

# Gestión de Infraestructura Estadísticas de Extensión y Estado Ciclorutas 2024-I

El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), en el marco de su función de responder por la actualización del inventario sobre el estado de la infraestructura de ciclorutas, así como de actualizar y administrar el sistema de información integral de la Entidad, en el presente documento se dan a conocer los resultados del proceso de actualización de la extensión y el estado de condición de las ciclorutas de la ciudad de Bogotá D.C. a corte de 30 de junio de 2024.

## EXTENSIÓN RED DE CICLORUTAS

La actualización de la extensión se realiza a través de un proceso de digitalización de las ciclorutas construidas y en servicio, así como la incorporación de nueva infraestructura de ciclorutas reportadas por parte de diferentes entidades como lo es la SDM, IDRD, IDU, Urbanizadores, etc... Es importante mencionar que la extensión de la red de ciclorutas involucra la infraestructura por donde el bici usuario puede transitar, bien sea pasos de uso exclusivo (bici carriles o ciclorutas) o de uso compartido con otros actores viales (Intersecciones, Vías, Espacio Público, etc...)

### Extensión por tipo de malla



### Extensión por uso de paso seguro



## ESTADO CICLORUTAS

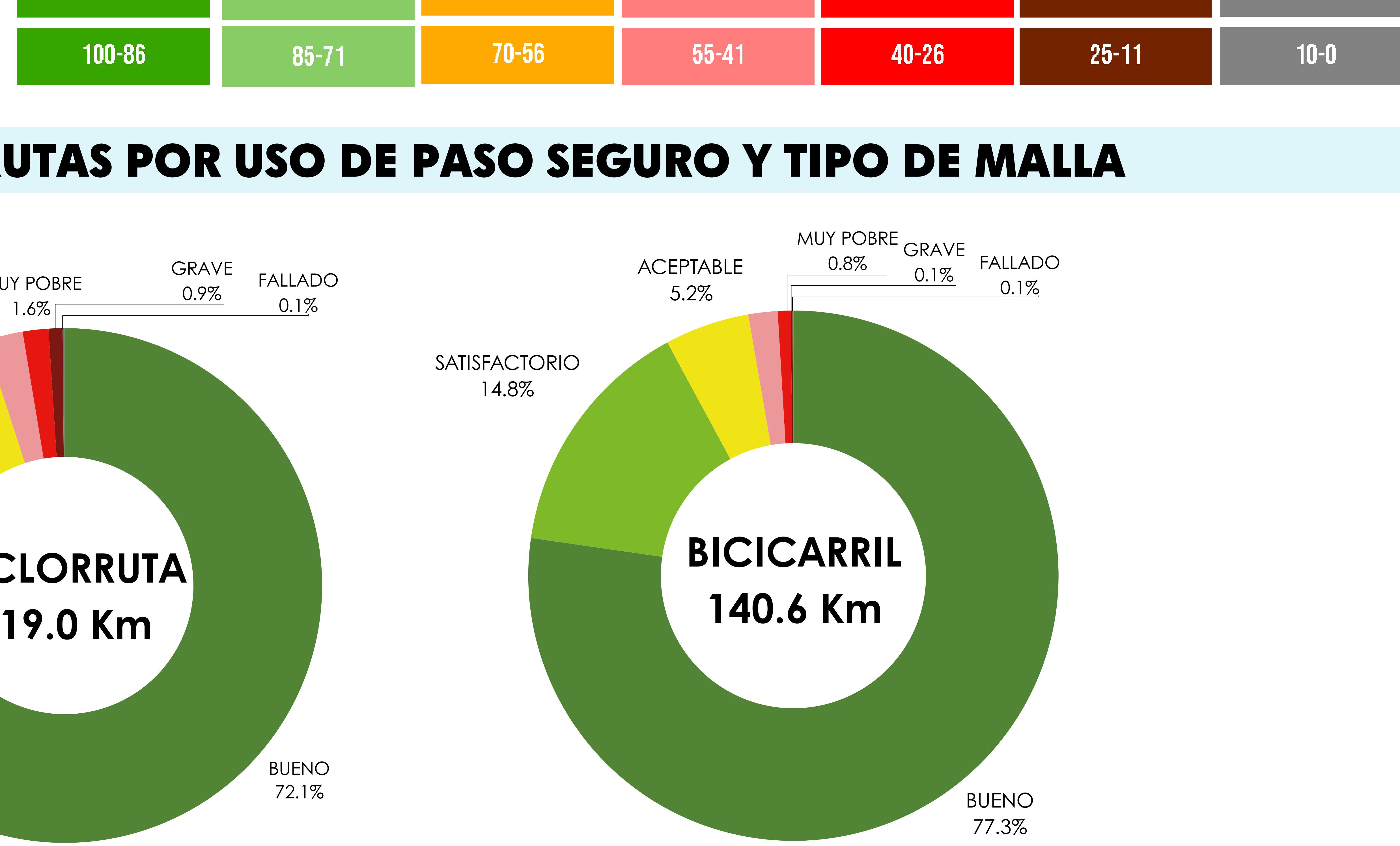
El estado de las ciclorutas se obtiene a partir de la evaluación superficial del pavimento que la compone, mediante la inspección visual y elaboración de un inventario de daños en función del tipo de superficie de rodadura existente y si presenta o no antecedentes de circulación vehicular, de esta manera se calcula el estado y se obtiene el indicador PCI (Índice de Condición de pavimento), el cual se encuentra estandarizado bajo las normas internacionales ASTM-D-6433 para pavimentos en superficie flexible y rígido, y ASTM-E-2840 para pavimentos en superficie articulada. Estos indicadores se presentan en una escala de clasificación compuesta por siete (7) categorías cuyo valor oscila entre 0 y 100, donde 0 es un pavimento totalmente fallado y 100 un pavimento en buen estado.

### Estado General de Ciclorutas de Bogotá D.C.

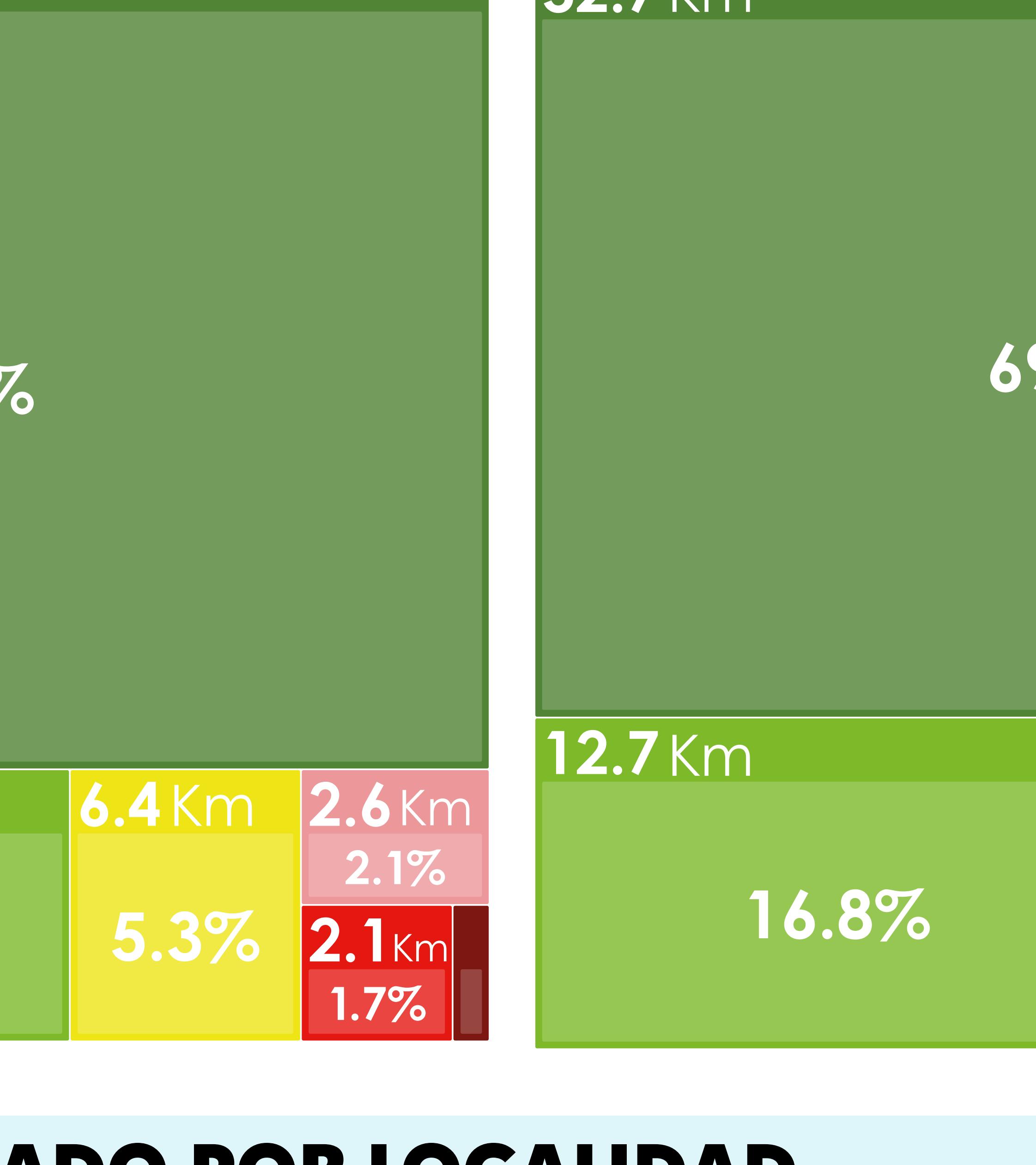
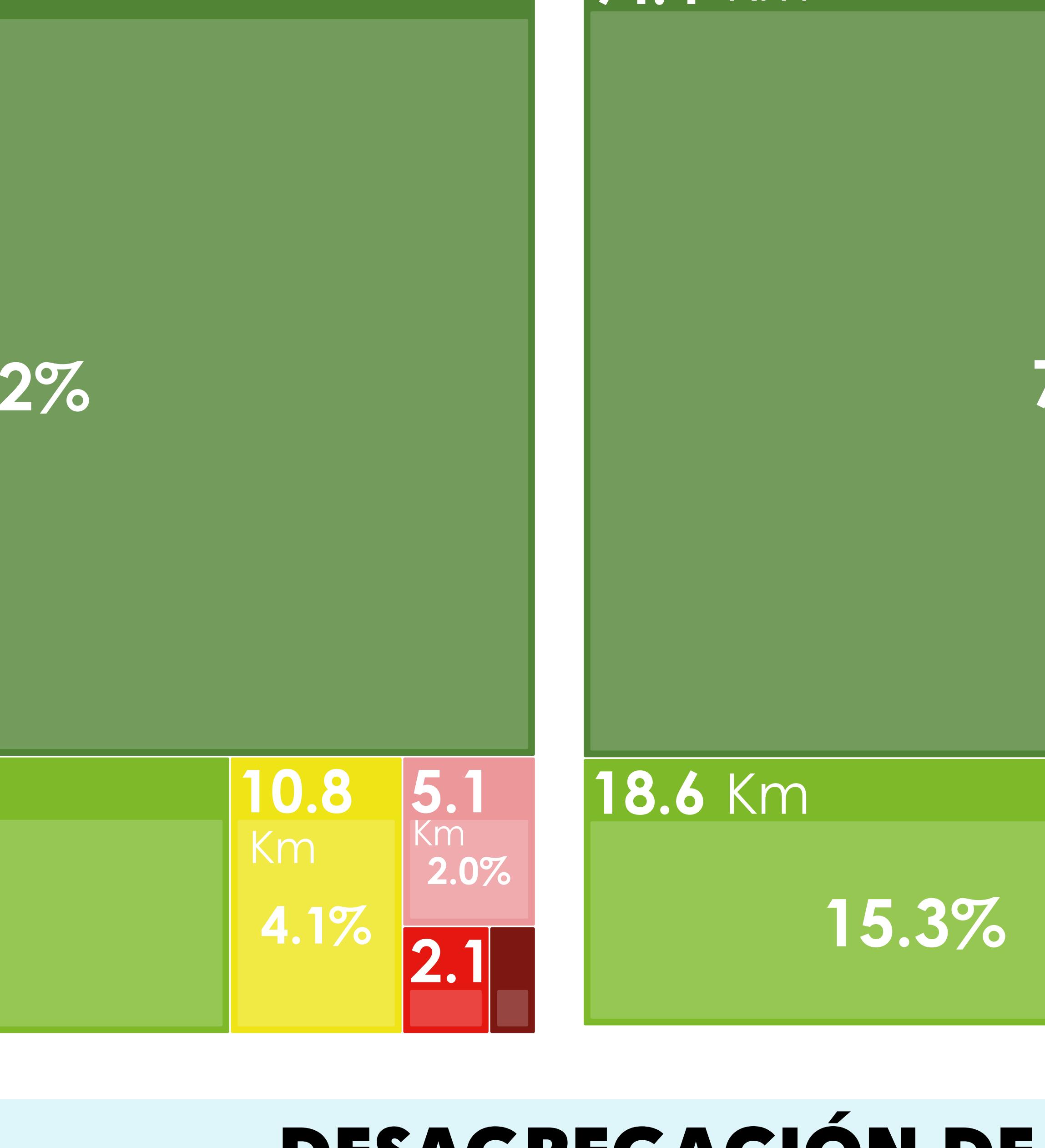
De los **661.1 km** de extensión total de la red de ciclorutas se cuenta con diagnóstico para **459.6 km**, mientras que para los **201.5 km** restantes no aplica la metodología de diagnóstico ya que corresponden a elementos de uso compartido con otras infraestructuras los cuales garantizan la continuidad de la red (intersecciones, espacio público compartido, vía compartida, entre otros) o elementos que se encontraban en proceso constructivo en el momento de la toma de información en campo.

#### PCI

Índice de Condición de Pavimento



## ESTADO CICLORUTAS POR USO DE PASO SEGURO Y TIPO DE MALLA



### ARTERIAL



### INTERMEDIA



### LOCAL



## DESAGREGACIÓN DE ESTADO POR LOCALIDAD

LOCALIDAD	BUENO		SATISFACTORIO		ACEPTABLE		POBRE		MUY POBRE		GRAVE		FALLADO		Total (km)
	(km)	%	(km)	%	(km)	%	(km)	%	(km)	%	(km)	%	(km)	%	
Usaquén	32,5	74,9%	5,7	13,0%	1,2	2,8%	1,0	2,3%	1,7	3,9%	1,2	2,8%	0,1	0,2%	43,4
Chapinero	14,1	78,8%	2,7	14,9%	1,1	6,2%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	17,9
Santa Fe	7,8	82,2%	1,7	17,7%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,1%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	9,5
San Cristóbal	3,9	56,7%	1,7	24,5%	0,4	6,1%	0,4	5,5%	0,5	7,1%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	7,0
Usme	2,7	50,0%	1,7	31,0%	0,7	13,1%	0,1	0,9%	0,1	1,5%	0,2	3,4%	0,0	0,0%	5,5
Tunjuelito	11,1	71,3%	3,1	19,9%	0,9	5,6%	0,5	3,2%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	15,6
Bosa	25,5	85,6%	2,0	6,6%	0,6	2,1%	0,8	2,7%	0,9	2,9%	0,1	0,2%	0,0	0,0%	29,8
Kennedy	52,6	74,1%	10,3	14,5%	4,9	6,9%	1,8	2,5%	0,9	1,3%	0,2	0,3%	0,3	0,4%	71,0
Fontibón	20,2	83,0%	3,4	13,8%	0,4	1,6%	0,3	1,3%	0,1	0,2%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	24,3
Engativá	41,7	72,5%	11,6	20,2%	2,8	4,8%	0,8	1,4%	0,6	1,1%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	57,5
Suba	51,3	75,0%	11,4	16,6%	3,4	5,0%	1,8	2,6%	0,2	0,2%	0,3	0,4%	0,1	0,1%	68,4
Barrios Unidos	17,4	66,1%	6,8	25,9%	1,3	5,0%	0,6	2,2%	0,1	0,4%	0,1	0,4%	0,0	0,0%	26,3
Teusaquillo	27,8	74,8%	7,3	19,5%	1,4	3,7%	0,7	2,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	37,2
Los Mártires	6,0	90,7%	0,6	9,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,3%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	6,6
Antonio Nariño	3,2	81,9%	0,6	14,0%	0,2	4,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	3,9
Puente Aranda	10,0	62,3%	4,5	28,0%	1,2	7,2%	0,4	2,5%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	16,1
La Candelaria	2,7	79,5%	0,6	17,1%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	0,1	3,4%	0,0	0,0%	0,0	0,0%	3,4
Rafael Uribe Uribe	0,8	22,4%	0,6	16,3%	0,4	11,2%	0,4	10,7%	0,8	24,0%	0,5	15,5%	0,0	0,0%	3,5
Ciudad Bolívar	7,2	56,9%	3,5	27,8%	0,7	5,8%	0,6	5,0%	0,3	2,1%	0,3	2,4%	0,0	0,0%	12,6
Total general	338,7	73,7%	79,5	17,3%	21,6	4,7%	10,1	2,2%	6,3	1,4%	2,9	0,6%	0,5	0,1%	459,6

Nota: El cálculo de las cifras de extensión y estado se efectuó acorde con la clasificación vial establecida por el Decreto 190 de 2004, así: malla vial troncal, arterial, intermedia y local, rural principal y no principal, mientras se surte por parte de la Secretaría Distrital de Planeación – SDP las precisiones para la aplicación de la reglamentación del Decreto Distrital 555 de 2021.

## BIBLIOGRAFÍA

ASTM D-6433 Standard Practice for Roads and Parking Lots Pavement Condition Index Surveys

ASTM E-2840 Standard Practice for Pavement Condition Index Surveys for Interlocking Concrete Roads and Parking Lots

JUNIO

30

CORTE 2024



PARA AMPLIAR ESTA  
INFORMACIÓN  
CONSULTE EL SERVICIO  
GEOGRÁFICO

Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación - DTINI



INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO BOGOTÁ