

“ACTUALIZAR LA CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y LOS PATRONES DE VIAJES DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, PARA QUE DESDE EL SECTOR MOVILIDAD SE FORMULEN ACCIONES QUE FACILITEN LA ACCESIBILIDAD A TODAS LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C”

CONTRATO DE CONSULTORÍA SDM N° 2023-2716

INFORME SEMANAL N°1
DEL 11 DE SEPTIEMBRE AL 15 DE SEPTIEMBRE DE 2023

SUPERVISOR
CLAUDIA BENAVIDES Y YEISON GOMEZ

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD
BOGOTÁ

CONTENIDO



01 Generalidades del proyecto

02 Estado y avance de la semana

03 Actividades programadas para la siguiente semana

04 Compromisos

1.GENERALIDADES DEL PROYECTO

OBJETO

"Actualizar la caracterización socioeconómica y los patrones de viajes de las personas con discapacidad, para que desde el Sector Movilidad se formulen acciones que faciliten la accesibilidad a todas las personas usuarias del Sistema de transporte de la ciudad de Bogotá D.C"

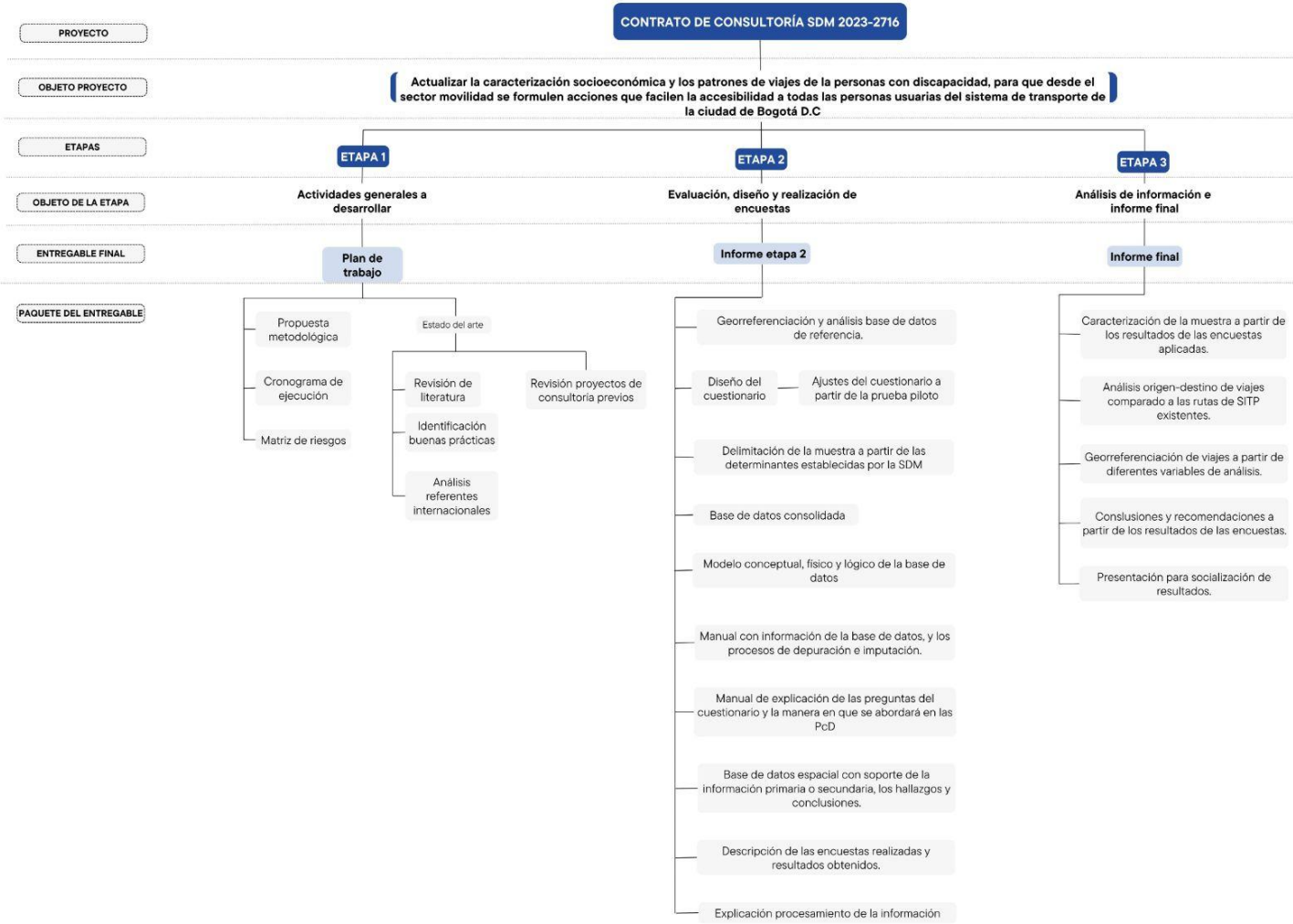
PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo estimado para la ejecución del contrato será de DIECISÉIS (16) SEMANAS, contados a partir del acta de inicio

FECHA DE INICIO 11 de septiembre de 2023
FECHA DE TERMINACIÓN 29 de diciembre de 2023

VALOR

El valor del contrato es hasta por la suma de SEISCIENTOS DIECISIETE MILLONES DE PESOS ($617.000.000) M/CTE INCLUYENDO IVA

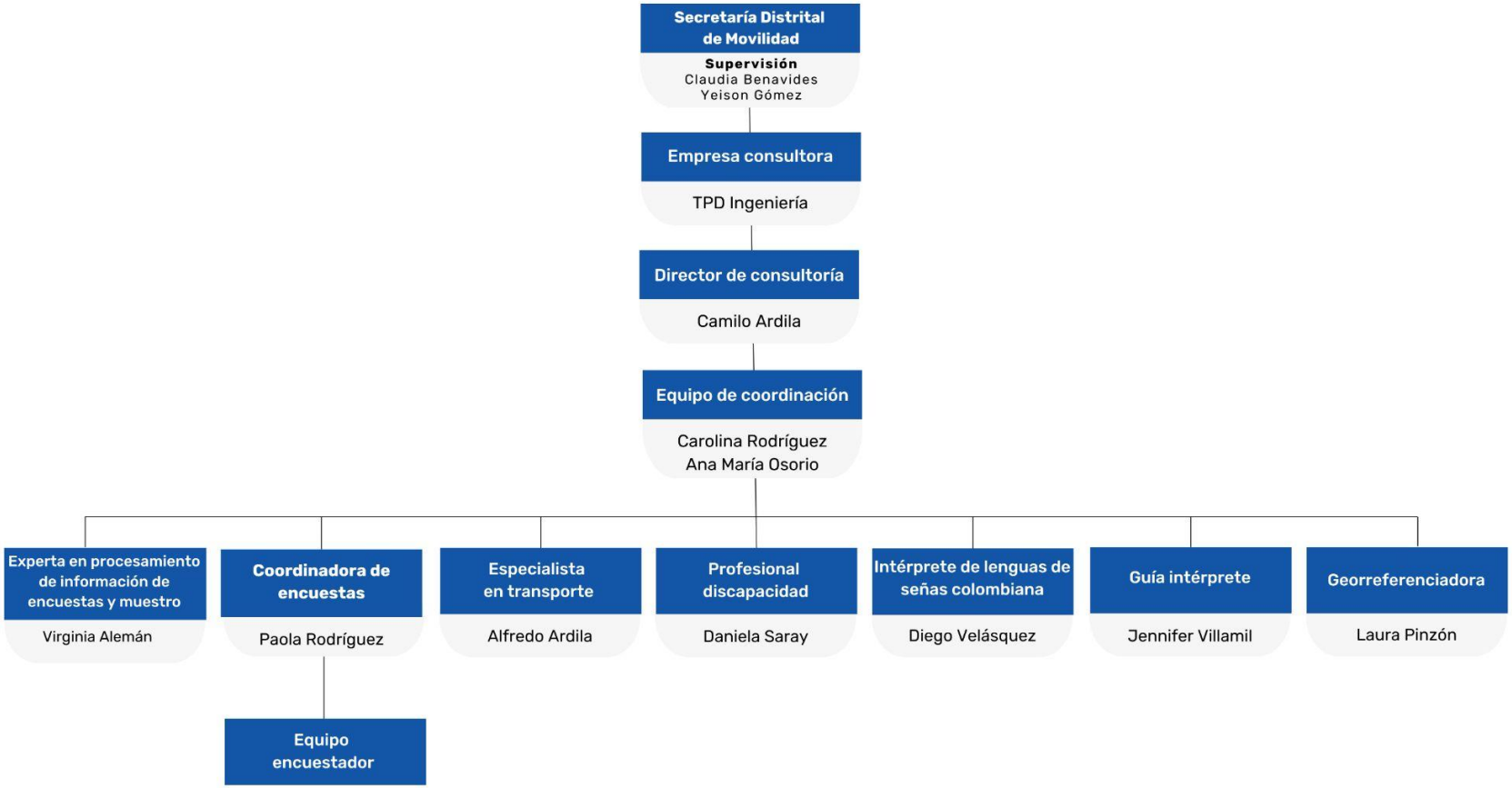

PROYECTO
CONTRATO DE CONSULTORÍA SDM 2023-2716
OBJETO PROYECTO
Actualizar la caracterización socioeconómica y los patrones de viajes de la personas con discapacidad, para que desde el sector movilidad se formulen acciones que faciles la accesibilidad a todas las personas usuarias del sistema de transporte de la ciudad de Bogotá D.C
ETAPAS
ETAPA 1
ETAPA 2
ETAPA 3
OBJETO DE LA ETAPA
Actividades generales a desarrollar
Evaluación, diseño y realización de encuestas
Análisis de información e informe final
ENTREGABLE FINAL
Plan de trabajo
Informe etapa 2
Informe final
PAQUETE DEL ENTREGABLE
Propuesta metodológica
Cronograma de ejecución
Matriz de riesgos
Estado del arte
Revisión de literatura
Identificación buenas prácticas
Análisis referentes internacionales
Revisión proyectos de consultoría previos
Georreferenciación y análisis base de datos de referencia.
Diseño del cuestionario
Ajustes del cuestionario a partir de la prueba piloto
Delimitación de la muestra a partir de las determinantes establecidas por la SDM
Base de datos consolidada
Modelo conceptual, físico y lógico de la base de datos
Manual con información de la base de datos, y los procesos de depuración e imputación.
Manual de explicación de las preguntas del cuestionario y la manera en que se abordará en las PcD
Base de datos espacial con soporte de la información primaria o secundaria, los hallazgos y conclusiones.
Descripción de las encuestas realizadas y resultados obtenidos.
Explicación procesamiento de la información
Caracterización de la muestra a partir de los resultados de las encuestas aplicadas.
Análisis origen-destino de viajes comparado a las rutas de SITP existentes.
Georreferenciación de viajes a partir de diferentes variables de análisis.
Conslusiones y recomendaciones a partir de los resultados de las encuestas.
Presentación para socialización de resultados.

2.ESTADO Y AVANCE DE LA SEMANA

Durante la semana reportada, correspondiente a la Semana 1 - Etapa 1 del proyecto de consultoría, se llevaron a cabo los siguientes avances:

1. Desarrollo de la Estructura Desglosada del Trabajo a partir de los entregables establecidos.
2. Solicitud y consecución de información y bases de datos.
3. Elaboración propuesta metodológica Etapa 1.
4. Definición equipo de trabajo
5. Análisis estado del arte: Bibliografía, buenas prácticas y referentes internacionales, todas asociadas a accesibilidad universal.
   a. Skelleftea, Suecia
   b. Liubliana, Eslovenia
   c. Santiago de Chile, Chile
6. Análisis estado del arte: Antecedentes nacionales
   a. Estudio de consultoría 2012-1789
   b. Estudio de consultoría 2017-1639

ORGANIGRAMA DEL EQUIPO DE TRABAJO



BIBLIOGRAFÍA, BUENAS PRÁCTICAS Y REFERENTES INTERNACIONALES

ACCESIBILIDAD: Facilidad y/o posibilidad de interacción con el entorno.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL: Todas las personas deben tener las mismas oportunidades y beneficios en el uso y disfrute de los entornos y/o servicios.

BARRERAS: Obstáculos que limitan el acceso a algún espacio o servicio.



Skelleftea
Suecia

Ganador Access City Award 2023

Tecnología: Senderos táctiles, ascensores al aire libre, mapas digitales y calefacción en el suelo para época de invierno.

Aplicación con información actualizada sobre obras en desarrollo y sobre barreras físicas existentes.

Amplio sistema de seguimiento y evaluación de medidas de accesibilidad.



Liubliana
Eslovenia

Tercer puesto Access City Award 2023

Zonas especializadas para el tránsito a pie y en bicicleta con pavimento uniforme, marcas táctiles en el suelo, bordillos rebajados y rampas de acceso.

80% pasos peatonales con señales acústicas

Sistema de autobuses con suelo bajo y equipados con anuncio de video y audio.

Viajes sin ningún costo para las PcD y sus asistentes personales.



Santiago de Chile
Chile

Avances importantes en temas de accesibilidad desde la gobernanza.

Ley 20.422: Ley de derechos para las PcD. Buscan alcanzar accesibilidad universal por medio de las disposiciones de la ley.

Desde el Estado se deben impulsar y aplicar medidas de acciones para fomentar la eliminación de barreras arquitectónicas y promover la accesibilidad universal.

Decreto 50/2016: Contiene directrices específicas para el diseño urbano universal.

CONTRATO 1789-2012

Diseño y Evaluación de Alternativas de Accesibilidad para los Usuarios del SITP en Condición de Discapacidad

OBJETIVO: Generar rutas de acción para la garantizar el acceso al nuevo sistema de transporte que se estaba desarrollando en la ciudad de Bogotá a las PcD

FASES

1. RECOPILACIÓN Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN
2. CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD
3. DISEÑO Y EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS

DIAGNÓSTICO

PORCENTAJE DE POBLACION EN SITUACION DE DISCAPACIDAD (RLCPD 2011 - 2012)

FÍSICA	23%
COGNITIVA	22%
VISUAL	20%
MÚLTIPLE	15%
MENTAL	9%
AUDITIVA	6%
SORDOCEGUERA	5%

CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES DIARIOS DE LAS PcD

- Las PcD física, cognitiva y visual realizaron más viajes diarios, principalmente por atención médica, estudio o trabajo
- La mayoría de recorridos se realizaron a pie o rodando, en transporte público colectivo y transporte privado
- En promedio realizaban 1,28 viajes por día en un periodo pico de 11am a 12pm
- Viajaban cada 10.5 días aproximadamente, variando según motivo del viaje y tipo de discapacidad
- Las PcD física y visual eran las que más utilizaban el transporte público

SEXO

H	41%
M	59%

LOCALIZACIÓN: El 33% se localizaban en Kennedy, Rafael Uribe Uribe y Bosa

ESTRATO: La mayor participación fue de PcD de estratos 1 y 2

ACTIVIDAD: El 42% no realizaba ninguna actividad económica, el 19% eran estudiantes y el 8% tenían un empleo. De los que realizaban alguna actividad el 47% eran PcD visual y el 31% física

BARRERAS

- Los recorridos no eran accesibles para sillas de ruedas ni para discapacidades sensoriales (auditiva y visual)
- En la parada o estación no había ascensores, rampas o escaleras accesibles, ayudas para discapacidades sensoriales y sí había barreras en los controles de acceso
- En el vehículo las dimensiones de las puertas eran muy pequeñas, solo tenían escalones, no contaban con anclajes para sillas de ruedas, los torniquetes no facilitaban el acceso y no había ayudas para discapacidades sensoriales
- Respecto a la infraestructura, los andenes en mal estado y sin continuidad, los puentes y rampas con mucha inclinación o inexistencia de ellas, falta de accesos peatonales representaban las principales barreras

INFORME SEMANAL N°01

CONTRATO 1639-2017

Actualización Caracterización Socioeconómica y Patrones de Viaje de las Personas con Movilidad Reducida Permanente en la Ciudad de Bogotá D.C.

OBJETIVO: Actualizar información socioeconómica y de viajes de las PcD, barreras para acceder al transporte público de Bogotá y realizar seguimiento a vehículos y rutas accesibles del SITP.

FASES

1. PLANEACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO
2. DISEÑO Y EJECUCIÓN DE LA PRUEBA PILOTO
3. REALIZACIÓN DE LAS ENCUESTAS
4. ESTUDIO DE ASCENSO Y DESCENSO DE PcD EN RUTAS ACCESIBLES DEL SITP
5. ANÁLISIS DE RESULTADOS

CARACTERIZACIÓN

PORCENTAJE SEGÚN TIPO DE DISCAPACIDAD

FÍSICA	17%
COGNITIVA	16%
VISUAL	15%
MÚLTIPLE	16%
MENTAL	15%
AUDITIVA	15%
SORDOCEGUERA	7%

CARACTERIZACIÓN DE LOS VIAJES DIARIOS DE LAS PcD

- La mayoría realizaban un solo trayecto para llegar al destino, y algunos realizaban 3 y 2 trayectos
- Los medios más utilizados eran TransMilenio Troncal, SITP urbano azul y alimentador
- La actividad principal por la que se movilizan es por atención médica
- En la franja de 4 a 8am era donde se movilizaban con mayor frecuencia
- Las PcD múltiple, cognitiva y mental generalmente se movilizaban con un acompañante

SEXO

H	58%
M	42%

LOCALIZACIÓN: Las localidades con mayor Población en Condición de Discapacidad fueron Kennedy, Bosa, Rafael Uribe Uribe y Suba

ESTRATO: La mayor participación fue de PcD de estratos 2, 3 y 1

AYUDAS TÉCNICAS: Las PcD múltiple, física y visual eran las que mayormente requerían ayudas técnicas

ACTIVIDAD: El 30% no desarrolla ninguna actividad, el 24% estudia, el 19% trabaja como informal e independiente y el 9% hace oficios del hogar

En Sumapaz el 100% de PcD residían en estrato 1, distribuyéndose por sexo entre hombres (75%) y mujeres (25%). Las principales barreras eran la ausencia de transporte, pocas rutas y horarios, grandes distancias entre veredas, baja ayuda y tolerancia hacia las PcD y mal estado de los andenes y vías. Aunque las PcD que se desplazaban a Bogotá eran pocas, se sentían inconformes con el costo del pasaje, frecuencia de las rutas e incumplimiento de horarios.

BARRERAS

- La mayoría de barreras identificadas se relacionaban a la infraestructura y a la falta de capacitación de los conductores
- Respecto a los vehículos de TM se resaltaban el mal estado de las puertas
- Se consideraba que la información de rutas y la dificultad para recargar la tarjeta Tu Llave también eran barreras de accesibilidad
- Las paradas que realizan los vehículos del SITP no facilitan el descenso

CONTRATO 1639-2017

Actualización Caracterización Socioeconómica y Patrones de Viaje de las Personas con Movilidad Reducida Permanente en la Ciudad de Bogotá D.C.

OBJETIVO: Actualizar información socioeconómica y de viajes de las PcD, barreras para acceder al transporte público de Bogotá y realizar seguimiento a vehículos y rutas accesibles del SITP.

Estudio de ascenso y descenso de personas con movilidad reducida en rutas accesibles del SITP

La mayoría de vehículos contaba con rampas y plataformas de elevación, (aunque algunos no contaba con ayudas técnicas para el acceso), con pasamanos, con sillas preferenciales con cinturones de seguridad (aunque en su gran mayoría no eran utilizados y se encontraban amarrados debajo de las sillas o en mal estado), con espacio adecuado para silla de ruedas con cinturón de seguridad, con timbre para PcD, con piso texturizado de color amarillo, con espacio para ayuda viva, con informador visual y sonoro.

- En la ruta 580 (no accesible) se registró un % de uso igual o mayor a algunas rutas accesibles.
- Las ayudas técnicas más utilizadas fueron el bastón de apoyo, cuidadores, sillas de ruedas, muletas, bastón guía y ayuda viva.
- La hora de ascenso se registró a mediodía, mientras que la de descenso en la mañana e inicio de tarde.
- Los días de mayor demanda fueron el viernes, miércoles y martes.
- El tiempo promedio de ascenso y descenso fue de 33 seg. para PcD múltiple, 28 para física, 20 para cognitiva y visual y 15 para auditiva
- El 69% no pagaron el pasaje, mientras que el 44% de los acompañantes sí lo pagaron.
- La aproximación y parqueo en el paradero del vehículo por parte del conductor fue adecuada el 90% de las ocasiones.
- El 63% de las ocasiones, los conductores esperaron a que la PcD se acomodara después de ascender al vehículo.

- De los paraderos M-10 y los que tenían señales tipo bandera, la mayoría se encontraba en buen estado.
- De la señalización en forma de zig-zag en la calzada el la mayoría no tenía, estaba borrosa, o en mal estado.
- El 54% no tiene vados en las esquinas más próximas (a menos de 100 metros) para dar continuidad al paso de la PcD o peatón.
- Solo el 26% de los paraderos M10 contaban con zonas firmes y elevadas; sin embargo, refieren que muchos paraderos necesitan intervención en el andén para garantizar continuidad a PcD.
- Referente a la demarcación amarilla en el bordillo del andén se observó que la mayoría se encontraba en buen estado, aunque una gran parte estaba en mal estado.
- El la mitad de los paraderos no tenía módulo braille, algunos estaban en estado regular o malo (principalmente por vandalismo).
- Se identificaron diferentes obstáculos en los paraderos y andenes como bolardos, venta ambulante, árboles, postes, parqueo de vehículos, mobiliario comercial de locales aledaños, base de señales previamente instaladas y mal retiradas, partes de cuñas o ángulos, tensores, canales, rejillas o desagües, entre otros.

3. ACTIVIDADES PROGRAMADAS PARA LA SIGUIENTE SEMANA

Se tiene programado remitir el entregable final de la etapa 1, para lo cual se realizarán las siguientes actividades:

1.1 Completar la propuesta metodológica de todas las actividades definidas.

1.2 Estructurar el cronograma de ejecución

1.3 Elaborar la matriz de riesgos

4. COMPROMISOS

1. Entregable final Etapa 1: Viernes 22 de septiembre, 2023
2. Recepción base de datos 2022
3. Revisión plazo para ajustes a observaciones (3 días o 5 días)