la complementariedad y desarrollo hacia un verdadero sistema de transporte intermodal para la ciudad.



La Ciclorruta como parte del espacio público

Las ciclorrutas constituyen un corredor vial, alternativo a la calzada, en forma adyacente al andén, en los separadores viales o en las alamedas, destinado al tránsito exclusivo de ciclistas, que permiten a las personas que deseen desplazarse de un lugar a otro en bicicleta, patines o similares, hacerlo en forma segura. Contribuyen a la preservación del ambiente y permiten un desarrollo armónico y organizado de los diferentes sistemas de transporte en el Distrito Capital de Bogotá. (Bogotá A. 7., 2003)

El concepto adoptado por el Plan de Desarrollo actual de Bogotá “Bogotá Mejor Para Todos” expone sobre las Ciclorrutas, dos escenarios que lo construyen como el espacio público y la movilidad de la ciudad. Indicando la importancia de la generación de espacio público a través del proyecto urbano en los que se concibe las Ciclorrutas, en el que más allá de analizarlas como parte del sistema de transporte, se analizarán como noción y parte estratégica del sistema de espacio público construido de la ciudad de Bogotá.

Otro parámetro para la construcción de este concepto se puede analizar en el Decreto Distrital 190 de 2004, por el cual se compilan las normas sobre el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, el cual define lo siguiente:

“El sistema de espacio público es el conjunto de espacios urbanos conformados por los parques, las plazas, las vías peatonales y andenes, los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, las fachadas y cubiertas de los edificios, las alamedas, los antejardines y demás elementos naturales y construidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos.

Es una red que responde al objetivo general de garantizar el equilibrio entre densidades poblacionales, actividades urbanas y condiciones medio ambientales, y está integrado funcionalmente con los elementos de la Estructura Ecológica Principal, a la cual complementa con el fin de mejorar las condiciones ambientales y de habitabilidad de la ciudad en general”.

¿Qué son Las ciclorrutas?

Plan de Ordenamiento Territorial. 2004

Decreto 190 de 2004 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.

Artículo 164. Componentes del Sistema de Movilidad. (artículo 126 del Decreto 469 de 2003).

Subsistema de transporte: El conjunto de las rutas de transporte público, los terminales de pasajeros, las ciclorrutas y los estacionamientos de vehículos automotores y de bicicletas se deberán integrar en áreas determinadas de la ciudad.

Artículo 191. Componentes (artículo 179 del Decreto 619 de 2000).

El Sistema de ciclorrutas esta conformado por 4 redes funcionalmente integradas que cubren la mayor parte del territorio urbano y de expansión. Estas redes son:

1. Red Principal: Se desarrolla sobre los ejes viales más importantes que unen al Centro metropolitano con las áreas mas densamente pobladas de la ciudad.
2. Red Secundaria. Alimenta la red principal.
3. Red Complementaria. Distribuye flujos en sectores específicos.
4. Red ambiental y recreativa. Está asociada a los parques, espacios públicos peatonales y equipamientos deportivos y recreativos de carácter metropolitano.

Plan Maestro de Movilidad 2006

Decreto 319 de 15 de Agosto de 2006

El PMM define intercambiador modal como “un equipamiento o infraestructura que permite combinar el uso de diferentes modos o medios de transporte para que los pasajeros cubran la distancia de su viaje de un origen a un destino”. El Documento Técnico de Soporte del PMM, en su Plan de Intercambiadores Modales, estableció, de manera concreta, las siguientes estrategias:

Respecto a los modos no motorizados, las estrategias del PMM buscan:

- “Promover en la ciudad la acción de caminar mayores distancias para acceder al sistema de transporte público, proporcionando en contraprestación mejores condiciones al entorno peatonal de acceso.
- Atraer hacia el sistema de transporte público nuevos viajes motivados por el acceso al mismo, en bicicleta de manera fácil, cómoda y segura”.

Se definen como objetivos del sistema de Transporte:

- Dar preferencia al transporte público sobre el privado.
- Redefinir, articular e implementar el Sistema Integrado de Transporte Masivo.
- Garantizar la accesibilidad a la periferia.
- Ejecutar el plan maestro de ciclorrutas.
- Desarrollar un plan especial de parqueaderos para las zonas deficitarias de la ciudad



Plan Maestro de Ciclorrutas 2008

Artículo 179 y, en el Artículo 180 del POT

El Plan Maestro de ciclorruta fue elaborado en 1998 en coordinación por diferentes entidades del Distrito. El Plan Maestro de Ciclorruta (PMC) tuvo como propósito central, establecer una red óptima teniendo en cuenta todos los factores operativos, técnicos, de mercadeo y financiación necesarios para su construcción e implementación, considerando su interrelación con los demás medios de transporte existentes. Paralelamente se incorporó el concepto de Transporte Alternativo - Ciclorruta dentro del POT, cuyos componentes están relacionados en el Artículo 179 y, en el Artículo 180 del POT, se relacionan los corredores que conforman el Sistema de Ciclorruta.

El sistema Ciclorruta se ha convertido en una alternativa seria de transporte para muchos usuarios de la bicicleta en la ciudad, también es una estrategia orientada a promover la movilización cotidiana en bicicleta en la ciudad de Bogotá, con la finalidad de reducir el tráfico y la congestión. En el cual propone la construcción de 301 km de vías jerárquicas acompañadas de las soluciones de cruces e intersecciones, conexiones con otros sistemas de transporte, servicios y facilidades como parqueaderos con servicios complementarios para el usuario y el peatón, amoblamiento urbano, paisajismo y señalización.

Estas acciones de infraestructura están previstas como operaciones urbanísticas, dirigidas a lograr un mejoramiento sustancial del espacio público de la ciudad y a favorecer la movilización en bicicleta a los centros de trabajo, estudio y recreación y así reducir el uso del automóvil, y estimulando la articulación a los modos de transporte masivo.

Adicionalmente cuenta con el Manual de Diseño de ciclorrutas que en el cual se desarrollan los aspectos involucrados en la señalización, diseño, y operación de ciclorrutas, así como algunos aspectos referidos al uso compartido de la red de vías urbanas con el tráfico no motorizado, el cual se convirtió en el documento de referencia para el diseño de las alternativas propuestas dentro del Plan Maestro de ciclorrutas.

“Una ciudad viva
siempre está en
construcción”

Jan Gehl





Estructura de la bicicleta

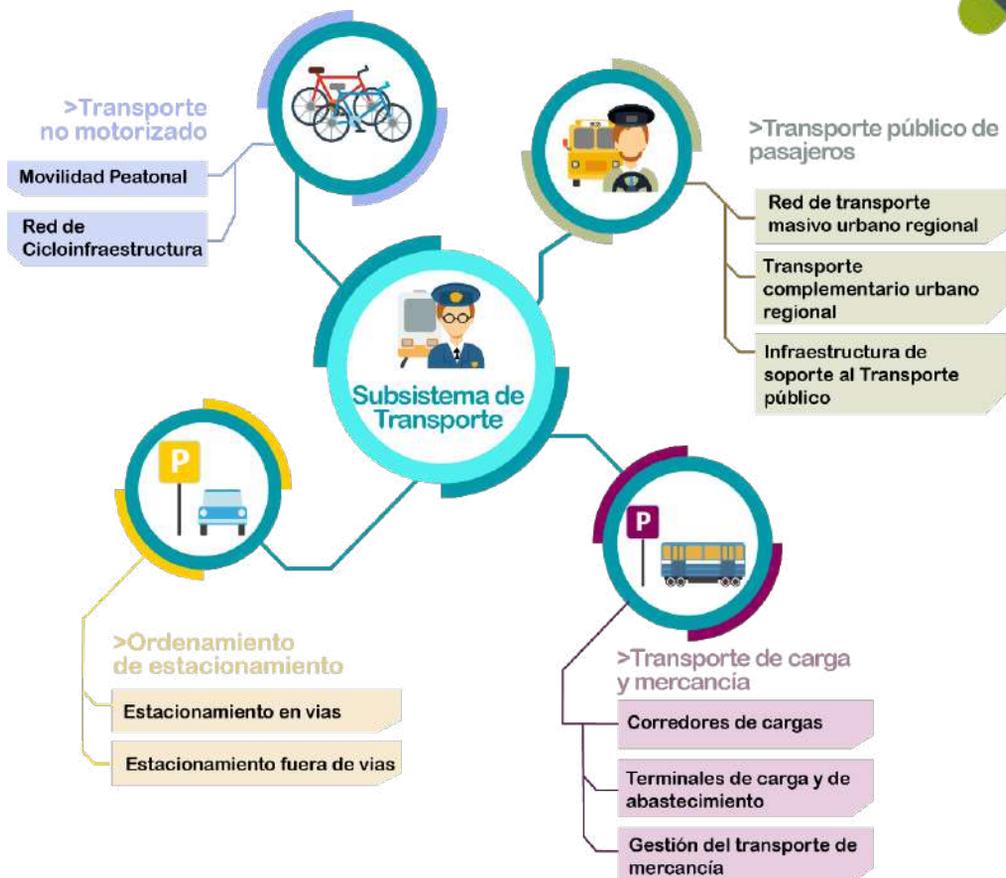
En el Plan de Ordenamiento Territorial define el subsistema vial como la conformación de mallas viales, con un orden de importancia acorde a su función y conectividad (arterial, intermedia, local y rural) así como su clasificación según su tipología y ancho mínimo, lo que permite el uso de las diferentes redes de transporte, entre las cuales se encuentra la red de transporte no motorizado compuesta por la red de Ciclorrutas y la red peatonal.

La red de Ciclorrutas existente, se encuentra construida en su gran mayoría sobre andén, pero es claro que la bicicleta como vehículo de transporte no motorizado puede hacer uso de la malla vial de la ciudad, bajo unas condiciones de movilidad que le brinden al usuario seguridad, comodidad, y continuidad en el desplazamiento que vaya a realizar, con alternativas de ruta de manera coherente, que le permita hacer el viaje desde su punto de origen hasta su destino final realizando el recorrido más directo, en beneficio de su tiempo de desplazamiento, que se traduce en un ahorro al usuario. Esta alternativa de movilidad de transporte no motorizado en bicicleta, haciendo uso de la infraestructura vial de manera compartida con los vehículos motorizados, no se encuentra definida claramente en el POT, generando ambivalencia en la toma de decisión al momento de elaborar los estudios, diseño y construcción de la red de Ciclorrutas. (SDP, 2013)

Adicionalmente las Ciclorrutas son un componente del sistema de movilidad pues tal y como lo expresa el POT en su documento técnico de soporte, son “una vía destinada al tráfico organizado de bicicletas”, el cual está conformado por cuatro redes funcionalmente integradas.

La red principal se desarrolla sobre los ejes viales más importantes que unen al centro metropolitano con las áreas densamente pobladas de la ciudad.

- La red secundaria alimenta la Red Principal.
- La red complementaria distribuye flujos en sectores específicos.
- La red Ambiental y Recreativa está asociada a los parques, espacios públicos peatonales y equipamientos deportivos y recreativos de carácter metropolitano.



Actualmente la ciudad no cuenta con un diagnóstico detallado del estado de la infraestructura para la bicicleta que nos permita analizar la priorización en relación a esta. Pero la Secretaria Distrital de Movilidad en el 2017 conformó una encuesta que revela preferencias de biciusuarios en Bogotá realizando.

En el cual se evaluó la condición de la infraestructura para bicicletas indicando que el 26% de los encuestados considera que la red de Ciclorrutas está en buen estado como se puede evidenciar en el mapa a continuación



Normativa uso de la bicicleta

EL uso de la bicicleta está regulado y reglamentado en las siguientes normas:

| Normativa | Descripción |
|---|--|
| Resolución 009 de 2002 de la Secretaría de Tránsito y Transporte. | Las normas de seguridad para usuarios de bicicletas y triciclos, establecen el nivel óptimo de protección. |
| código de Tránsito Terrestre (ley 769 de 2002), artículos 60, 68, 94 y 95. | Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla. Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. Código de Policía de Bogotá (Acuerdo 79 de 2003) Artículo 94. Normas generales para bicicletas Artículo 68. Utilización de los carriles Artículo 94. Normas generales para bicicletas Artículo 95. Normas específicas para bicicletas |
| Código de Policía de Bogotá (Acuerdo 79 de 2003). | Artículo 100. De la ciclorrutas, comportamientos que favorecen la protección en las ciclorrutas. |
| Decreto 190 de 2004 (POT). | Criterios formulación de las secciones viales Proyectos, definiciones, conceptos |
| Decreto 319 de 2006 | Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones |
| Acuerdo 236 de 2006 | En el cual se adecuan ciclo parqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital |
| Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte | Infracciones 1A1 a A 12, y G02. |
| Ley 1753 de 2015 Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 | Estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados para lo cual el Ministerio de Transporte “realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados |
| Decreto 080 de 2016 | Provisión de cupos de estacionamiento en otro predio o en edificación especializada |
| Ley de la Bicicleta (Ley 1811 de 2016) | Incentiva el uso de la bicicleta, como principal medio de transporte en el país. |
| Resolución 160 de 2017 del Ministerio de Transporte | Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones. |
| Decreto 217 de 2017 | Regula las tarifas de estacionamientos |



Inventario Ciclorruta

- Red CicloRuta
- Extensión CR
- Extensión Bicicarril





Extensión CicloRutas por elemento.

RED DE CICLORRUTAS

Extensión Ciclorruta **406Km**

Extensión Bicicarril **187km**

Total Bogotá Red de Ciclorrutas **593km**

Definición

Eje que articula el sistema de ciclorrutas, conectado de manera lógica, localizado sobre andenes, separadores, alamedas, parques, calzadas y puentes para el tránsito de ciclistas permitiendo su desplazamiento seguro, teniendo como objetivo ofrecer una infraestructura de transporte alternativo o recreativo.

un bicicarril es la franja de una vía destinada solo para la circulación de bicisuarios (ciclistas). Por lo general se establecen sobre vías ya construidas y se separan mediante separadores verticales.

Nota 1: Corte 2021-2

Nota 2: La Red de Ciclorrutas, se construye de una línea trazada (kilómetro) para representar la conexión con la infraestructura adecuada para del ciclista.



Extensión Ciclorutas

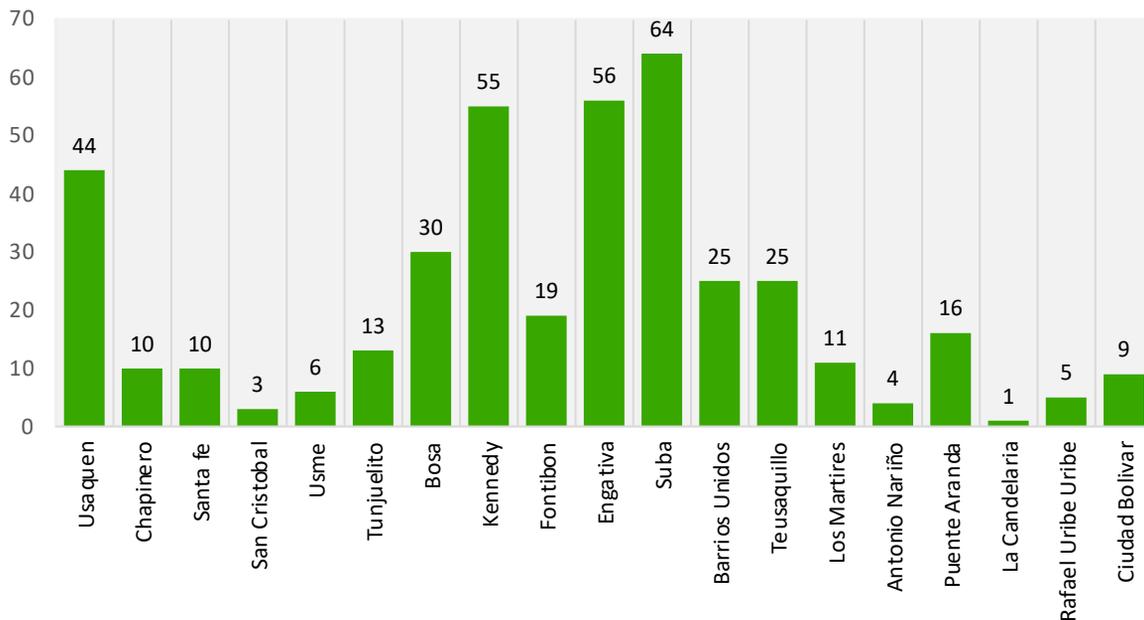
| No | Localidad | Extensión Ciclorruta | Extensión Bicicarril | Red Total |
|----------------------|--------------------|----------------------|----------------------|------------|
| 1 | Usaquén | 44 | 17 | 61 |
| 2 | Chapinero | 10 | 18 | 28 |
| 3 | Santa Fe | 10 | 6 | 16 |
| 4 | San Cristóbal | 3 | 4 | 7 |
| 5 | Usme | 6 | 1 | 7 |
| 6 | Tunjuelito | 13 | 4 | 17 |
| 7 | Bosa | 30 | 5 | 35 |
| 8 | Kennedy | 55 | 33 | 88 |
| 9 | Fontibón | 19 | 10 | 29 |
| 10 | Engativá | 56 | 7 | 63 |
| 11 | Suba | 64 | 24 | 88 |
| 12 | Barrios Unidos | 25 | 10 | 35 |
| 13 | Teusaquillo | 25 | 24 | 49 |
| 14 | Los Mártires | 11 | 0 | 11 |
| 15 | Antonio Nariño | 4 | 1 | 5 |
| 16 | Puente Aranda | 16 | 16 | 32 |
| 17 | La Candelaria | 1 | 4 | 5 |
| 18 | Rafael Uribe Uribe | 5 | 0 | 5 |
| 19 | Ciudad Bolívar | 9 | 3 | 12 |
| TOTAL GENERAL | | 406 | 187 | 593 |

Nota 1: Corte 2021-2

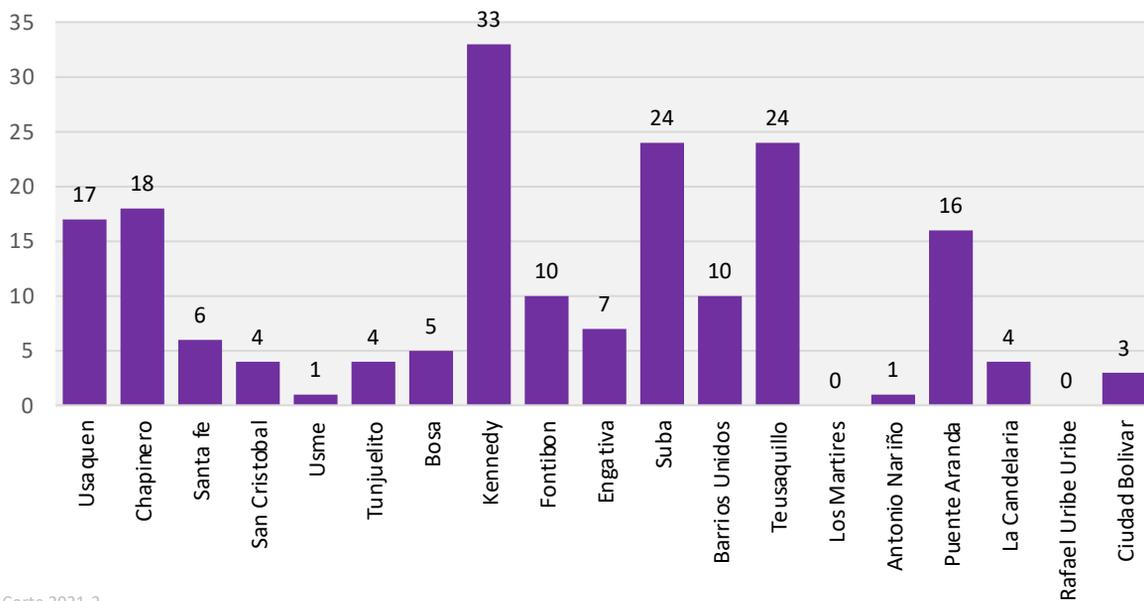
Nota 2: La Red de Ciclorutas, se construye de una línea trazada (kilómetro) para representar la conexión con la infraestructura adecuada para del ciclista.

Inventario red Ciclorrutas:

**Extensión
CicloRuta 406 Km**

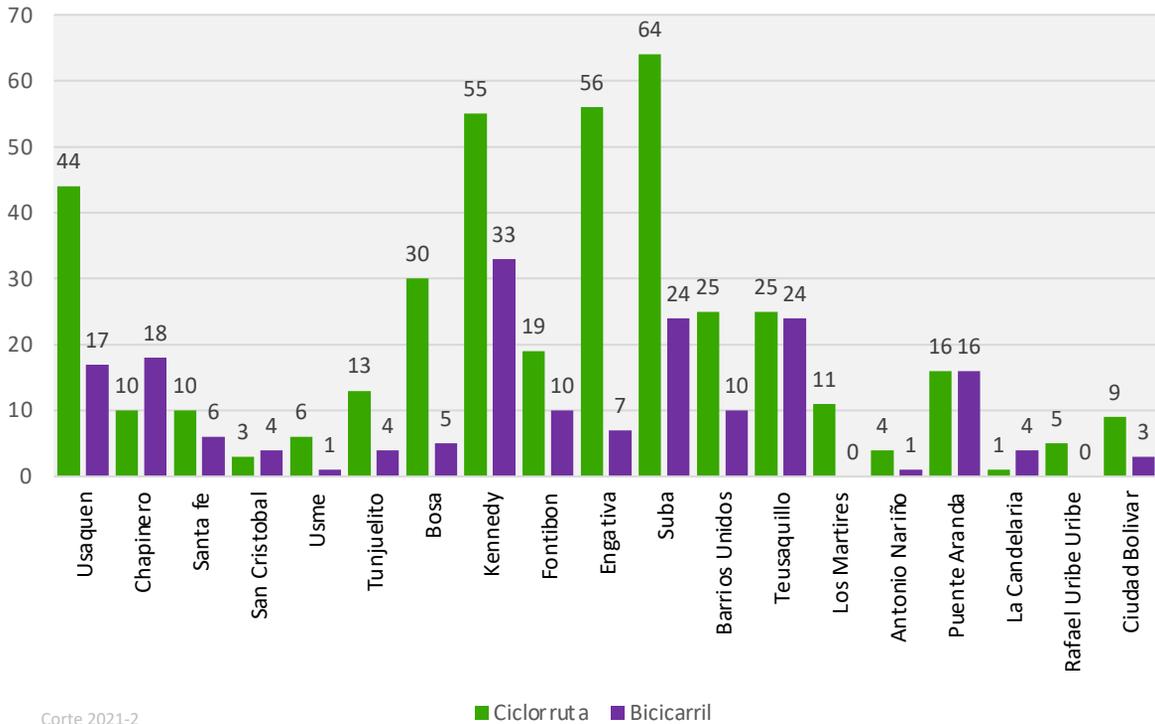


**Extensión
Bicicarril 187 km**



Extensión Ciclorruta

593 km



Corte 2021-2

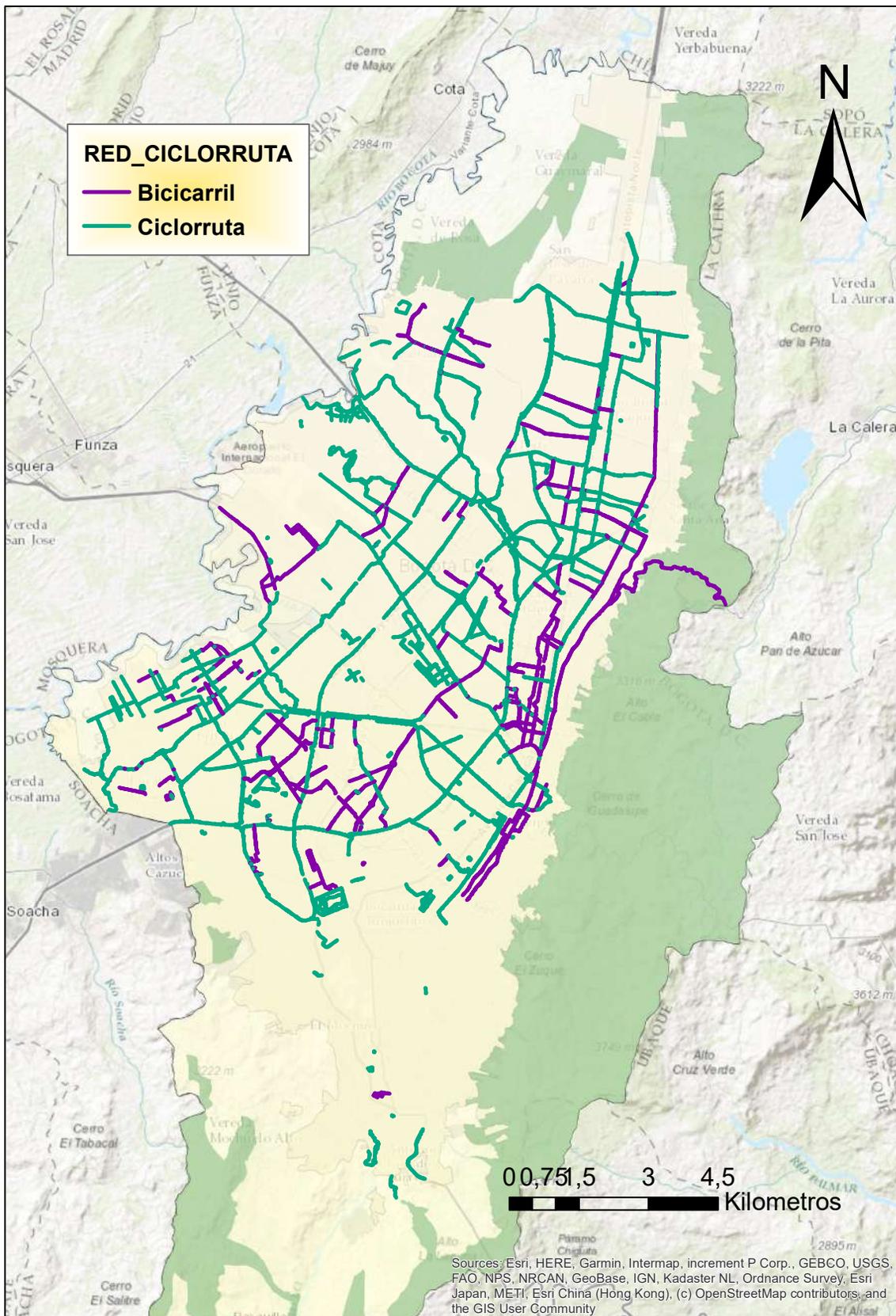
■ Ciclorruta ■ Bicicarril

Para tener presente

En primer lugar, es de indicar que el IDU en el Sistema de Información Geográfica – SIGIDU dispone con un elemento denominado Red de Ciclorrutas, cuya unidad de medida es el kilómetro al estar formado mediante la construcción de una línea trazada para representar la conexión lógica y segura entre la infraestructura que tiene como función facilitar el desplazamiento del ciclista.

La Red en mención esta segmentada de tal manera que el bici-usuario puede identificar pasos de uso exclusivo y en otros casos, pasos de uso compartido con otros actores viales tales como peatones y vehículos.

Mapa de inventario Red de Ciclorrutas





Inventario Ciclorruta

- Serie histórica
total Red total
- Serie histórica
Extensión CR
- Serie histórica
Bicicarril

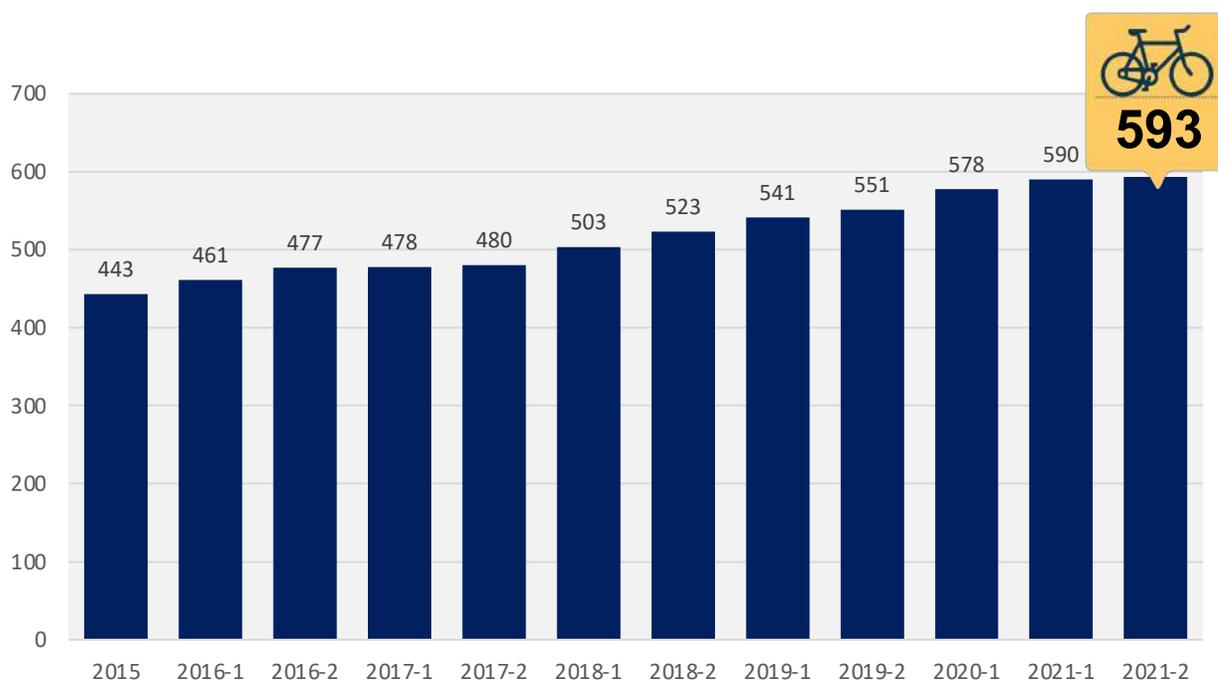


Serie Histórica de la red de ciclorruta

| Localidad | 2015 | 2016-1 | 2016-2 | 2017-1 | 2017-2 | 2018-1 | 2018-2 | 2019-1 | 2019-2 | 2020-1 | 2020-2 | 2021-1 | 2021-2 |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Usaquén | 46 | 39 | 46 | 46 | 46 | 48 | 50 | 52 | 55 | 61 | 61 | 61 | 61 |
| Chapinero | 13 | 13 | 14 | 16 | 16 | 16 | 16 | 21 | 21 | 28 | 28 | 28 | 28 |
| Santa Fe | 12 | 10 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 13 | 15 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| San Cristóbal | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Usme | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Tunjuelito | 15 | 13 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 | 17 |
| Bosa | 27 | 26 | 29 | 29 | 29 | 30 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 |
| Kennedy | 69 | 54 | 70 | 70 | 70 | 78 | 81 | 84 | 84 | 85 | 85 | 88 | 88 |
| Fontibón | 18 | 15 | 20 | 21 | 21 | 22 | 23 | 23 | 23 | 24 | 28 | 28 | 29 |
| Engativá | 55 | 54 | 55 | 55 | 55 | 56 | 57 | 57 | 57 | 61 | 63 | 63 | 63 |
| Suba | 78 | 62 | 81 | 81 | 81 | 82 | 82 | 83 | 85 | 87 | 87 | 87 | 88 |
| Barrios Unidos | 27 | 24 | 27 | 27 | 27 | 30 | 34 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 | 35 |
| Teusaquillo | 32 | 23 | 34 | 34 | 35 | 40 | 43 | 45 | 45 | 47 | 47 | 49 | 49 |
| Los Mártires | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| Antonio Nariño | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 |
| Puente Aranda | 15 | 14 | 31 | 31 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 | 32 |
| La Candelaria | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Rafael Uribe Uribe | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Ciudad Bolívar | 7 | 7 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 12 | 12 | 11 | 11 | 11 | 12 |
| Sumapaz | N.D. |
| Total Bogotá D.C. | 443 | 383 | 477 | 478 | 480 | 503 | 523 | 541 | 551 | 578 | 584 | 590 | 593 |

* Las cifras históricas de la Red de Ciclorrutas fueron actualizadas con base en la aplicación del Instructivo para la Evaluación de la Calidad de los Elementos Geográficos del SIGIDU -INIC04, publicado en 2018.

Gráfica de la serie histórica de la red de Ciclorruta

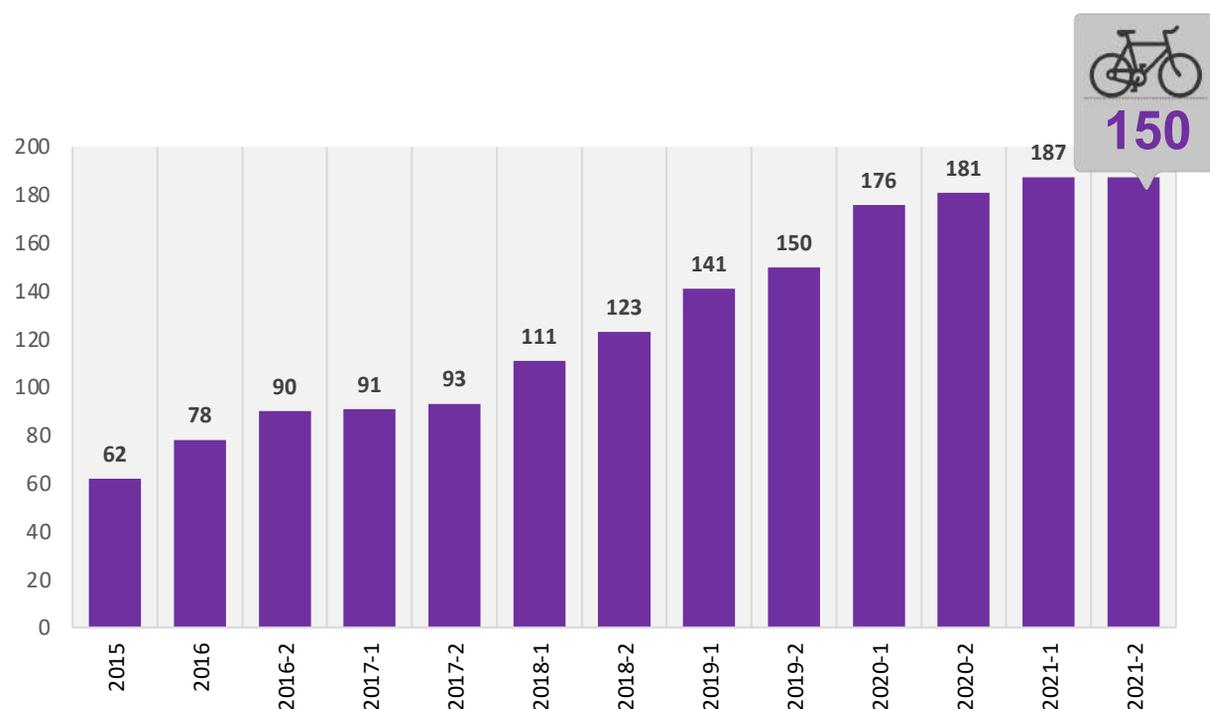


Serie Histórica Bicicarril

| Localidad | 2015 | 2016 | 2016-2 | 2017-1 | 2017-2 | 2018-1 | 2018-2 | 2019-1 | 2019-2 | 2020-1 | 2020-2 | 2021-1 | 2021-2 |
|--------------------|------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Usaquén | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 8 | 9 | 10 | 10 | 9 | 17 | 17 | 17 |
| Chapinero | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 11 | 11 | 11 | 18 | 18 | 18 |
| Santa | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 6 | 6 | 6 |
| San | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 4 |
| Usme | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Tunjuelito | 2 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Bosa | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Kennedy | 15 | 16 | 16 | 16 | 16 | 24 | 26 | 29 | 30 | 30 | 30 | 33 | 33 |
| Fontibón | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 6 | 10 | 10 | 10 |
| Engativá | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 4 | 7 | 7 | 7 |
| Suba | 16 | 19 | 19 | 19 | 19 | 19 | 19 | 21 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 |
| Barrios | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 5 | 9 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Teusaquillo | 10 | 11 | 11 | 11 | 12 | 17 | 18 | 20 | 22 | 22 | 22 | 24 | 24 |
| Los | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Antonio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Puente | 1 | 12 | 16 | 16 | 17 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| La Candelaria | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 4 | 4 |
| Rafael Uribe Uribe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ciudad | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Sumapaz | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. | N.D. |
| Total | 62 | 78 | 90 | 91 | 93 | 111 | 123 | 141 | 150 | 176 | 181 | 187 | 187 |

* Las cifras históricas de la Red de Ciclorrutas fueron actualizadas con base en la aplicación del Instructivo para la Evaluación de la Calidad de los Elementos Geográficos del SIGIDU -INIC04, publicado en 2018.

Gráfica de la serie histórico de Km carril de Bicicarriles

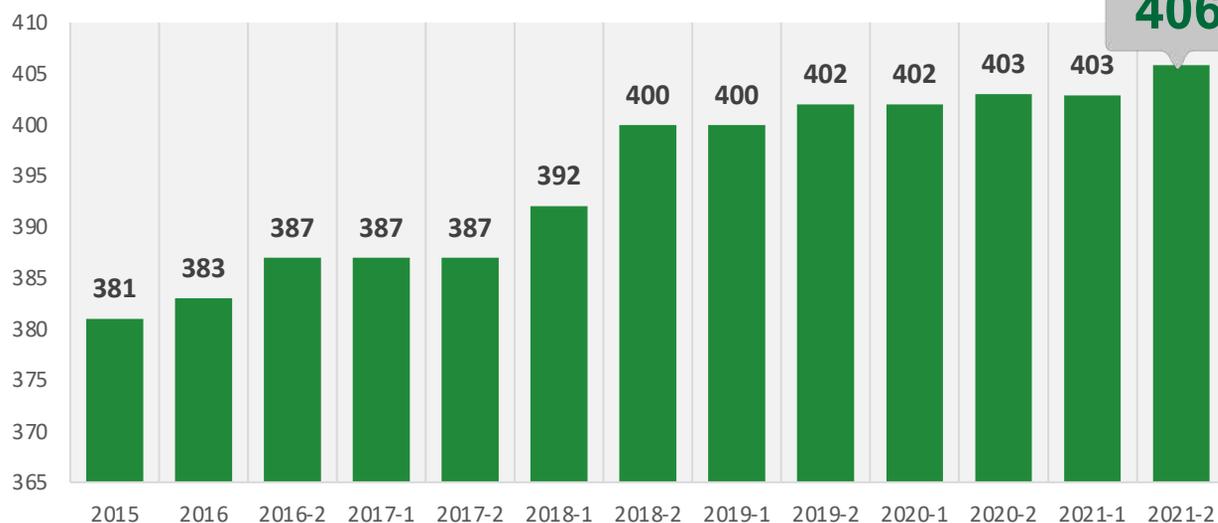


Serie Histórica ciclorrutas

| Localidad | 2015 | 2016 | 2016-2 | 2017-1 | 2017-2 | 2018-1 | 2018-2 | 2019-1 | 2019-2 | 2020-1 | 2020-2 | 2021-1 | 2021-2 |
|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Usaquén | 39 | 39 | 39 | 39 | 39 | 40 | 41 | 43 | 44 | 44 | 44 | 44 | 44 |
| Chapinero | 12 | 13 | 13 | 13 | 13 | 12 | 12 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Santa | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| San | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Usme | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Tunjuelito | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 | 13 |
| Bosa | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 26 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| Kennedy | 54 | 54 | 54 | 54 | 54 | 54 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 |
| Fontibón | 15 | 15 | 17 | 17 | 17 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 18 | 19 |
| Engativá | 54 | 54 | 54 | 54 | 54 | 55 | 55 | 55 | 55 | 55 | 56 | 56 | 56 |
| Suba | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 | 64 |
| Barrios | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Teusaquillo | 22 | 23 | 23 | 23 | 23 | 23 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Los Mártires | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 11 | 11 | 11 |
| Antonio | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Puente Aranda | 14 | 14 | 15 | 15 | 15 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 | 16 |
| La Candelaria | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Rafael Uribe Uribe | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Ciudad | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 8 | 8 | 9 |
| Sumapaz | N.D |
| Total | 381 | 383 | 387 | 387 | 387 | 392 | 400 | 400 | 402 | 402 | 403 | 403 | 406 |

* Las cifras históricas de la Red de Ciclorrutas fueron actualizadas con base en la aplicación del Instructivo para la Evaluación de la Calidad de los Elementos Geográficos del SIGIDU -INIC04, publicado en 2018.

Gráfica de la serie histórico de Km carril de ciclorrutas





Inventario Ciclorruta

- Por tipo de malla vial
- Por tipo de uso



POR TIPO DE MALLA VIAL



| No localidad | Localidad | Arterial | Expansion | Intermedia | Local | Malla Vial Principal Rural | Malla Vial Rural | Parque | Troncal | TOTAL |
|--------------|--------------------|------------|-----------|------------|-----------|----------------------------|------------------|-----------|-----------|------------|
| 1 | Usaquén | 45 | 0 | 8 | 4 | 0 | 0 | 1 | 2 | 61 |
| 2 | Chapinero | 18 | 0 | 3 | 0 | 5 | 0 | 1 | 0 | 28 |
| 3 | Santa fe | 3 | 0 | 6 | 3 | 0 | 0 | 2 | 2 | 16 |
| 4 | San Cristóbal | 3 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 |
| 5 | Usme | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 7 |
| 6 | Tunjuelito | 8 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 4 | 1 | 17 |
| 7 | Bosa | 18 | 1 | 6 | 10 | 0 | 0 | 0 | 1 | 35 |
| 8 | Kennedy | 34 | 0 | 30 | 20 | 0 | 0 | 2 | 3 | 88 |
| 9 | Fontibón | 16 | 0 | 9 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 29 |
| 10 | Engativá | 28 | 2 | 13 | 19 | 0 | 0 | 1 | 1 | 63 |
| 11 | Suba | 57 | 0 | 18 | 6 | 0 | 0 | 3 | 5 | 88 |
| 12 | Barrios Unidos | 15 | 0 | 12 | 2 | 0 | 0 | 3 | 3 | 35 |
| 13 | Teusaquillo | 22 | 0 | 20 | 3 | 0 | 0 | 0 | 5 | 49 |
| 14 | Los Mártires | 6 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 11 |
| 15 | Antonio Nariño | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| 16 | Puente Aranda | 21 | 0 | 7 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 32 |
| 17 | La Candelaria | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 18 | Rafael Uribe Uribe | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| 19 | Ciudad Bolívar | 6 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 12 |
| | Total | 305 | 3 | 150 | 78 | 5 | 0 | 23 | 29 | 593 |

Corte 2021-2

Notas técnicas

1

En primer lugar, es de indicar que el IDU en el Sistema de Información Geográfica – SIGIDU dispone con un elemento denominado Red de CicloRutas, cuya unidad de medida es el kilómetro al estar formado mediante la construcción de una línea trazada para representar la conexión lógica y segura entre la infraestructura que tiene como función facilitar el desplazamiento del ciclista.

2

La Red en mención esta segmentada de tal manera que el bici-usuario puede identificar pasos de uso exclusivo y en otros casos, pasos de uso compartido con otros actores viales tales como peatones y vehículos.

3

La representación geometría de la Red de ciclorrutas es de tipo línea y la ciclorruta tipo polígono, es así como, la unidad de medida está dada respectivamente en longitud (Kilómetro) y metro cuadrado (m²).

Bibliografía

Plan de Ordenamiento Territorial Para Bogotá POT.– Decreto 190 De 2004

Plan Maestro De Movilidad Que Incluye Ordenamiento De Estacionamientos – Decreto 319 De 2006

Destino capital movilidad sostenible 2009 - Secretaria Distrital De Planeación SDP - Subsecretaria De Planeación Territorial

Muchas Gracias



BOGOTÁ
Instituto de
Desarrollo Urbano