

III. ESTADO RED DE CICLOINFRAESTRUCTURA

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

Extensión total: 695,3 kilómetros

EXTENSIÓN POR LOCALIDAD

1. El espacio público para la movilidad

Artículo 152 Red vial.

Está conformada por las franjas de cicloinfraestructura por donde circulan bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a estos vehículos. En esta red está prohibida la circulación de motocicletas y vehículos automotores.

Artículo 420. Intervención del espacio público para la movilidad rural

1. El espacio público para la movilidad rural

Artículo 420. Intervención del espacio público para la movilidad rural

Son áreas continuas que permiten la movilización de bicicletas. Pueden estar demarcadas o segregadas a fin de no poner en riesgo la circulación peatonal y proteger a las personas usuarias de otros actores viales motorizados.

La Secretaría Distrital de Movilidad, como cabeza del sector Movilidad, estableció los lineamientos para la adopción de una clasificación funcional de la red de cicloinfraestructura de Bogotá D.C., en el marco de la Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas. En este contexto, a continuación se presentan las cifras de extensión de la red de cicloinfraestructura, desagregadas según la tipología adoptada.

A donut chart illustrating the distribution of bicycle lanes by type in Bogotá. The chart is divided into five segments of different colors, each labeled with its category and percentage. The segments are: Ciclobanda (blue, 41.7%), Ciclorruta (light blue, 29.9%), Vías y zonas peatonales (teal, 13.2%), Carril ciclopreferente (green, 8.7%), and Banda ciclopreferente (dark green, 6.5%).

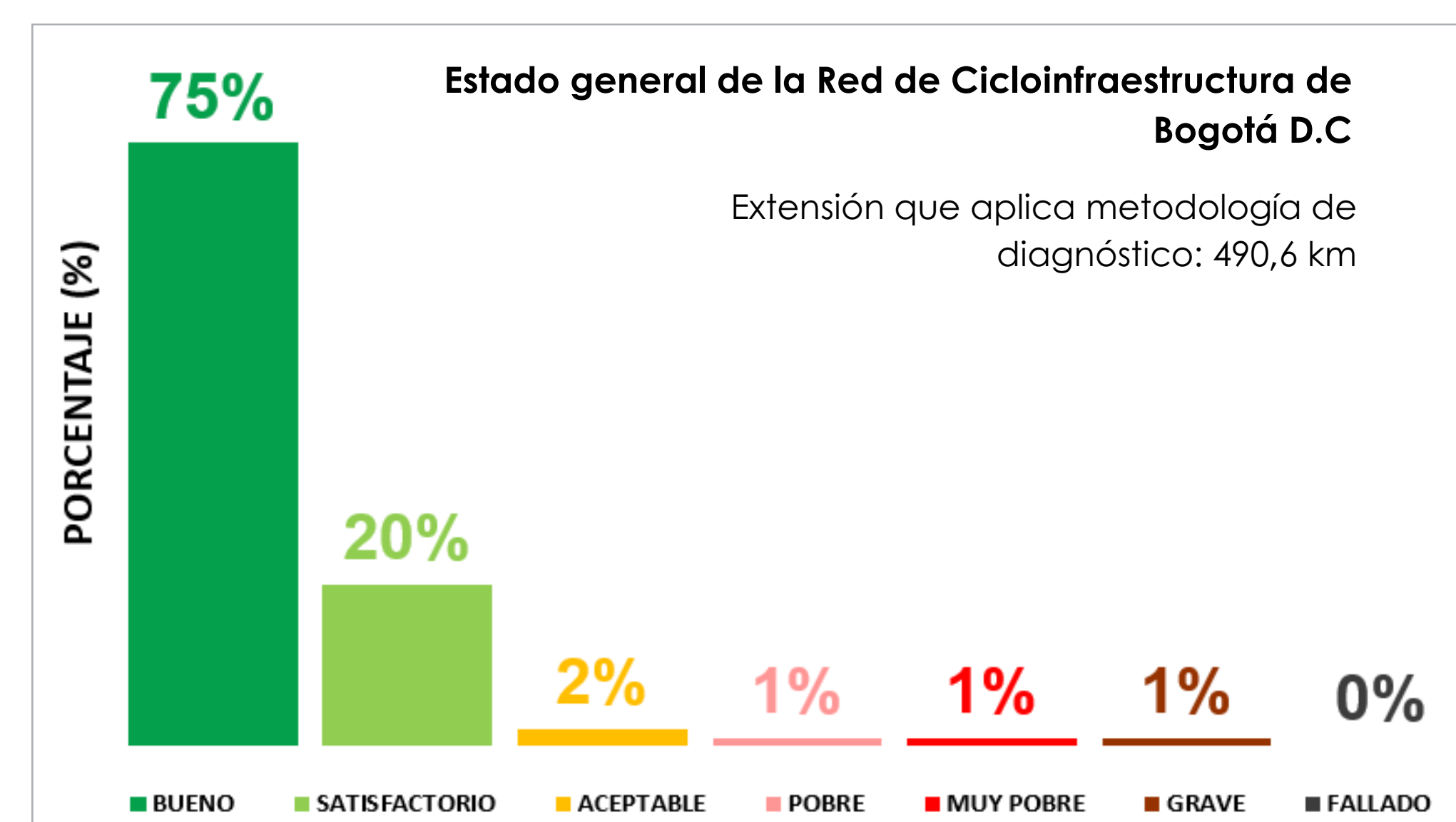
Tipología	Porcentaje
Ciclobanda	41,7%
Ciclorruta	29,9%
Vías y zonas peatonales	13,2%
Carril ciclopreferente	8,7%
Banda ciclopreferente	6,5%

Notas:

1. Se precisa que la localidad de Sumapaz no cuenta con inventario de red de cicloinfraestructura
2. Las cifras presentadas pueden diferir por efectos de proceso de redondeo de decimales.

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 el elemento 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.

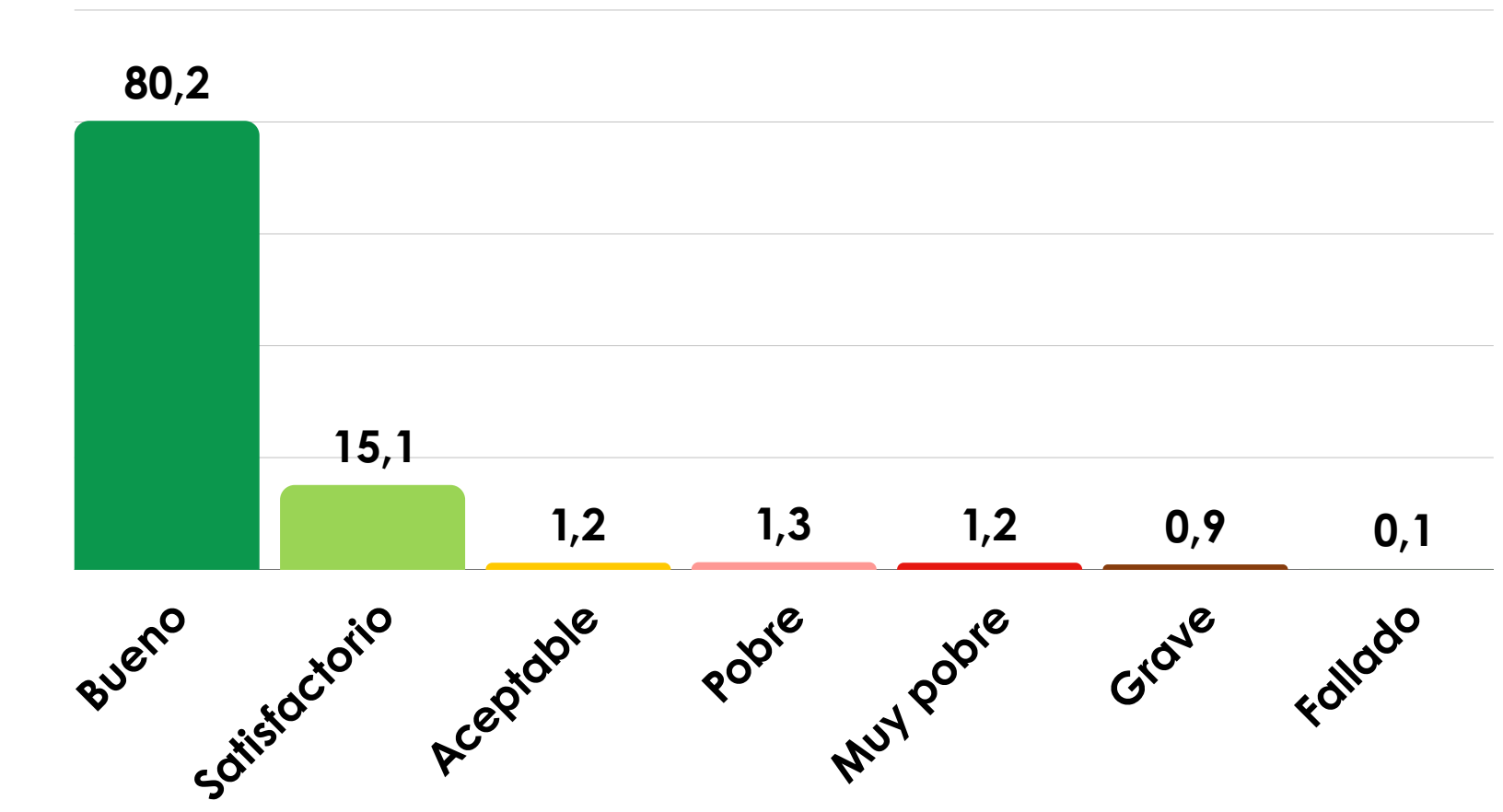
De los 695,3 km de extensión total de la red de cicloinfraestructura de la ciudad de Bogotá, aplica la metodología de diagnóstico de estado para 490,6 km - los cuales corresponden al uso de paso seguro, es decir, Ciclorrutas y Bicicarril - mientras que, para los 204,7 km restantes no aplica la metodología 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.



ESTADO POR CLASIFICACIÓN VIAL

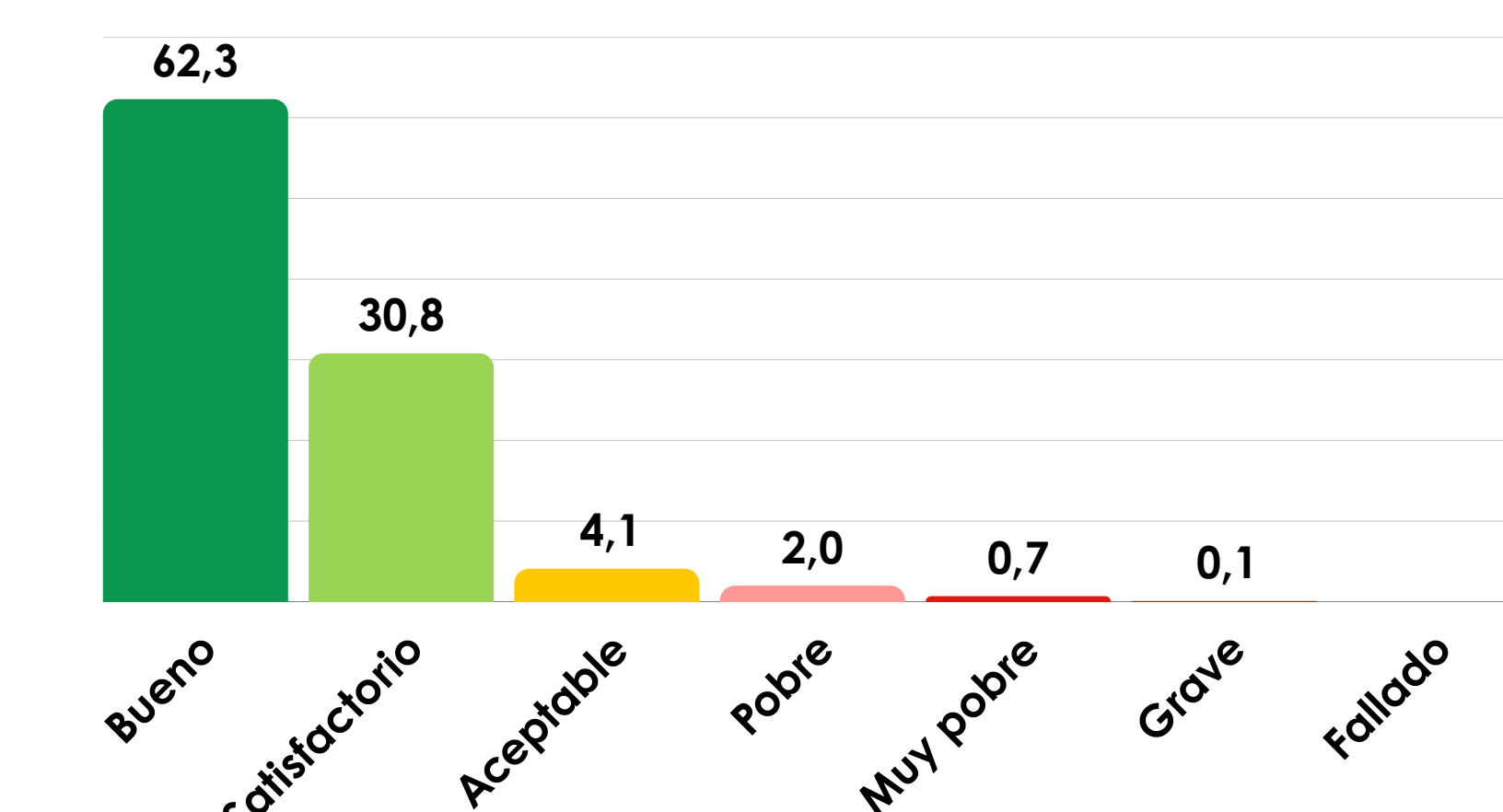
ARTERIA

Extensión que aplica metodología de diagnóstico: **339,7 km**



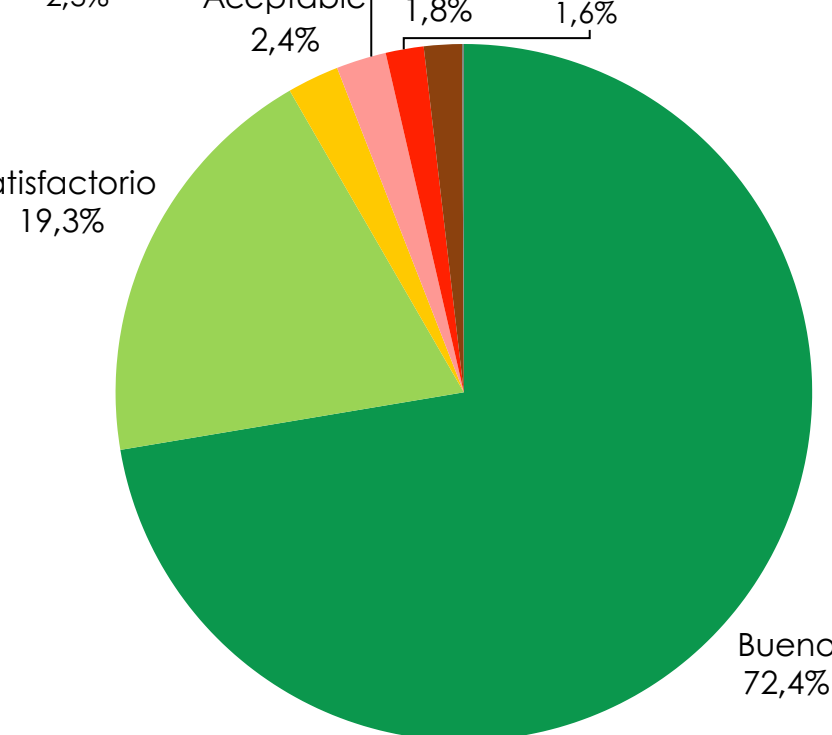
LOCAL

Extensión que aplica metodología de diagnóstico: **150,9 km**



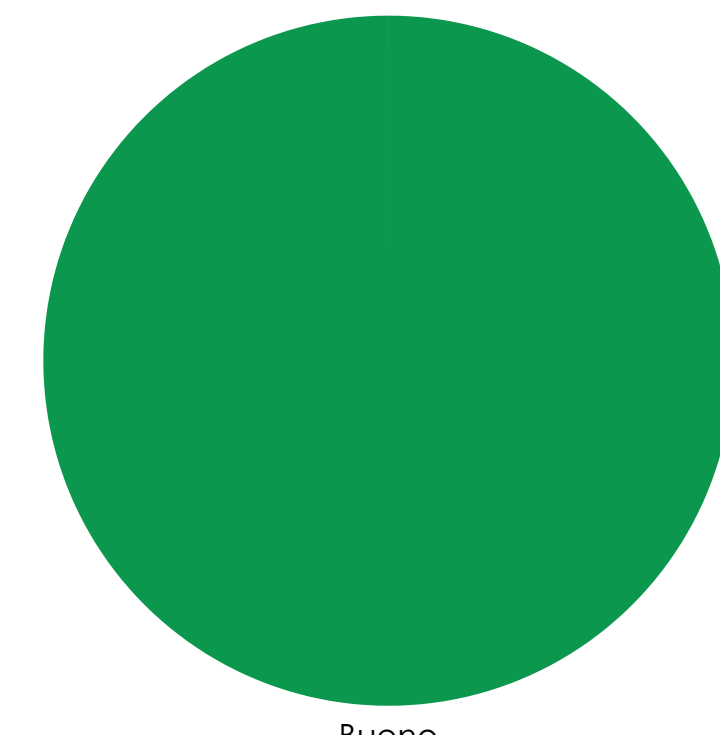
LOCAL

Extensión que aplica metodología de diagnóstico: **124,8 Km**



RURAL

Extensión que aplica metodología de diagnóstico: **0,7 Km**



	LOCALIDAD	BUENO		SATISFACTORIO		ACEPTABLE		POBRE		MUY POBRE		GRAVE		FALLADO		Total
		Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	
1	Usaquén	39,4	79%	6,7	13%	0,7	1%	0,3	1%	1,4	3%	1,4	3%	0,1	0%	49,9
2	Chapinero	14	78%	3,7	20%	0,1	1%	0	0%	0,1	1%	0,0	0%	0,0	0%	17,9
3	Santa Fe	6,5	69%	2,7	29%	0,1	1%	0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	9,3
4	San Cristóbal	3,5	50%	2,9	42%	0,4	5%	0	0%	0,2	3%	0,2	3%	0,0	0%	7,0
5	Usme	5	67%	1,4	19%	0,6	8%	0,1	1%	0,2	2%	0,2	3%	0,0	0%	7,5
6	Tunjuelito	11,5	73%	3,8	24%	0,1	1%	0,1	0%	0,0	0%	0,1	1%	0,2	1%	15,8
7	Bosa	27,2	88%	3	10%	0,6	2%	0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	30,9
8	Kennedy	56	75%	13,7	18%	2,7	4%	1,6	2%	0,6	1%	0,1	0%	0,0	0%	74,7
9	Fontibón	21,5	86%	2,8	11%	0,2	1%	0,3	1%	0,1	0%	0,0	0%	0,0	0%	24,9
10	Engativá	44,6	76%	11,6	20%	1,1	2%	1,4	2%	0,1	0%	0,0	0%	0,1	0%	59,0
11	Suba	62,4	79%	14,5	18%	0,3	0%	1	1%	0,2	0%	0,2	0%	0,0	0%	78,7
12	Barrios Unidos	17,1	65%	7,5	28%	1,1	4%	0,5	2%	0,2	1%	0,1	0%	0,0	0%	26,5
13	Teusaquillo	24	65%	11,1	30%	0,9	2%	0,8	2%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	36,8
14	Los Mártires	5,9	89%	0,7	11%	0	0%	0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	6,6
15	Antonio Nariño	3,1	78%	0,7	18%	0	0%	0	0%	0,0	0%	0,2	4%	0,0	0%	3,9
16	Puente Aranda	13,5	66%	5,6	28%	0,5	3%	0,5	2%	0,2	1%	0,0	0%	0,0	0%	20,3
17	La Candelaria	1,8	53%	1,4	43%	0	0%	0	0%	0,1	3%	0,0	0%	0,0	0%	3,3
18	Rafael Uribe	2,3	46%	0,6	11%	0,1	2%	0,4	7%	1,1	22%	0,5	11%	0,0	0%	5,0
19	Ciudad Bolívar	7,5	60%	3,2	26%	0,6	5%	0,7	5%	0,3	2%	0,3	2%	0,0	0%	12,6
	Total general	366,6	75%	97,8	20%	10,1	2%	7,5	1%	5,1	1%	3,0	1%	0,5	0%	490,0

Nota:
1. La información de los registros administrativos sobre el estado de la red de cicloinfraestructura es susceptible de variar en el tiempo, toda vez que las condiciones de la infraestructura cambian, entre otras circunstancias por las diferentes intervenciones de conservación o construcción sobre la misma.

ESTADO DE LA RED DE CICLOINFRAESTRUCTURA POR LOCALIDAD Y TIPO DE MALLA

LOCALIDAD			BUENO		SATISFACTORIO		ACEPTABLE		POBRE		MUY POBRE		GRAVE		FALLADO		Total Con Estado
			Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	
1	Usaquén	Arterial	32,4	85%	5,3	14%	0,5	1%	0,1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	38,3
		Intermedia	1,2	55%	0,8	36%	0,2	9%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2,2
		Local	5,8	62%	0,5	5%	0	0%	0,2	2%	1,3	14%	1,4	15%	0,1	1%	9,3
Total Usaquén			39,4	79%	6,7	13%	0,7	1%	0,3	1%	1,4	3%	1,4	3%	0,1	0%	50
2	Chapinero	Arterial	12,6	78%	3,4	21%	0,1	1%	0	0%	0,1	1%	0	0%	0	0%	16,2
		Local	1,5	83%	0,3	17%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1,8
Total Chapinero			14	78%	3,7	21%	0,1	1%	0	0%	0,1	1%	0	0%	0	0%	17,9
3	Santa Fe	Arterial	2,8	68%	1,2	29%	0,1	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4,1
		Intermedia	1,2	86%	0,2	14%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1,4
		Local	2,5	64%	1,4	36%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3,9
Total Santa Fe			6,5	70%	2,7	29%	0,1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	9,3
4	San Cristóbal	Arterial	2,7	77%	0,6	17%	0,1	3%	0	0%	0,1	3%	0	0%	0	0%	3,5
		Intermedia	0,7	23%	2	67%	0,2	7%	0	0%	0,1	3%	0	0%	0	0%	3
		Local	0,1	25%	0,3	75%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0,4
Total San Cristóbal			3,5	50%	2,9	41%	0,4	6%	0	0%	0,2	3%	0	0%	0	0%	7
5	Usme	Arterial	3	79%	0,6	16%	0,1	3%	0,1	3%	0	0%	0	0%	0	0%	3,8
		Intermedia	0,8	73%	0,1	9%	0	0%	0	0%	0,1	9%	0,1	9%	0	0%	1,1
		Local	1,2	48%	0,7	28%	0,5	20%	0	0%	0	0%	0,1	4%	0	0%	2,5
Total Usme			5	67%	1,4	19%	0,6	8%	0,1	1%	0,2	3%	0,2	3%	0	0%	7,5
6	Tunjuelito	Arterial	9,6	83%	1,4	12%	0,1	1%	0,1	1%	0	0%	0,1	1%	0,2	2%	11,5
		Intermedia	0,6	27%	1,5	68%	0,1	5%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2,2
		Local	1,3	57%	1	43%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2,3
Total Tunjuelito			11,5	73%	3,8	24%	0,1	1%	0,1	1%	0	0%	0,1	1%	0,2	1%	15,8
7	Bosa	Arterial	14,8	94%	1	6%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	15,8
		Intermedia	2,6	87%	0,3	10%	0,1	3%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3
		Local	9,8	81%	1,8	15%	0,5	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	12,1
Total Bosa			27,2	88%	3	10%	0,6	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	30,8
8	Kennedy	Arterial	25,5	77%	7,1	22%	0,4	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	33
		Intermedia	14,4	67%	3,9	18%	1,3	6%	1,3	6%	0,6	3%	0,1	0%	0	0%	21,6
		Local	16	80%	2,7	14%	1	5%	0,3	2%	0	0%	0	0%	0	0%	20
Total Kennedy			56	75%	13,7	18%	2,7	4%	1,6	2%	0,6	1%	0,1	0%	0	0%	74,7
9	Fontibón	Arterial	12,1	85%	1,7	12%	0,1	1%	0,2	1%	0,1	1%	0	0%	0	0%	14,2
		Intermedia	2,5	78%	0,7	22%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3,2
		Local	6,9	92%	0,4	5%	0,1	1%	0,1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	7,5
Total Fontibón			21,5	86%	2,8	11%	0,2	1%	0,3	1%	0,1	0%	0	0%	0	0%	24,9
10	Engativá	Arterial	19,5	79%	4,4	18%	0,4	2%	0,1	0%	0,2	1%	0	0%	0,1	0%	24,7
		Intermedia	8,6	75%	2,1	18%	0,4	3%	0,4	3%	0	0%	0	0%	0	0%	11,5
		Local	16,2	71%	5,2	23%	0,2	1%	0,9	4%	0,2	1%	0	0%	0	0%	22,7
		Rural	0,2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0,2
Total Engativá			44,6	75%	11,6	20%	1,1	2%	1,4	2%	0,3	1%	0	0%	0,1	0%	59,1
11	Suba	Arterial	48,1	81%	10,9	18%	0,1	0%	0,2	0%	0,2	0%	0	0%	0	0%	59,5
		Intermedia	6,2	76%	2	24%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	8,2
		Local	8,1	74%	1,7	15%	0,2	2%	0,8	7%	0	0%	0,2	2%	0	0%	11
Total Suba			62,4	79%	14,5	18%	0,3	0%	1	1%	0,2	0%	0,2	0%	0	0%	78,6
12	Barrios Unidos	Arterial	8,6	64%	4	30%	0,6	4%	0,2	1%	0	0%	0	0%	0	0%	13,4
		Intermedia	4,1	64%	1,6	25%	0,3	5%	0,2	3%	0,1	2%	0,1	2%	0	0%	6,4
		Local	4,4	64%	1,9	28%	0,2	3%	0,2	3%	0,2	3%	0	0%	0	0%	6,9
Total Barrios Unidos			17,1	65%	7,5	28%	1,1	4%	0,5	2%	0,2	1%	0,1	0%	0	0%	26,5
13	Teusaquillo	Arterial	13	64%	6,4	31%	0,4	2%	0,6	3%	0	0%	0	0%	0	0%	20,4
		Intermedia	3,9	71%	1,4	25%	0,2	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	5,5
		Local	7,1	66%	3,3	31%	0,3	3%	0,1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	10,8
Total Teusaquillo			24	65%	11,1	30%	0,9	2%	0,8	2%	0	0%	0	0%	0	0%	36,8
14	Los Mártires	Arterial	4,8	89%	0,6	11%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	5,4
		Intermedia	0,7	88%	0,1	13%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0,8
		Local	0,4	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0,4
Total Los Mártires			5,9	89%	0,7	11%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	6,6
15	Antonio Nariño	Arterial	0,6	67%	0,3	33%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0,9
		Local	2,4	80%	0,4	13%	0	0%	0	0%	0	0%	0,2	7%	0	0%	3
Total Antonio Nariño			3,1	78%	0,7	18%	0	0%	0	0%	0	0%	0,2	5%	0	0%	4
16	Puente Aranda	Arterial	10,6	69%	3,7	24%	0,4	3%	0,4	3%	0,2	1%	0	0%	0	0%	15,3
		Intermedia	1,4	54%	1,1	42%	0,1	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2,6
		Local	1,5	65%	0,8	35%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2,3
Total Puente Aranda			13,5	67%	5,6	28%	0,5	2%	0,5	2%	0,2	1%	0	0%	0	0%	20,3
17	La Candelaria	Intermedia	0,2	33%	0,4	67%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0,6
		Local	1,5	56%	1,1	41%	0	0%	0	0%	0,1	4%	0	0%	0	0%	2,7
Total La Candelaria			1,8	55%	1,4	42%	0	0%	0	0%	0,1	3%	0	0%	0	0%	3,3
18	Rafael Uribe Uribe	Arterial	2	87%	0,3	13%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2,3
		Intermedia	0,1	8%	0,1	8%	0,1	8%	0,1	8%	0,7	58%	0,1	8%	0	0%	1,2
		Local	0,2	14%	0,1	7%	0	0%	0,3	21%	0,4	29%	0,4	29%	0	0%	1,4
Total Rafael Uribe Uribe			2,3	46%	0,6	12%	0,1	2%	0,4	8%	1,1	22%	0,5	10%	0	0%	5
19	Ciudad Bolívar	Arterial	2	42%	1,2	25%	0,4	8%	0,6	13%	0,3	6%	0,3	6%	0	0%	4,8
		Intermedia	1,6	48%	1,5	45%	0,2	6%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3,3
		Local	3,4	87%	0,5	13%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	3,9
		Rural	0,5	100%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0,5
Total Ciudad Bolívar			7,5	60%	3,2	25%	0,6	5%	0,7	6%	0,3	2%	0,3	2%	0	0%	12,6
Total General			366,6	75%	97,8	20%	10,1	2%	7,5	1%	5,1	1%	3	1%	0,5	0%	490,6

Nota:
1. Las cifras presentadas pueden diferir por efectos de proceso de redondeo de decimales.