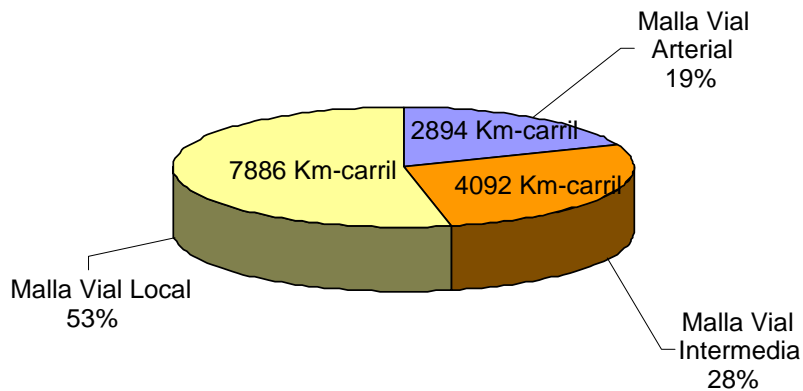


INFORMACIÓN GENERAL DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ (2010)

La Malla Vial de Bogotá D. C. a Diciembre de 2010 alcanza 15.768,3 Kilómetros carril de los cuales el 94.32% (14.872,9 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 5,68% (895,36 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 2010.

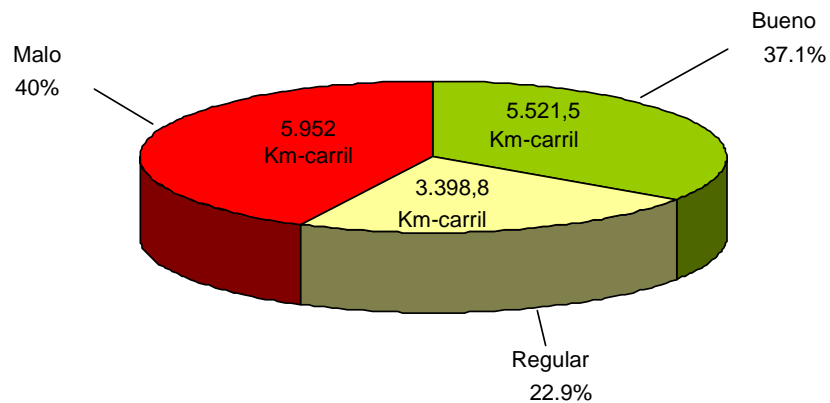
El estado de condición de las vías se estableció con el Índice de Condición del Pavimento (ICP)⁷, parámetro que permite calificar la condición superficial de la estructura del pavimento. Este Índice depende del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) que determina la regularidad superficial del pavimento y del Índice de Fallas (IF) que fija el nivel de fallas superficiales que se presentan en el pavimento.

⁷ El ICP fue calculado con la metodología Banco Mundial.

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

- $ICP \leq 30$ Vías en mal estado
- $31 \leq ICP \leq 70$ Vías en regular estado
- $ICP \geq 71$ Vías en buen estado

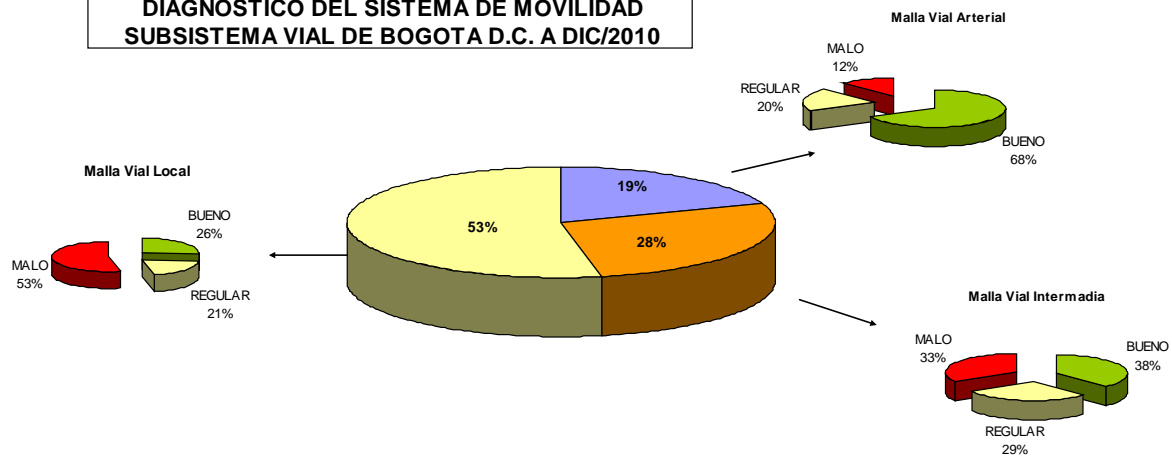
Con base en lo expuesto anteriormente, el estado de la malla vial de Bogotá D.C., correspondiente al Subsistema Vial, es el siguiente:



Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2010.
Nota: 1). No se incluye el Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio).

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

**DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD
SUBSISTEMA VIAL DE BOGOTÁ D.C. A DIC/2010**



Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2010.

Nota: 1). No se incluye el Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio).

INVENTARIO Y DIAGNOSTICO DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ D.C. DICIEMBRE DE 2010

SUBSISTEMA TRANSPORTE	CONDICION DEL PAVIMENTO						TOTALES
	Bueno		Regular		Malo		
	Km_carril	%	Km_carril	%	Km_carril	%	
TRONCALES (Incluye carriles mixtos)	635.3	71%	137.2	15%	122.9	14%	895.36

COMPONENTES DEL SUBSISTEMA VIAL	CONDICION DEL PAVIMENTO						TOTALES
	Bueno		Regular		Malo		
	Km-carril	%	Km-carril	%	Km-carril	%	
Malla Vial Arterial Principal y Complem.	1,953.9	67.51%	581.1	20.1%	359.5	12.4%	2,894.5
Malla Vial Intermedia	1,540.1	37.6%	1,187.9	29.0%	1,364.0	33.3%	4,092.0
Malla Vial Local	2,027.5	25.7%	1,629.8	20.7%	4,229.2	53.6%	7,886.5
TOTAL SUBSISTEMA VIAL	5,521.5	37.1%	3,398.8	22.9%	5,952.6	40.0%	14,872.9

TOTAL GENERAL	6,156.8	39%	3,536.0	22%	6,075.5	39%	15,768.3
----------------------	----------------	------------	----------------	------------	----------------	------------	-----------------

Fuente: Base de Datos del Inventario y Diagnóstico de la Malla Vial - IDU - Diciembre de 2010.

Nota: Para el diagnóstico de las troncales del 2010 se incluyó el estado "REGULAR" con el fin de establecer prioridades de intervención. El estado regular corresponde a aquellas losas que presentan fisuras o asentamientos que no afectan la movilidad, mientras que el estado malo corresponde a losas fracturadas y asentadas que afectan considerablemente la movilidad.

Elaboró: Dirección Técnica Estratégica – IDU.