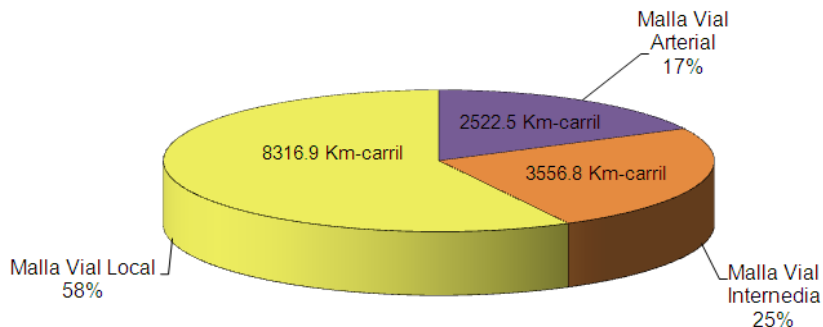


INFORMACIÓN GENERAL DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ (2011)

La Malla Vial de Bogotá D.C., a Diciembre de 2011, alcanza 15.275,8 Kilómetros carril, de los cuales el 94.24% (14.396,2 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 5,76% (879,55 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio).

El Subsistema Vial está compuesto por la malla vial arterial, intermedia y local. La malla vial arterial es la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país. Igualmente, facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana. La malla vial intermedia está constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma la malla vial arterial, sirviendo como alternativa de circulación. Permite el acceso y la fluidez de la ciudad a escala zonal. La malla vial local está conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda.

El resultado porcentual de la clasificación de las vías que conforman el Subsistema Vial de Bogotá D.C. se muestra a continuación:



Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU Diciembre de 2011.

Nota: 1). Para determinar la extensión de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, la cual ha sido actualizada con datos obtenidos a partir de la ejecución de contratos de inventario y diagnóstico. 2). No se incluye el Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio). 3). No se incluye la malla vial rural.

Elaboró: Dirección Técnica Estratégica – IDU.

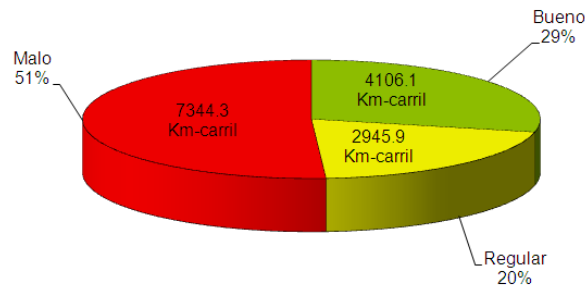
Para el año 2011, el estado de condición de las vías se estableció con el Índice de Condición del Pavimento (PCI por sus siglas en inglés)⁸, parámetro que permite calificar la condición superficial de la estructura del pavimento. Este índice se basa en los resultados de un estudio visual de la condición del pavimento, en el que se identifican la clase, la extensión y la severidad del daño que se presenta.

El diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento así:

- $PCI \leq 25$ Vías en mal estado
- $26 \leq PCI \leq 55$ Vías en regular estado
- $PCI \geq 56$ Vías en buen estado

Índice numérico que varía desde cero (0), para un pavimento fallado o en mal estado, hasta cien (100) para un pavimento en perfecto estado.

Con base en lo expuesto anteriormente, el estado de la malla vial de Bogotá D. C., correspondiente al Subsistema Vial, es el siguiente:



Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2011.

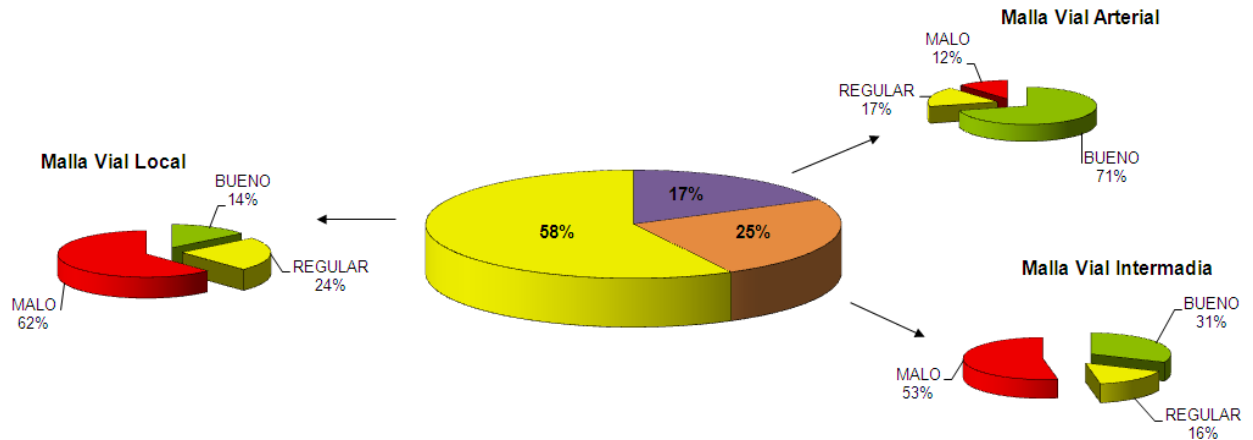
Nota: 1). A partir del año 2011 el diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento (PCI), con lo cual se sustituye el índice (ICP) utilizado en años anteriores. 2). No se incluye el Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio). 3). No se incluye la malla vial rural.

Elaboró: Dirección Técnica Estratégica – IDU.

El estado de cada una de las mallas que conforman el subsistema vial se puede apreciar en la siguiente gráfica:

⁸ La metodología "Pavement Condition Index" (PCI), fue desarrollada por el cuerpo de ingenieros del Ejército de Estados Unidos para proveer un índice que representará la integridad estructural y la condición de operación superficial del pavimento.

**DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD
SUBSISTEMA VIAL DE BOGOTÁ D.C. A DIC/2011**



Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2011.

Nota: 1). A partir del año 2011 el diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento (PCI), con lo cual se sustituye el índice (ICP) utilizado en años anteriores. 2). No se incluye el Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio).

Elaboró: Dirección Técnica Estratégica – IDU.

INVENTARIO Y DIAGNOSTICO DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ D.C. DICIEMBRE DE 2011

SUBSISTEMA TRANSPORTE	CONDICION DEL PAVIMENTO						TOTALES
	Bueno		Regular		Malo		
	Km_carril	%	Km_carril	%	Km_carril	%	
TRONCALES (Incluye carriles mixtos)	766.8	87%	58.0	7%	54.79	6%	879.55

COMPONENTES DEL SUBSISTEMA VIAL	CONDICION DEL PAVIMENTO						TOTALES
	Bueno		Regular		Malo		
	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	
Malla Vial Arterial Principal y Complem.	1,790.4	70.98%	435.0	17.2%	297.1	11.8%	2,522.5
Malla Vial Intermedia	1,118.8	31.5%	553.1	15.5%	1,885.0	53.0%	3,556.8
Malla Vial Local	1,196.9	14.4%	1,957.8	23.5%	5,162.2	62.1%	8,316.9
TOTAL SUBSISTEMA VIAL	4,106.1	28.5%	2,945.9	20.5%	7,344.3	51.0%	14,396.2

TOTAL GENERAL	4,872.9	32%	3,003.9	20%	7,399.0	48%	15,275.8
----------------------	----------------	------------	----------------	------------	----------------	------------	-----------------

Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2011.

Nota: 1). Para determinar la extensión de la malla vial de la ciudad se tomó la información existente en la base de datos del Instituto, la cual ha sido actualizada con datos obtenidos a partir de la ejecución de contratos de inventario y diagnóstico. 2). A partir del año 2011 el diagnóstico de las vías está asociado al estado de condición de cada una, medido con el Índice de Condición de Pavimento (PCI), con lo cual se sustituye el índice (ICP) utilizado en años anteriores. 3). A partir del año 2010 para el diagnóstico de las troncales se incluyó el estado "REGULAR". 4). No se incluye la malla vial rural.

Elaboró: Dirección Técnica Estratégica – IDU.