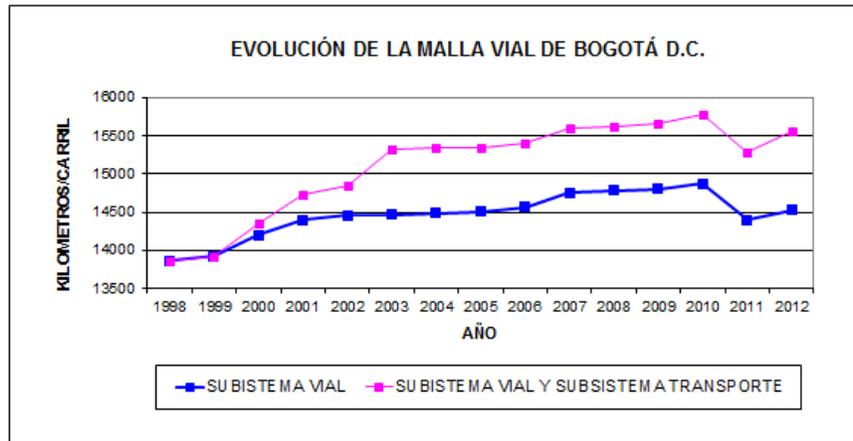


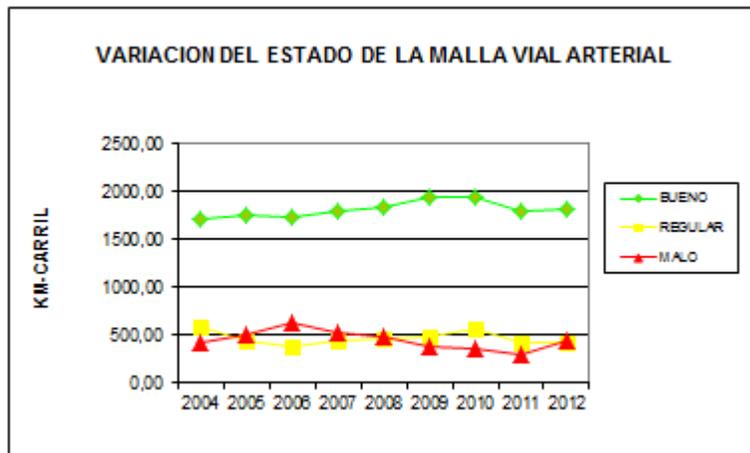
## VARIACIÓN DE LA EXTENSIÓN Y ESTADO DE CONDICIÓN DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ ENTRE EL AÑO 2004 Y EL AÑO 2012

En la siguiente grafica se presenta como ha sido la evolución en la extensión de la malla vial de Bogotá en los últimos 14 años:

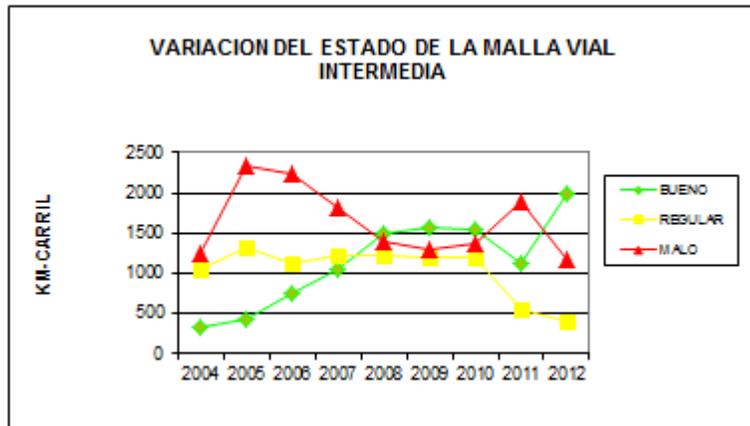


Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2012.  
Elaboró: Dirección Técnica Estratégica – IDU.

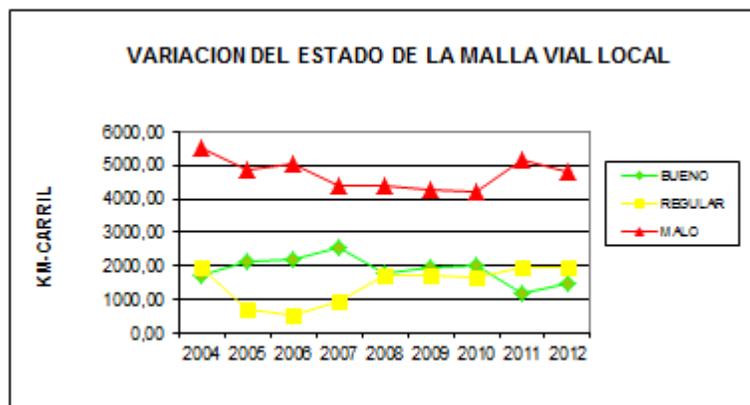
En las gráficas siguientes, se presenta la evolución del estado e la malla vial desde el año 2004 hasta el año 2012, discriminado de acuerdo al tipo de malla vial.



Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2012.  
Elaboró: Dirección Técnica Estratégica – IDU.



Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2012.  
 Elaboró: Dirección Técnica Estratégica – IDU.

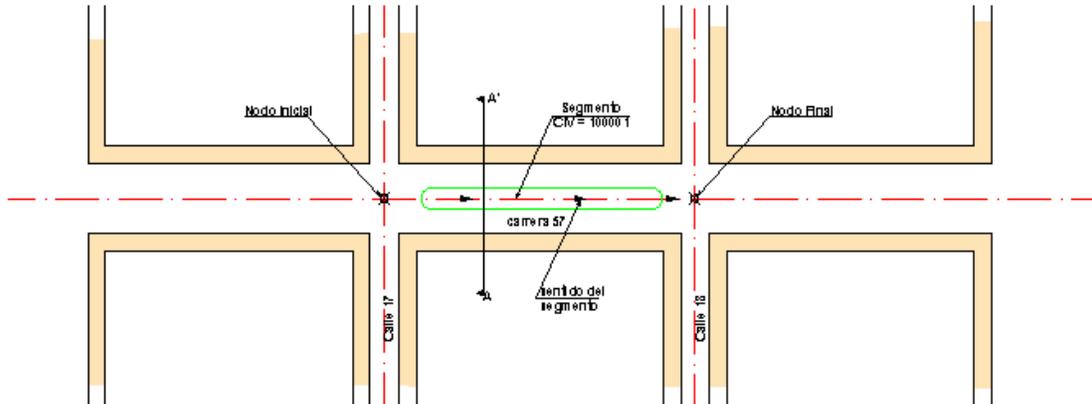


Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2012.  
 Elaboró: Dirección Técnica Estratégica – IDU.

Para realizar cualquier análisis sobre la evolución de la malla vial de la ciudad, se debe tener en cuenta lo siguiente:

El inventario de la malla vial de la Ciudad está establecido en la base de datos del IDU, a partir de segmentos viales, que son líneas imaginarias georreferenciadas que corresponde con el eje vial, tiene un punto de inicio (nodo inicial), un punto de terminación (nodo final) y una orientación o sentido, que está definido por la dirección de avance de la nomenclatura de la Ciudad. El segmento está definido espacialmente entre dos nodos, así:

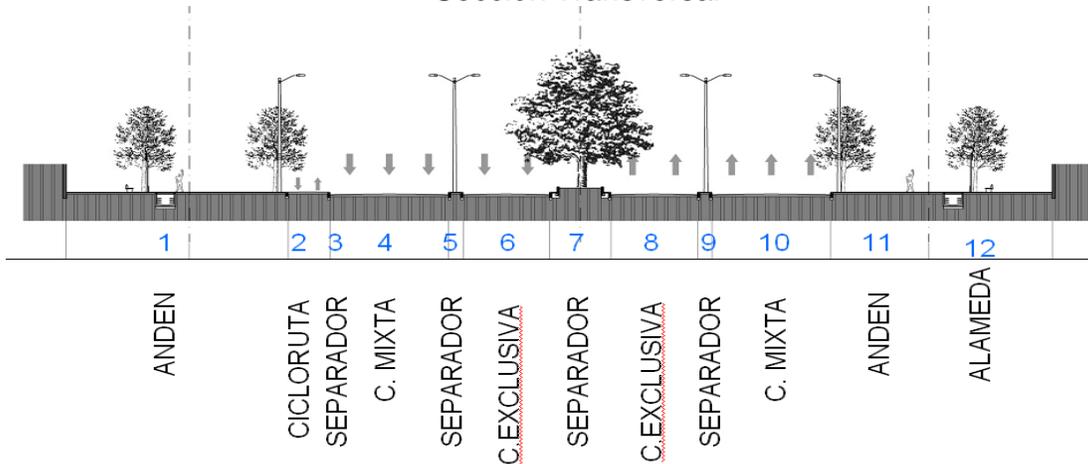
### Esquema segmento vial



Fuente: Dirección Técnica Estratégica – IDU.

Adicionalmente, el segmento vial agrupa los elementos de la sección transversal de una vía como lo son: andenes, separadores, calzadas ciclorrutas y sardineles.

### Sección Transversal



Fuente: Dirección Técnica Estratégica – IDU.

Por lo anterior, el IDU tiene la información del inventario de la malla vial de la ciudad, georreferenciada y estructurada a nivel de cada uno de los elementos que componen la sección transversal del segmento vial (andenes, ciclorrutas, calzadas, separadores, sardinel).

La información del componente espacial y alfanumérico de estos elementos son

almacenados en una base de datos geográfica (GEODATABASE), la cual es gestionada a través del software para Sistemas de Información Geográfica ArcGis. La actualización de la información, se realiza a partir de los reportes obtenidos con la ejecución de los contratos de construcción, rehabilitación y mantenimiento vial o de espacio público, así como de la ejecución de consultorías de inventario y diagnóstico.

Es así como entre los años 2010 y 2011, el IDU ejecutó el contrato de consultoría 086 de 2009, cuyo objeto consistió en realizar la actualización del inventario y diagnóstico de la malla vial arterial, en Bogotá D.C., incluyendo las ciclorutas asociadas. El producto del contrato fue el ajuste de 7233 segmentos viales que tienen asociadas 15486 calzadas, 8394 andenes y 3084 separadores los cuales sufrieron cambios en posición y forma, actualizando la geometría que es utilizada para el cálculo de las estadísticas de malla vial publicadas por el IDU. Por este motivo, la malla vial arterial de la ciudad, pasó de tener 2894.5 kilómetros-carril en el año 2010 a 2522.5 kilómetros-carril en el año 2011, alcanzando el 17% de las vías del Subsistema Vial de Bogotá D.C.

Para el caso de la malla vial intermedia, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Decreto 619/2001 tiene entre sus cuatro Programas Estructurantes, el Programa de Vivienda, el cual a su vez contiene el Subprograma de Mejoramiento Integral de Barrios (PMIB).

La población objeto del PMIB es la localizada en las Unidades de Planeación Zonal (UPZ) denominadas Tipo 1 “Residencial no consolidado”, es decir las UPZ más necesitadas de la ciudad y donde se localiza el mayor número de asentamientos ilegales. El POT divide a Bogotá en 112 UPZ, de las cuales 28 son Tipo 1.

El Programa de Mejoramiento Integral de Barrios tiene tres componentes: el físico, el social y el territorial. El IDU coordinó con la Caja de la Vivienda Popular el componente físico, el cual tenía como objetivo la definición de unos Corredores de Movilidad Local (CML) que permitieran la conectividad y movilidad de las UPZ denominadas Tipo 1 con los sectores vecinos y posteriormente con el resto de la ciudad, para lo cual se desarrolló el comité habitacional del Distrito que se encargó de definir los CML.

Adicionalmente al comité, se realizaron talleres de planeación y validación en la cual participaron la Caja de Vivienda Popular (CVP), Departamento de Prevención y Atención de Desastres (DPAE), Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB), Proyecto Sur, Transmilenio, Secretaria de

Tránsito y Transporte (STT), Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD) y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Como resultado de estas actividades se definieron los corredores de movilidad local (CML) de 14 UPZ tipo 1, los cuales fueron adoptados mediante Resolución No 0476 de Septiembre 23 de 2003, por parte del Departamento Administrativo de Planeación Distrital (DAPD).

Ahora bien, el IDU con el fin de realizar una adecuada administración de la red vial de la ciudad mediante la jerarquización de la misma y que permitiera hacer labores de priorización de intervenciones, en el año 2004 adelantó el proceso de evaluación e identificación de Corredores de Movilidad Local (CML) para cada una de las localidades del Distrito, a partir de la metodología desarrollada en las UPZ tipo 1, la cual se explicó anteriormente.

Es así como para el año 2005, a las estadísticas de la malla vial intermedia, se le incluyeron los corredores de movilidad local (CML), originando que esta pasara de tener 2612 kilómetros-carril en el año 2004 a 4071 kilómetros-carril en el 2005, alcanzando el 28% de las vías del Subsistema Vial de Bogotá D.C.

Ahora bien, para el año 2011 el IDU realizó la depuración y actualización de la información contenida en la base de datos con relación a geometría y diagnóstico de estas vías, excluyendo vías que por su perfil o función no cumplían con la característica de CML, razón por la cual, la malla vial intermedia de la ciudad, pasó de tener 4092 kilómetros-carril en el año 2010 a 3556.8 kilómetros-carril en el año 2011, siendo el 25% de las vías del Subsistema Vial de Bogotá D.C.

Es claro que estos corredores no están adoptados oficialmente por el Distrito, pero han servido como herramienta de ordenación de las intervenciones y líneas de inversión para el IDU, Alcaldías Locales y Unidad de Mantenimiento Vial.

Para el año 2012, el IDU adelantó el proceso de actualización del estado de la malla vial identificada a la fecha como circuitos del Sistema Integrado de Transporte –SITP y Malla Vial Arterial (a partir de visitas en terreno), con el propósito de mejorar los procesos de administración y priorización de la red vial de la ciudad.

Adicionalmente, se incorporó información de planos record de las troncales de la fase 3 de Transmilenio, obras de valorización de grupo 1 y construcción de malla vial en general, lo que incrementa la extensión del componente de malla vial arterial en las estadísticas presentadas.

Es necesario aclarar que las cifras que se manejan en el consolidado de las estadísticas corresponden a un ejercicio de deterioro del sistema de la malla vial en general, debido a los costos asociados a la realización de un diagnóstico permanente y/o por año, razón por la cual, es indispensable recurrir a fuentes de información como: el deterioro (a través de fórmulas), intervenciones reportadas a través de contratos y convenios ejecutados por las entidades competentes en la ejecución del sistema de la malla vial, así como los recorridos que se llevan a cabo para la priorización de los diferentes programas de mantenimiento y construcción que realiza el IDU a través de sus áreas ejecutoras.

Finalmente, el IDU con el propósito de mantener actualizada la información contenida en la base de datos, tiene previsto continuar con el ajuste cartográfico, lo que indica que nuevamente se presentaran cambios en los datos de inventario de la malla vial.