

2017



GOBERNACION DEL
QUINDIO

GRUPO POD - QUINDIO

DIAGNOSTICO GENERAL DE LA RED VIAL MUNICIPAL DEL DEPARTAMENTO.

[ANALISIS DE DOCUMENTOS TECNICOS COMO INSUMOS
PARA APORTAR AL MOD]



Documento: Plan Vial Departamental.

Fuente: Secretaria de Infraestructura Departamental.

REGLAMENTACION NACIONAL:

El documento compres 3480 Propone la implementación del programa “Plan Vial Regional” el cual consiste en desarrolla metodologias apropiadas para el mejoramiento, rehabilitación y conservación de vías, para de esta forma implementar en la red vial a cargo de los Departamentos, proyectos sostenibles y que brinden condiciones adecuadas de transitabilidad y conectividad.

ANALISIS DE LA CARACTERIZACION DEL DEPARTAMENTO EN EL PLAN VIAL

IDENTIFICACION DE AMENAZAS SOBRE EL PLAN VIAL:

El plan vial departamental identifica ciertas zonas de Amenaza las cuales deben de identificarse mediante mapificacion y cartografia para evaluar su nivel de riesgo, con el fin de tener espacializado y focalizada la amenaza y cuantificado el riesgo.

El concepto riesgo en la tabla esta mal interpretado, debido a que no es un riesgo si no una amenaza que existe sobre las vías, el riesgo es cuando ya se tiene una ponderación de la magnitud del daño y los costos que puede acarrear que ocurran ciertos eventos según el caso en cada uno d de los tramos de via identificados.

ASPECTOS A MEJORAR:

Se debe de pasar de análisis cualitativo al cualitativo cuantitativo, donde se describan de mejor manera las afectaciones sobre las vías y donde se puedan delimitar los puntos críticos para puntualizar intervenciones de mejoramiento, adecuación, contención, reforzamiento , perfilado y demás, necesarias para eliminar la amenaza que se presenta en estas vías identivadas previamente.



FICHAS SECTORIALES FISICO AMBIENTALES						
TABLA 1.2.3.3: ZONAS DE RIESGO A NIVEL DEPARTAMENTAL						
Municipio	Áreas de riesgo natural (a)	Tipo de riesgo (b)	Frecuencia (c)	Fecha		
				Probabilidad de riesgo (d).		
				A	M	B
Genova	Via principal	Deslizamiento	3	X		
	Vereda San Juan	Deslizamiento	2	X		
	Vereda El Dorado	Deslizamiento	2		X	
	Via Genova - Pijao	Deslizamiento	2		X	
Pijao	Via Principal	Deslizamiento	3	X		
	Via Paramo de Chili	Deslizamiento	3	X		
Cordoba	Via Cordoba - La Quebra	Deslizamiento	5	X		
	Vereda Guayaquil Alto	Deslizamiento	2		X	
Calarca	Corregimiento de La Virginia	Zona Inundable	1	X		
	Corregimiento de Quebradanegra	Zona Inundable	1	X		
	Vereda El Pencil	Deslizamiento	2		X	
Salento	Via principal	Deslizamiento	2		X	
	Vereda El Agrado	Zona Inundable	1	X		
	Vereda La Playa	Zona Inundable	1	X		
	Via Salento - Cocora	Deslizamiento	1			X
	Vereda La Nubia	Deslizamiento	3	X		
	Vereda Boquia	Zona Inundable	1		X	
Circasia	Via Salento - Toche	Deslizamiento, erupción volcánica	1		X	
	Via Aguadeños	Deslizamiento	1		X	
	Vereda La Pola	Deslizamiento	1		X	
La Tebaida	Valle de Maravelez	Zona Inundable	1	X		
Buenavista	Via Vereda Palonegro	Deslizamiento	1			X
	Via Las Gurras	Deslizamiento	1			X
Filandia	Via Vereda La India-La Arabia	Deslizamiento	1			X
Quimbaya	Via vereda La Mesita	Deslizamiento	1			X
Montenegro	Via Puerto Samaria	Deslizamiento, afectaciones banca	1		X	
Armenia	Via La Patria - Santa Rita	Deslizamiento	2			X

Fuente: Plan Vial Departamental, Secretaria de Infraestructura Departamental.



TEMA DEL TURISMO SOBRE EL PLAN VIAL:

PLAN VIAL DEPARTAMENTAL					
FICHAS SECTORIALES TURISMO					
TABLA 1.2.3.5 : DATOS TURÍSTICOS DEL DEPARTAMENTO					
Código de la vía	Municipio	Tramo		Fecha	Categoría del centro turístico (b)
		Desde	Hasta	Centro turístico existentes y /o proyectados en los próximos 10 años (a)	
29BQN01	ARMENIA - MONTENEGRO	ARMENIA - PUEBLO TAPAO			
29BQN02	MONTENEGRO - LA TEBAIDA	MONTENEGRO - PUEBLO TAPAO - LA TEBAIDA		Parque Nacional del Café	1
29BQN02-1	MONTENEGRO	BARAYA - PUERTO SAMARIA		Belaje sobre el río La Vieja	3
29BQN03	CIRCASIA - MONTENEGRO	CIRCASIA - MONTENEGRO			
29BQN04	MONTENEGRO - QUIMBAYA - FILANDIA	FILANDIA - MORELIA - MONTENEGRO			
29BQN05	QUIMBAYA - FILANDIA	QUIMBAYA - PARAISO - FILANDIA		Mirador de Filandia	3
29BQN06	QUIMBAYA	QUIMBAYA - PUERTO ALEJANDRÍA		Belaje sobre el río La Vieja	3
29BQN06-1	QUIMBAYA	C.I KERMÁN - LA PALMERA (PANACA)		Parque Nacional de la Cultura Agropecuaria - PANACA	1
29BQN07	QUIMBAYA - FILANDIA	QUIMBAYA - LA MESA - PAVAS - CAJONES			
29BQN07-1	FILANDIA	SANTA TERESA - ULLOA (LIM. VALLE)			
29QN01	SALENTO	RAMAL A SALENTO (Arroyanal - Salento)		Mirador de Salento	1
29QN01-1	SALENTO	SALENTO - COCORA		Bosques de Cocora	2
29QN02	FILANDIA	CRUCE RUTA 29 (C.I CRUCES) - FILANDIA		Mirador de Filandia	3
29QN02-1	FILANDIA	FINLANDIA - LA INDIA			
29QN03	CIRCASIA	ARMENIA - HOJAS ANCHAS - LA CRISTALINA			
29QNA	CIRCASIA	PASO POR CIRCASIA (LA Y - CIRCASIA)			
29QNA	CIRCASIA	PASO POR CIRCASIA (LA MIRAGE - CIRCASIA)			
40QN02	PIJAO - GENOVA	BARRAGAN-GENOVA			
40QN03	PIJAO - BUENAVISTA	RIOVERDE - PÍJAO (LA QUIEBRA)			
40QN05	CALARCA - BUENAVISTA - PÍJAO	LA ESPAÑOLA - RIO VERDE - BARRAGÁN		Mundo Aventura "Rancho California"	2
40QN06	BUENAVISTA	CRUCE VÍA 450N05 (LA CABAÑA) - BUENAVISTA		Teleferico de Buenavista	2
40QN06-1	BUENAVISTA	BUENAVISTA - EL BALSÓ - LA MINA		Teleferico de Buenavista	2
40QN07	CORDOBA	SARDINEROS - CORDOBA (LA FRONTERA)		Centro Nacional del estudio del Bambú y la Guadua	3
40QN08	CALARCA	CRUCE TRAMO 4002A (LA BELLA) - CRUCE VÍA 40QN09 (LA)			
40QN09	CALARCA - CORDOBA - PÍJAO - GENOVA	CALARCÁ - CORDOBA - PÍJAO - GENOVA			
40QN10	CALARCA	ARMENIA - BOHENTIA - CALARCA			
40QN11	CALARCA - SALENTO	CRUCE CALARCÁ - CHAGUALÁ - LA NUBIA			
40QN12	SALENTO - ARMENIA	ARMENIA - SENA - BOQUIA			
40QNA	ARMENIA - LA TEBAIDA	CRUCE RUTA 40 (LA TEBAIDA) - EL EDEN - CLUB CAMPESTRE		Parque de equas "Acualand"	2
40QN09-1	CALARCA	PUERTO RICO - LA VIRGINIA			

Fuente: Secretaria de Cultura y Turismo – Gobernación del Quindío

Se puede observar que se identifican los tramos de las vías que conducen a los grandes centros y/o establecimientos turísticos del Departamento del Quindío, donde se identifican los códigos establecidos para cada vía, el tramo de la vía donde se ubica el centro, las proyecciones de los centros turísticos y la categoría en su momento de cada uno.



En la pagina 42 del documento (Plan Vial Departamental), se habla para esa época de un posicionamiento del turismo rural con unos 500.000 visitantes /año, el cual en la actualidad es esta cifra NO debe de ser real, ya que estudios mas avanzados y mas recientes determinan que el Departamento recibe entre 1.000.000 a 1.200.000 turistas al año, los cuales prefieren el turismo rural como opción.

ASPECTOS A MEJORAR:

Se deben de especificar las longitudes de los tramos y de los perfiles; además, se debe realizar un aforo (estudio de tránsito y transporte) en temporadas de alta. Además, se deben de realizar los respectivos estudios de índices de accesibilidad y de ocupación en los Municipios de Salento, Filandia, Montenegro y en la vía que conduce de Calarca a Rio verde, caicedonia; con el fin de determinar y actualizar la capacidad de la vía y el estudio origen destino y así poder definir claramente si el turismo es o no una parte importante de la Economía Quindiana.

Se debe de tener en cuenta unos puntos Fijos donde la cota sea K0+000 (preferiblemente a la salida de la ciudad capital y/o de un punto de fácil reconocimiento), donde se midan las respectivas distancias a estos centros turísticos de importancia para el Departamento, donde se definan perfiles viales, ancho de calzadas, andenes, ciclorutas, iluminación, Señalización, y donde se establezcan retiros para establecimientos comerciales, estaciones de servicio y cualquier tipo de infraestructura de carácter civil y o Inmobiliaria que desarrolle algún tipo de actividad Económica diferente al agro.



ANÁLISIS POBLACIONAL EN EL PLAN VIAL:

Municipios	URBANA		RURAL		TOTAL	
	N° habitantes	%	N° habitantes	%	N° habitantes	%
Armenia	265020	51.09	7554	1.46	272,574	52.55
Buenavista	1173	0.23	1781	0.34	2,954	0.57
Calarcá	54639	10.53	16966	3.27	71,605	13.80
Circasia	19543	3.77	7162	1.38	26,705	5.15
Córdoba	2897	0.56	2341	0.45	5,238	1.01
Filandia	6313	1.22	6197	1.19	12,510	2.41
Génova	4756	0.92	4537	0.87	9,293	1.79
La Tebaida	29955	5.78	2793	0.54	32,748	6.31
Montenegro	31252	6.03	7462	1.44	38,714	7.46
Pijao	3686	0.71	2735	0.53	6,421	1.24
Quimbaya	26433	5.10	6495	1.25	32,928	6.35
Salento	3494	0.67	3507	0.68	7,001	1.35
TOTAL	449,161	86.60	69,530	13.40	518,691	100

Fuente: DANE. Grupo de Proyecciones 2007

En la proyección Urbana rural en su momento, donde el Departamento estaba aún con una alta tendencia y dependencia cafetera, donde el suelo estaba netamente cultivado en café el cual era una gran actividad económica en los años 80's a 90's, esta actividad económica generaba una alta tasa de empleo en la región debido a que el café es un cultivo que requiere alta demanda de mano de obra para su mantenimiento y recolección, por lo cual las vías eran altamente transitadas día y noche por vehículos, camiones, volquetas y motorizados; cosa que en la actualidad no se evidencia en las zonas rurales del Departamento debido al cambio de vocación del campo y a la diversificación a cultivos alternativos.

En la actualidad esta composición NO debe de corresponder a la Realidad, ya que la emigración de las personas del campo a la ciudad debido al "auge económico" que en ellas existe y al abandono del estado (Presidencia, Ministerio de Agricultura, Gobernaciones, Alcaldías y demás entes) y escasos recursos para realizar labores agrícolas que demanden alta mano de obra.



ASPECTOS A MEJORAR:

Se debe de realizar un estudio y actualizar la composición del campo y de los Municipios (Cabecera urbana, Rural) y se debe de incorporar un aspecto muy importante como el tema Sub-urbano, donde se viene presentando un importante desarrollo de viviendas y turismo.

En el plan vial no se ve la incorporación del análisis de población, proyecciones y escenarios esperados plasmados en una ruta de seguimiento y de posibles intervenciones.

Se debe de generar cartografía con la localización de las viviendas por veredas en los 12 Municipios, para así analizar el flujo y la importancia de cada una de las vías y la implicación de las actividades agrícolas y turísticas sobre el desarrollo y la economía del Departamento y así poder focalizar esfuerzos sobre las zonas donde exista una mayor dinámica de acuerdo a las actividades Económicas.



ANÁLISIS DE LAS ÁREAS DE DESARROLLO EN EL PLAN VIAL:

Se enumeran la importancia de 1 a 12 de cada uno de los Municipios de acuerdo a la evolución de a su población (crecimiento y decrecimiento), lo cual es un gran error, ya que en la actualidad en el Municipio de Salento la Poblacion esta decreciendo para volverse netamente turismo, siendo este Municipio el Mayor Receptor de Turistas del Departamento, por lo cual el desarrollo y las inversiones que se espera para este sean de gran impacto, afectando el tema vial, por lo cual se deben de definir criterios claros para esta determinación de áreas de Importancia.

Municipios	Total Volumen Poblacional	Total población Normalizado (a)	Tasa de Crecimiento año (%)*	Tasa de crecimiento Normalizado (b)	Promedio de calificación según nivel de dinamismo (c)	Indicador de importancia del área de desarrollo (d)=(a+b+c)	Orden de importancia del área de desarrollo (e)
Armenia	272,574	1.00	1.68%	0.49	0.85	2.34	1
La Tebaida	32,748	0.12	3.42%	1.00	0.90	2.02	2
Calarcá	71,605	0.26	1.61%	0.47	0.90	1.63	3
Circasia	26,705	0.10	2.02%	0.59	0.90	1.59	4
Montenegro	38,714	0.14	1.44%	0.42	0.90	1.46	5
Filandia	12,510	0.05	0.83%	0.24	0.90	1.19	6
Quimbaya	32,928	0.12	0.28%	0.08	0.90	1.10	7
Buenavista	2,954	0.01	-2.75%	0.00	0.92	0.93	8
Pijao	6,421	0.02	-1.58%	0.00	0.90	0.92	9
Salento	7,001	0.03	0.19%	0.06	0.83	0.91	10
Córdoba	5,238	0.02	-0.44%	0.00	0.85	0.87	11
Génova	9,293	0.03	-0.31%	0.00	0.78	0.81	12

Fuente: Censo General 2005, Nivel Nacional. Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE

ASPECTOS A MEJORAR:

Se deben de definir criterios claros y medibles para definir el orden de importancia, (Análisis del flujo del turismo, oferta de servicios ambientales, Oferta de Servicios turísticos, Análisis del objeto del turismo en el Quindío, análisis de los índices de Ocupación, Análisis de accesibilidad, Análisis de que es lo que busca el turista Local, Nacional e Internacional en el Quindío), Análisis de atractivos por Región y análisis de cercanías a centros poblados y Ciudades Capitales).



En síntesis, la caracterización del Departamento en Muchos aspectos ha cambiado, por lo cual se hace necesaria una revisión del Plan vial Departamental el cual debe de tener y de crear un modelo estándar para cada uno de los planes viales de los 12 Municipios en cuanto a su Contenido Mínimo de calidad y de estudios(calidad de información, tipo de información que debe de contener, estudios necesarios, información técnica necesaria) para así poder contar con información clara, actualizada, apoyado en la ficha básica Municipal y el Expediente Municipal, viendo estos como insumos Básicos para la Elaboración del mismo y para mantener la información clara ordenada y actualizada. Para desarrollar este importante insumo en el tema vial, se puede contar con la información disponible en el Observatorio Departamental, ubicado en la Oficina de Planeación Departamental.

Los temas referentes al medio ambiente y actividades Mineras y demás, deben de ser actualizado a la realidad existente dentro del Departamento, estos temas de una u otra forma de deben de plasmarse en el plan vial Departamental por actividades Económicas, pero espacializandolos y dándoles una ubicación en KMS sobre puntos de referencia, acopio o disposición, para así observar su afectación sobre las vías.

ANALISIS SOBRE EL DIAGNOSTICO DEL PLAN VIAL DEPARTAMENTAL

Se realiza un diagnostico partiendo de la evaluación de lo existente en su momento, por lo cual se realiza de manera idónea en su momento para satisfacer los requerimientos y lo que se pensaba de Departamento en ese momento; actualmente la realidad es otra y el Departamento esta siendo observado por el Mundo como una zona de deleite, de paisaje verde, de armonía, de tranquilidad, de diversión, de aventura, de descanso, paz y tranquilidad.



ANÁLISIS DEL TRANSPORTE AEREO EN EL PLAN VIAL:

La proyección del aeropuerto el EDEN en su momento satisfacía las necesidades del flujo existente y la proyección del Departamento, en la actualidad, las proyecciones quedaron cortas y se han venido realizando inversiones en vano (Paños de agua tibia para intentar poner en marcha el aeropuerto y aumentar su capacidad, situación no lograda hasta el momento.

El análisis del plan vial fue muy pobre, ya que no se tuvieron en cuenta la capacidad de aeropuerto, el flujo de pasajeros (origen – destino), el turismo e temporadas, la proyección del Departamento, la capacidad de carga y la capacidad agroindustrial que tiene el Departamento en miras de su proyección internacional con productos como café, cítricos, lácteos, frutas y demás.

El transporte aéreo del Departamento se

Tabla 2.1.1: Características de los aeropuertos

Municipio	Nombre	Tipo de aeropuerto	Dimensión de pista (largo x ancho)	Tipo de superficie de la Pista	Tipo de avión (máx. permisible)	Frecuencia de vuelos
ARMENIA	ARMENIA - EL EDEN	Internacional	2319 x 36	Asfalto	C	36
MONTENEGRO	EL ARIETE -CA	Privado	200 x 10	Césped	UL	N-D
ARMENIA	EL CEDRITO	Privado	275 x 10	Césped	UL	N-D
LA TEBAIDA	LAS GAVIOTAS	Privado	820 x 16	Asfalto	F	N-D
ARMENIA	PORTUGALITO - CA.	Privado	300 x 10	Césped	UL	N-D
MONTENEGRO	TUCANES - CA.	Privado	350 x 10	Césped	UL	N-D

Tipo de avión: C - Aviones con velocidad de aproximación < 180 nudos
 UL - Avión ultraliviano
 F - Avión de fumigación

Fuente: Aeronáutica Civil

ASPECTOS A MEJORAR:

Se debe de mejorar el análisis sobre el tema específico de transporte aéreo, igualmente el Departamento debe de apostarle a la ampliación de las instalaciones del Aeropuerto para que aterricen y despeguen aviones de mayor capacidad de pasajeros y de carga.



Igualmente se debe de pensar en la intervención de otro de los aeropuertos para aterrizaje de aviones pequeños y helicópteros, con el fin de poder contar en casos de emergencia con otra alternativa de aterrizaje y de transporte aéreo.

Se recomienda traer un grupo técnico experto de la Aeronautica civil para que dimensione y analice los requerimientos del aeropuerto y se tenga con exactitud una cifra acertada sobre el tipo de obra que se debe de realizar en el aeropuerto y definir sus fases; se debe de tener en cuenta los estudios de demanda, vuelos y trafico en el mismo.

ANALISIS DEL TRANSPORTE CARRETERO EN EL PLAN VIAL

De manera obvia se aclara que es el medio de transporte mas utilizado (valga la redundancia) aquí y en todo el mundo, se tienen jerarquizadas y medidas las vías, pero no se muestran los parámetros de las vías, los cuales deben de ser estándar y homogéneos para cada vía (Primaria, Secundaria y terciaria).

Jerarquía de red vial	PAVIMENTADA	AFIRMADA	TOTAL
Primaria	121.61	0	121.61
Secundaria	251.28	92.42	343.7
Terciaria INVIAS	61.93	297.42	359.35
Terciaria Departamento			
Terciaria Municipios	180.8	1100.64	1281.44
TOTAL	615.62	1490.48	2106.10

ASPECTOS A MEJORAR

Se deben de incluir los parámetros de las vías primarias, secundarias y terciarias y tener una cartografía de apoyo identificando la red según su clasificación; además, se deben de incluir los tramos y el tipo de material en q están contruidos para asi tener una hoja de vida de cada via, teniendo en cuenta si es placa huella, asfalto, concreto hidráulico, Afirmado y está en subrazante y se deben de indicar los kilómetros en cada uno de estos materiales.



TRANSPORTE FERROVIARIO EN EL PLAN VIAL:

Se identifican las longitudes de las redes, y el suelo donde están afectando, pero no se identifican paramentos, estado legal de las mismas, normatividad sobre sus alrededores para limitar o avalar las construcciones, en la actualidad parte de esta red es prácticamente inexistente ya que la han ido desmontando.

Tabla 2.1.3: Características de la red ferroviaria que cruza el departamento

Nombre de la línea férrea	Áreas que articula (*)		Longitud (Km.)	Carga Promedio por viaje (Ton)	Frecuencia de movilización de carga por semana
	DESDE	HASTA			
Corredor del Pacífico	La Tebaida - Cali		14.1	N - D	N - D
RED INACTIVA A CARGO DE LA SRT	Armenia - Manizales		97.0	Inactiva	Inactiva

Fuente: Ministerio del Transporte

ASPECTOS A MEJORAR

Hay que actualizar su trazado, averiguar sobre su estado legal, sus paramentos, que va a ser de estas redes, la proyección del tren en la región y en el Departamento, tener una base de apoyo Cartografico para identificar las franjas de estas infraestructuras, delimitar y tener conceptos claros de normatividad sobre este suelo adyacente a las redes.

En las recomendaciones se debe de establecer que este servicio debe de operarse desde lo municipios no desde la capital, ya que afectaría el gran desarrollo y las infraestructuras ya establecidas en la zona.

Se deben de analizar los costos de transporte de carga hacia puertos y hacia grandes centros poblados como Bogota, Cali, medeliin, etc. Para asi establecer y darle importancia al mismo.



ANÁLISIS TRANSPORTE DE CARGA EN EL PLAN VIAL

Para el análisis de carga hacia y desde el Departamento, este se debe de aforar en los centros de pesaje para estos vehículos y en los peajes en los límites del Departamento, tarea que debe de ser desglosada con destinos y clasificación de la carga, para así poder establecer tránsitos promedios diarios, semanales y mensuales y mirar su incidencia en la ocupación de las vías del Departamento y analizar porque vías se están transportando y definir su uso y mantenimiento y .

Tabla 2.1.5: Volúmenes de carga y pasajeros movilizados en el departamento, por modo de transporte				
MODO DE TRANSPORTE (Por orden de importancia)	VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADO		VOLUMEN DE PASAJEROS MOVILIZADOS	
	Ton / mes	%	Cantidad	%
Carretero	1,612	0.98	551,125	0.99
Aéreo	30	0.02	6,866	0.01
Ferroviano	0	0.00	1,381	0.00
Fluvial				
TOTALES	1,642	1.00	559,372	1.00

Fuente: Secretaria de Infraestructura del Departamento

ASPECTOS A MEJORAR

Se debe de recolectar la información en los centros de pesaje, centros de acopio, peajes y demás para observar el verdadero comportamiento de la carga y su origen y destino.



ANÁLISIS VIAS PRIMARIAS EN EL DEPARTAMENTO

La malla vial primaria esta conformada por 121,61 km; Las vías están plenamente identificadas, se debe de ampliar la información con perfiles viales, material en que están construidas; las vías están respectivamente codificadas, estos códigos deben de coincidir con los códigos del INVIAS, para que asi exista uniformidad en la información.

Al ser esta vía de Primer Orden en su mayoría están a cargo del INVIAS desde la cota 0, y en pequeños tramos están a cargo de los Municipios algunos tramos de accesos a los mismos), por lo cual Los Municipios no deben de realizar intervenciones sobre la misma ni preocuparse por su estado, ya que la entidad competente para dicho fin es el INVIAS; pero los Municipios si deben de Reglamentar los suelos sobre estas vías según su jurisdicción, y aplicar los decretos y normas de retiros, paramentos y usos permitidos en estas zonas.

Tabla 2.2.1.1: Listado de vías PRIMARIAS que atraviesan el departamento										
Codigo	Municipio	Tramo		Longitud sobre el departamento	Kilómetros en el cual se encuentre la red de acuerdo con el tipo y estado de superficie (a)					
					Red Pavimentada (Km)			Red en Afirmado (Km)		
		Desde	Hasta		B	R	M	B	R	M
4002	ARMENIA - LA TEBAIDA	ARMENIA	CLUB CAMPESTRE	10.2	10.2					
2901	ARMENIA - CIRCASIA - SALENTO - FILANDIA	ARMENIA	BARBAS	17.6	17.6					
4003	CALARCA	CALARCA	LA LINEA	21.4	21.4					
40QN01	LA TEBAIDA - ARMENIA - CALARCA	CLUB CAMPESTRE	LA ESPAÑOLA	10.45	10.45					
40QN04	ARMENIA	ANILLO GRANADA	VARIANTE EL CAIMO	0.846	0.846					
4002A	CALARCA	LA ESPAÑOLA	CALARCA	9.58	9.58					
40QN04	ARMENIA	ARMENIA 3 ESQUINAS	GRANADA	3.9	3.9					
4003	ARMENIA - CALARCA	ARMENIA	CALARCA	4.6	4.6					
4002	ARMENIA - LA TEBAIDA	CLUB CAMPESTRE	ALAMBRADO	16.3	16.3					
2901B	ARMENIA - MONTENEGRO	ARMENIA	MONTENEGRO	7.1	7.1					
2901B	MONTENEGRO - QUIMBAYA	MONTENEGRO	QUIMBAYA	9	9					
2901B	QUIMBAYA	QUIMBAYA	QUEBRADA SAN FELIPE	3.4	3.4					
40QN05	CALARCA	CHAGUALA	LA CABAÑA	7.23	7.23					

Fuente: Secretaria de Infraestructura del Departamento



ASPECTOS A MEJORAR

Se debe de ampliar la información de la tabla correspondiente al tipo de material en que están construidas, paramentos, normatividad, secciones viales, andenes, iluminación, bermas, cunetas, tipos de obra de arte.

Igualmente se debe de pedir el inventario al INVIAS, donde se identifique el nivel de amenaza que tiene cada vía y se plasme en la tabla o en otra tabla similar.

En cada una de estas vías se debería de conocer el tipo de tránsito que las compone, como camiones, tracto camiones, volquetas, vehículos, motos, etc; y clasificarlos según manuales técnicos.

RED VIAL SECUNDARIA EN EL PLAN VIAL

Conformada por 343,7 km,