PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2018-2020

SECRETARÍA DISTRITAL DE INTEGRACIÓN SOCIAL – SDIS

SUBSISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

Sede Principal: Carrera 7 # 32 -12 / Ciudadela San Martín
Secretaría Distrital de Integración Social
Teléfono: 3 27 97 97
www.integracionsocial.gov.co
Código postal: 110311

CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN 6
2. DESCRIPCIÓN INSTITUCIONAL 7
2.1 RESEÑA HISTÓRICA 7
2.2 SERVICIOS Y PROYECTOS 7
2.3 DESCRIPCION DEMOGRAFICA DE LA ENTIDAD 17
2.3.1 DESCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS DE LA SDIS 17
2.4 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL 18
2.4.1 MISIÓN 18
2.4.3 ORGANIGRAMA 18
3. DIAGNOSTICO DE MOVILIDAD 19
3.1 Análisis de las características del entorno 19
3.1.1 Infraestructura 19
3.1.2 Accesibilidad al transporte público 19
3.1.3 Calidad de los accesos peatonales 37
3.1.4 Disponibilidad de estacionamientos de carro y bicicleta. 37
3.1.5 Condiciones de seguridad 44
3.2 Políticas 46
3.3 Resultados de la movilidad urbana de la población de interés 47
3.4 Principales hallazgos 53
4. CONFORMACION DEL EQUIPO PIMS 54
5. OBJETIVOS 55
5.1 Objetivo General 55
5.2 Objetivos Específicos 55
6. ALCANCE 55
7. DEFINICIONES 56
8. MARCO NORMATIVO 56
9. IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y NIVEL DE RIESGOS 56
10. ENFOQUES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 58
10.1 TRANSPORTE PÚBLICO – “Súbete a la movilidad masiva” 58
10.1.1 Objetivo 62

10.1.2 Objetivos Específicos 62
10.1.3 Estrategias 62
10.2 Modos de transporte no motorizado 62
10.2.1 BICICLETA - EN BICI ES MEJOR 62
10.2.2 Estrategias 64
10.2.3 CARRO COMPARTIDO – "MI CARRO ES TU CARRO" 64
11. MONITOREO Y EVALUACION 66
11.1 Indicadores de las estrategias Súbete a la movilidad Sostenible 67
11.2 Cambio a modos de transporte no motorizado 68
11.2.1 Indicadores de las estrategias EN BICI ES MEJOR 68
11.2.2 Indicadores de las estrategias MI CARRO ES TU CARRO 68
12. ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN 69
13. CRONOGRAMA 72
14. BIBLIOGRAFÍA 73

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Servicios primera infancia, infancia y adolescencia 8
Tabla 2. Servicios juventud 10
Tabla 3. Servicios habitantes de calle 10
Tabla 4. Servicios vejez 11
Tabla 5. Servicios discapacidad 12
Tabla 6. Servicios LGTBI 13
Tabla 7. Servicios familia 15
Tabla 8. Servicio social y comunitario 15
Tabla 9. Servicios de seguridad alimentaria 16
Tabla 10. Relación de personal directo de la SDIS 17
Tabla 11. Relación de vehículos 17
Tabla 12. Parqueaderos vehiculares de la entidad 37
Tabla 13 Responsabilidades de las etapas 54
Tabla 14 Rango de Riesgos Nivel Directivo 56
Tabla 15 Rango de Riesgos Nivel Administrativo 57
Tabla 16 Rango de Riesgos Nivel Operativo 58

INDICE DE GRAFICAS

Gráfica 1 Análisis demográfico 48
Gráfica 2 Modos de transporte más utilizados 48

Gráfica 3 Distribución Horaria ..... **¡Error! Marcador no definido.**
Gráfica 4 Tiempo de viaje por modo de transporte 50
Gráfica 5 Huella de calidad de vida..... 51
Gráfica 6 Huella de equidad..... 52

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Usaquén 20
Ilustración 2 cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS Usaquén 20
Ilustración 3 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad Chapinero 21
Ilustración 4 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Chapinero21
Ilustración 5 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad Santa Fe - Candelaria 22
Ilustración 6 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Santa Fe – Candelaria 23
Ilustración 7 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad San Cristóbal 23
Ilustración 8 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de San Cristóbal 24
Ilustración 9 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad Usme – Sumapaz 24
Ilustración 10 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Usme – Sumapaz 25
Ilustración 11 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad Tunjuelito 25
Ilustración 12 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Tunjuelito26
Ilustración 13 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Bosa 27
Ilustración 14 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Bosa.... 27
Ilustración 15 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Kennedy 28
Ilustración 16 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Kennedy28
Ilustración 17 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Fontibón29
Ilustración 18 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Fontibón29
Ilustración 19 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Engativá 30
Ilustración 20 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Engativá30
Ilustración 21 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Suba 31
Ilustración 22 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Suba.... 31

Ilustración 23 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad de barrios unidos – Teusaquillo 32
Ilustración 24 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Suba.... 32
Ilustración 25 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad de los Mártires 33
Ilustración 26 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de los Mártires 33
Ilustración 27 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Antonio Nariño – Puente Aranda 34
Ilustración 28 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Antonio Nariño – Puente Aranda..... 34
Ilustración 29 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Rafael Uribe Uribe 35
Ilustración 30 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Rafael Uribe Uribe 35
Ilustración 31 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Ciudad Bolívar 36
Ilustración 32 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Ciudad bolívar 36
Ilustración 33 Mapa de robo de bicicletas por localidad. 45
Ilustración 34 Estadística de robos de carro en Bogotá 46
Ilustración 35 Hallazgos encuesta..... 53
Ilustración 35 Conformación de equipos PIM..... 54
Ilustración 37 Tipos de buses - articulado..... 59
Ilustración 38 Tipos de buses – biarticulado 60
Ilustración 39 Mapa General – Sistema Transmilenio 60
Ilustración 40 Mapa General – Ciclo rutas y bici carriles 63
Ilustración 41 Mapa General – Logo PIMS -SDIS 70
Ilustración 41 Canales de Comunicación 72

1. INTRODUCCIÓN

En el marco del cumplimiento de la directiva 002 del 2016 de la Alcaldía Mayor de Bogotá., que busca implementar en cada entidad y organismo distrital el no uso del carro el primer jueves de cada mes, motivando el uso de modos de desplazamiento más sostenibles y emprendiendo diferentes acciones para ese día, entre las que se encuentran las del no uso de carros oficiales ni privados; cierre de parqueaderos para vehículos automotores; adecuación y puesta en funcionamiento de zonas seguras de cicloparqueaderos; la bicicleta como medio de transporte para desplazarse al trabajo; e intensificar el uso del transporte público y masivo, sumándose de esta manera a una **"Bogotá que se Mueve Mejor"[1].**

A su vez el Plan de Desarrollo "BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS 2016-2020", proporciona lineamientos para transformar la manera como los ciudadanos realizan sus desplazamientos a través de modos sostenibles de transporte. De otra parte, el programa "Mejor Movilidad Para Todos" busca contribuir a la democracia urbana porque mejora la calidad y accesibilidad a la movilidad para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual y usuarios del transporte privado.

De lo anterior surge la Red Distrital de Movilidad Sostenible, estrategia enmarcada dentro de la línea de movilidad sostenible de los Planes Institucionales de Gestión Ambiental-PIGA y soportada por el Acuerdo Distrital 663 de 2017 y la ley 1811 de 2016, como un espacio de apoyo e intercambio de experiencias, para consolidar e implementar Planes Integrales de Movilidad Sostenible-PIMS al interior de las entidades distritales. ***Con el fin de que el distrito se vuelva un referente para la ciudad en la construcción de una ciudad más sostenible y una Bogotá mejor para todos.***

Por esto la Secretaría Distrital de Integración Social – SDIS -ha encaminado esfuerzos para crear y promover conciencia ciudadana con todos los funcionarios, contratistas y participantes, mediante el uso de medios de transporte amigables con el ambiente que todos/as debemos conservar y proteger, para lograr una movilidad sostenible y así reducir la contaminación de la ciudad, fortaleciendo una estrategia institucional que fomente e incentive el uso de diferentes medios alternativos y sostenibles de transporte, con el fin de generar la racionalización del uso del vehículo particular, promover la protección al medio ambiente y contribuir a una movilidad socialmente responsable con la ciudad.[2]

[1] Peñalosa Londoño, E. (2016). *Directiva 002 de 2016.* Bogotá: Alcaldía Maor de Bogotá

[2] Plan de Desarrollo. (09 de Junio de 2016). *Concejo de Bogota D.C*. (Acuerdo No 645 de 2016) Obtenido de: http://www.ipes.gov.co/images/informes/Acuerdo_645_de_2016_plan_de_desarrollo_2016-2020.pdf

2. DESCRIPCIÓN INSTITUCIONAL

2.1 RESEÑA HISTÓRICA

El trabajo inició a partir de 1938, en los barrios Santander y Olaya. La Sección de Nutrición, los Centros 1 y 2 de Observación y diferentes actividades alternas, con campañas, en el Centro de Higiene Mental fueron implementadas para brindar atención a la niñez desamparada y a sus madres.

Estas necesidades, manifiestas de la comunidad, permitieron que el Concejo Municipal de Bogotá, (en ese tiempo), mediante acuerdo No. 78 de 1960 creara el Departamento Administrativo de Protección Social para agrupar, en un solo ente, funciones específicas de asistencia y protección.

Luego, mediante decreto 3133 de 1968, sancionado por la Presidencia de la República, se reformó la organización administrativa del Distrito Especial de Bogotá, creándose el Departamento Administrativo de Protección y Asistencia denominado hasta el 31 de diciembre de 2006, Departamento Administrativo de Bienestar Social.

El decreto 607 de 2007, determinó el objeto, la estructura organizacional y funciones de la Secretaría Distrital de Integración. Así mismo, el decreto 445 de 2014 modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Integración Social.

2.2 SERVICIOS Y PROYECTOS

La Secretaría Distrital de Integración Social es una entidad pública del nivel central de la ciudad de Bogotá, líder del sector social, responsable de la formulación e implementación de políticas públicas poblacionales orientadas al ejercicio de derechos, ofreciendo servicios sociales y promoviendo de forma articulada, la inclusión social, el desarrollo de capacidades y la mejora en la calidad de vida de la población en mayor condición de vulnerabilidad, con un enfoque territorial.

La Secretaría ha puesto a disposición de la Ciudad, espacios de atención y equipos de profesionales como parte de la apuesta por materializar los derechos de las poblaciones más vulnerables. Para esto, cuenta con más de 30 servicios dirigidos a niñas, niños, adolescentes, jóvenes, adultos, personas mayores, con discapacidad y familias en las 20 localidades del Distrito.

¿Qué son los servicios sociales?

Son la respuesta institucional y territorializada de la Secretaría Distrital de Integración Social a las necesidades identificadas de las y los ciudadanos que se encuentran en situación de vulnerabilidad. A través de estos se busca la generación de condiciones sociales para el ejercicio de derechos, y su principal objetivo es el desarrollo de capacidades que faciliten la inclusión social, la autonomía de las personas y la mejora en la calidad de vida de la población en mayor condición de vulnerabilidad.

¿Qué es el portafolio de servicios?

Es un instrumento de difusión y descripción de la oferta de servicios de la Secretaría Distrital de Integración Social, cuyo fácil acceso y sencilla comprensión, orienta a los habitantes de Bogotá respecto de la naturaleza y alcances de los beneficios generados por la entidad, en contribución a la mejora de la calidad de vida de las personas en mayor condición de vulnerabilidad.

PRIMERA INFANCIA, INFANCIA Y ADOLESCENCIA

Nuestros servicios orientados a la primera infancia, infancia y adolescencia contribuyen a los derechos de protección integral, buen trato, desarrollo integral, salud, alimentación, recreación y cultura con enfoque diferencial, en la tabla No. 1 se describe la oferta de servicios de primera infancia, infancia y adolescencia.

Tabla 1. Servicios primera infancia, infancia y adolescencia

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
Jardín Infantil Diurno	Niños y niñas menores de 4 años.	En nuestros jardines se promueve el desarrollo integral de niños y niñas desde un enfoque diferencial a través de: • Actividades pedagógicas (juego, arte, literatura y reconocimiento del entorno). • Cuidado calificado con talento humano idóneo. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Seguimiento al estado nutricional de los niños y niñas. • Promoción de la corresponsabilidad de las familias frente a la garantía de los derechos de los niños y niñas de la primera infancia.
Jardín Infantil Nocturno (Jornada inicia a partir de las 6:00 p.m.)	Niños y niñas desde los 3 meses hasta los 5 años con padres y madres vinculados laboralmente en horarios nocturnos o condiciones de alto riesgo social.	En nuestros jardines se promueve el desarrollo integral de niños y niñas desde un enfoque diferencial a través de: • Actividades pedagógicas y buenas prácticas previas al sueño. • Cuidado calificado con talento humano idóneo. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Seguimiento al estado nutricional de los niños y niñas. • Promoción de la corresponsabilidad de las familias frente a la garantía de los derechos de los niños y niñas de la primera infancia.
Casa de pensamiento intercultural	Niños y niñas menores de 6 años de los pueblos étnicos que habitan en Bogotá.	En las casas se promueve el desarrollo integral de niños y niñas desde un enfoque diferencial a través de: • Actividades pedagógicas (juego, arte, literatura y reconocimiento del entorno) orientadas hacia el reconocimiento de la diversidad, la condición étnica, cultural, social, espiritual y emocional, con equidad y solidaridad. • Cuidado calificado con talento humano idóneo y conocedor de la comunidad étnica. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Seguimiento al estado nutricional de los niños y las niñas. • Promoción de la corresponsabilidad de las familias frente a la

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
		garantía de los derechos de los niños y niñas de la primera infancia.
Centros AMAR	Niños, Niñas y Adolescentes mayores de 6 años y menores de 18 años en riesgo social o en situación de trabajo infantil y cuyos acudientes habiten en Bogotá.	• Actividades complementarias para el fortalecimiento de capacidades y habilidades de los niños, niñas y adolescentes. • Actividades artísticas, culturales y deportivas para el aprovechamiento adecuado del tiempo libre conforme a sus intereses. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Gestión de redes familiares y comunitarias para prevenir y erradicar progresivamente situaciones de trabajo infantil. • Gestión de oportunidades laborales para las familias de los niños, niñas y adolescentes en situación de trabajo infantil. • Promoción de la corresponsabilidad de las familias frente a la garantía de los derechos de los niños, niñas y adolescentes. • Gestión interinstitucional para la escolarización de los menores en riesgo o en condición de trabajo infantil.
Atención Integral a Mujeres Gestantes, Niñas y Niños menores de dos Años "Creciendo en Familia"	Mujeres gestantes, niñas y niños menores de dos años habitantes de la zona urbana de Bogotá.	• Orientación individual y grupal frente a temas de crianza, cuidado, protección y desarrollo infantil en el hogar y espacios comunitarios. • Asesoría psicosocial para la prevención de situaciones de amenaza y vulneración de derechos de las niñas y los niños. • Asesoría nutricional para casos de malnutrición de mujeres gestantes, niñas y niños. • Entrega de apoyo alimentario para mujeres gestantes y niñas y niños menores de dos años con bajo peso certificado. • Promoción de la corresponsabilidad de las familias frente a la garantía de los derechos de los niños y niñas de la primera infancia.
Creciendo en Familia en la ruralidad	Mujeres gestantes, niños y niñas menores de 6 años que viven en las zonas rurales de Bogotá.	Actividades encaminadas al desarrollo de capacidades de padres de familia, mujeres gestantes y el desarrollo integral de niños y niñas que habitan en la ruralidad desde un enfoque diferencial, a través de: • Orientación individual y grupal sobre temas de crianza, cuidado, protección y desarrollo infantil en el hogar y espacios comunitarios rurales. • Asesoría psicosocial para la prevención de la vulneración de derechos de las niñas y los niños. • Orientación en hábitos y buenas prácticas nutricionales. • Entrega de apoyo alimentario para mujeres gestantes y niñas y niños menores de 6 años con bajo peso certificado. • Promoción de la corresponsabilidad de las familias frente a la garantía de los derechos de los niños y niñas de la primera infancia.
Centros Forjar	Adolescentes desde los 14 años o jóvenes vinculados al Sistema de Responsabilidad Penal y Adolescente (SRPA), sancionados con la prestación de servicios a la comunidad y libertad asistida	• Brinda oportunidades para el desarrollo integral, consolidando proyectos de vida individual, familiar y social de los adolescentes y jóvenes vinculados al SRPA. • Gestión para el acceso a redes de servicios (salud, educación, formación para el trabajo, generación de ingresos, cultura y acceso a servicios sociales). • Acompañamiento psicosocial. • Actividades pedagógicas para el fortalecimiento de capacidades y habilidades de los adolescentes y jóvenes vinculados al SRPA. • Promoción de prácticas restaurativas, acciones de reparación y servicio social. • Promoción de la corresponsabilidad de las familias frente a la

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
		garantía de los derechos de los adolescentes y jóvenes vinculados al SRPA.

Fuente: portafolio de servicios SDIS

JUVENTUD

Los servicios de la Secretaría orientados a los adolescentes y jóvenes buscan contribuir a la garantía y restablecimiento de los derechos a la vida, libertad, participación, educación, seguridad, organización, cultura, recreación y no discriminación, en la tabla No. 2 se describe la oferta de servicios de juventud.

Tabla 2. Servicios juventud

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
Casas de la juventud	Personas entre 14 y 28 años, interesadas en disfrutar de espacios de formación y el desarrollo de capacidades a través de la articulación inter y transectorial.	• Promover la participación ciudadana juvenil en los territorios, en el marco de la Política Pública de Juventud. • Información acerca de los derechos de protección y sobre los factores de riesgo, como el consumo de sustancias psicoactivas, vinculación de adolescentes y jóvenes en redes ilegales y maternidad y paternidad temprana. • Orientación e información acerca de oportunidades laborales y desarrollo de capacidades para la generación de ingresos. • Desarrollo de procesos orientados al desarrollo de capacidades y oportunidades relacionadas con prácticas universitarias, voluntariados y actividades para el uso adecuado del tiempo libre.

Fuente: portafolio de servicios SDIS

CIUDADANOS HABITANTES DE CALLE

Nuestros servicios buscan contribuir a la garantía de los derechos a la alimentación, la salud, recreación, educación y de desarrollo humano, en la tabla No. 3 se describe la oferta de servicios de habitante de calle.

Tabla 3. Servicios habitantes de calle

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
Contacto y atención en calle	Personas habitantes de calle mayores de 29 años.	• Identificación y activación de rutas de atención (referenciación y orientación hacia hogares, centros de atención y otras entidades públicas). • Talleres de formación y desarrollo de capacidades personales. • Jornadas voluntarias y corresponsables de cuidado a la ciudad. • Espacios de diálogo y respuesta a inquietudes de actores comunitarios implicados en el fenómeno de habitabilidad en calle.

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
Centro de Atención Transitoria	Personas habitantes de calle mayores de 29 años.	• Identificación, activación y fortalecimiento de redes familiares, sociales y comunitarias. • Promoción del autocontrol y mitigación del consumo de sustancias psicoactivas. • Acompañamiento psicosocial. • Alojamiento en condiciones higiénicas y de seguridad. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Desarrollo de talleres ocupacionales, artísticos y recreativos. • Permanencia en el servicio hasta por 6 meses.
Hogar de paso día	Personas habitantes de calle mayores de 29 años	• Aseo personal. • Lavado de ropa. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Desarrollo de talleres ocupacionales, artísticos y recreativos. • Atención psicosocial. • Permanencia mínima 6 horas.
Hogar de paso Noche	Personas habitantes de calle mayores de 29 años	• Alojamiento en condiciones higiénicas y de seguridad. • Aseo personal. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Desarrollo de talleres ocupacionales, artísticos y recreativos. • Atención psicosocial.
Comunidad de Vida	Personas habitantes de calle mayores de 29 años.	• Desarrollo de capacidades para la superación de la habitabilidad en calle y construcción de comunidad. • Atención grupal basada en metodologías socioeducativas, psicoeducativas y lúdicas. • Actividades extramurales. • Fortalecimiento de redes familiares, sociales y comunitarias. • Alojamiento en condiciones higiénicas y de seguridad. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Permanencia en el servicio hasta por 9 meses.
Centro de formación para el desarrollo de capacidades académicas, ocupacionales y artísticas	Personas habitantes de calle mayores de 29 años.	• Atención grupal basada en metodologías socioeducativas, psicoeducativas y lúdicas. • Actividades extramurales. • Talleres ocupacionales y artísticos.

Fuente: portafolio de servicios SDIS

LA VEJEZ

La atención de las personas mayores está orientada al acceso y disfrute de los derechos a la salud, alimentación, recreación, vivienda, seguridad y desarrollo humano, en la tabla No. 4 se describe la oferta de servicios para la vejez.

Tabla 4. Servicios vejez

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
Centros día	Personas mayores de 60 años.	• Desarrollo de actividades deportivas, artísticas y culturales. • Promoción de hábitos de vida saludable. • Intercambio de saberes entre las personas mayores y las generaciones más jóvenes. • Acompañamiento psicosocial. • Orientación y referenciación a ofertas de servicios sociales. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Fortalecimiento de redes familiares, sociales y comunitarias.
Centros noche	Personas mayores de 60 años sin un techo digno y seguro de forma permanente	• Alojamiento en condiciones higiénicas y seguras. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Aseo personal. • Apoyo y orientación psicosocial. • Promoción de buenas prácticas y fortalecimiento de hábitos saludables. • Orientación y referenciación a ofertas de servicios sociales.
Centros de protección social	Personas mayores de 60 años, en condición de vulnerabilidad, sin redes familiares o sociales de apoyo.	• Acompañamiento permanente en actividades básicas de la vida diaria. • Dormitorio. • Apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Orientación psicológica y de trabajo social. • Terapia ocupacional. • Desarrollo de actividades físicas acordes con las capacidades de los participantes del servicio. • Actividades culturales y deportivas.
Apoyos económicos	Hombres mayores de 59 años y mujeres mayores de 54 años, que no cuenten con pensión ni apoyo económico.	• Entrega de un apoyo económico. • Orientación a las personas mayores a participar en los Centros Día. • Orientación y referenciación a ofertas de servicios sociales.

Fuente: portafolio de servicios SDIS

SERVICIOS PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y SUS CUIDADORAS Y CUIDADORES

Orientados a la inclusión social, nuestros servicios buscan garantizar los derechos a la alimentación, recreación, salud, protección y el desarrollo humano, en la tabla No. 5 se describe la oferta de servicios para las personas con discapacidad.

Tabla 5. Servicios discapacidad

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
Centros Crecer	Niños, niñas y adolescentes con discapacidad cognitiva, no psicosocial, entre los 6 y 18	• Actividades lúdicas, pedagógicas, recreativas y deportivas orientadas al fortalecimiento de habilidades y capacidades para desenvolverse con independencia en su entorno. • Desarrollo de procesos de inclusión educativa de acuerdo con las habilidades y capacidades de los participantes.

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
		• Apoyo alimentario. • Servicio de transporte. • Horario de atención de 8 a.m. a 4 p.m.
Centros Avanzar	Niños, niñas y adolescentes con discapacidad múltiple asociada a discapacidad cognitiva, no psicosocial, entre 6 y 18 años	• Actividades lúdicas, pedagógicas, recreativas y deportivas orientadas al mantenimiento de las condiciones físicas y mentales que permitan mejoramiento de la calidad de vida, apoyo alimentario y servicio de transporte.
Centro Renacer	Niños, niñas y adolescentes con discapacidad cognitiva o múltiple, menores de 18 años, con medida de protección por la Defensoría de Familia y que no se encuentren en condición de habitabilidad en calle.	• Actividades lúdicas, pedagógicas, recreativas y deportivas orientadas al fortalecimiento de habilidades y capacidades para desenvolverse con independencia en su entorno. • Desarrollo de procesos de inclusión educativa de acuerdo a las habilidades y capacidades de los participantes. • Apoyo alimentario. • Servicio de transporte.
Centros Integrarte - atención externa	Personas con discapacidad cognitiva o discapacidad múltiple asociada a cognitiva, mayores de 18 años y menores de 60 años.	• Se promueve el desarrollo y fortalecimiento de competencias que permita a las personas con discapacidad alcanzar mayores niveles de independencia y socialización. • Se adelanta articulación interinstitucional para promover procesos de inclusión de acuerdo con las habilidades y capacidades de los participantes. • Apoyo alimentario. • Servicio de transporte.
Centro Integrarte - atención interna	Personas con discapacidad cognitiva, psicosocial o física, mayores de 18 años y hasta los 60 años.	• Se promueve el desarrollo y fortalecimiento de competencias que permitan a la población con discapacidad alcanzar mayores niveles de independencia y socialización. • Se adelanta articulación interinstitucional para promover procesos de inclusión de acuerdo a las habilidades y capacidades de los participantes. • Alojamiento seguro y apoyo alimentario con calidad y oportunidad. • Servicio de transporte.

Fuente: portafolio de servicios SDIS

SERVICIOS PARA PERSONAS DE LOS SECTORES LGBTI

Se encuentran orientados al acceso a derechos como la alimentación, la participación y organización y el desarrollo humano, en la tabla No. 6 se describe la oferta de servicios para el sector LGTBI (Lesbianas, Gays, Bisexuales, Transgeneristas e Intersexuales).

Tabla 6. Servicios LGTBI

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
Atención Integral a la diversidad sexual y de géneros	Personas de los sectores LGBTI, sus familias y redes de apoyo mayores de 14 años	• Asesoría y acompañamiento psicosocial • Asesoría y acompañamiento en trabajo social. • Fortalecimiento a organizaciones sociales y redes de apoyo. • Desarrollo y fortalecimiento de capacidades ciudadanas y ocupacionales. • Comedor comunitario diferencial (en Zona centro). • Orientación y referenciación a ofertas de servicios sociales.
Unidad contra discriminación	Personas de los sectores LGBTI, sus familias y redes de apoyo víctimas de discriminación o de vulneración de derechos.	• Asesoría jurídica en la protección y el restablecimiento de derechos. • Orientación para el acceso a servicios sociales. • Articulación y seguimiento a la actuación de entidades públicas, en el proceso de protección y garantía de derechos.

Fuente: portafolio de servicios SDIS

SERVICIOS PARA LAS FAMILIAS

Orientados a la protección y el restablecimiento de derechos, principalmente el acceso a la justicia, en la tabla No. 7 se describe la oferta de servicios para las familias**.**

Tabla 7. Servicios familia

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
Centros Proteger	Dirigido a niños, niñas y adolescentes con medida de protección	• Atención psicosocial. • Remisión a otras ofertas públicas y servicios especializados. • Atención y seguimiento a las familias de los niños, niñas y adolescentes. • Fortalecimiento de redes de apoyo. • Alojamiento seguro y apoyo alimentario con calidad y oportunidad hasta la finalización de la medida de protección.
Comisarías de Familia	Víctimas de Violencia Intrafamiliar o que requieran orientación y atención por conflicto familiar y niños, niñas y adolescentes víctimas de violencia y/o delito sexual al interior del grupo familiar.	• Interpone medidas de protección a favor de cualquier miembro de la familia víctima de violencia intrafamiliar. • Adopta medidas de restablecimiento de derechos a favor de niños, niñas y adolescentes con derechos amenazados y vulnerados. • Ordena medidas correctivas en conflictos familiares. • Atiende audiencias de conciliación en temas de familia.

Fuente: portafolio de servicios SDIS

SERVICIOS PARA EL FORTALECIMIENTO SOCIAL Y COMUNITARIO

Orientados a la garantía del derecho a la vida, la alimentación, la participación y la recreación, en la tabla No. 8 se describe la oferta de servicios para el fortalecimiento**.**

Tabla 8. Servicio social y comunitario

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
Enlace social	Dirigido a personas en emergencia social junto con su grupo familiar	• Jornadas de información, orientación y referenciación a los servicios sociales de la SDIS y de las entidades públicas del distrito en las Subdirecciones Locales de Integración Local o en lugares de difícil acceso a la ciudadanía. • Entrega de ayuda humanitaria representada en: apoyo alimentario a través de bonos canjeables por alimentos; suministro de elementos de primera necesidad (ropa para niños y adultos y objetos aseo personal); servicios funerarios; alojamiento; y tiquetes terrestres en casos de emergencia social verificada. • Acompañamiento familiar en eventos de vulneración de derechos y la ocurrencia de eventos catastróficos para las familias.
Atención social y	A todas las personas integrantes de	• Identificación de personas integrantes de hogares afectados por emergencias o desastres.

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
gestión del riesgo	hogares afectados por emergencias o desastres, identificados como afectados por el IDIGER	• Entrega de ayudas humanitarias por parte de la SDIS y coordinación para la atención con otras entidades del distrito.
Centros de Desarrollo Comunitario	Personas y familias que habiten en Bogotá	• Cualificación de capacidades técnicas y conocimientos orientados al ejercicio laboral o el desarrollo de actividades productivas autónomas. • Desarrollo de capacidades sociales, para el ejercicio de la participación social. • Promoción de actividades deportivas y de uso adecuado del tiempo libre. • Desarrollo de capacidades sociales y ciudadanas para la prevención y resolución pacífica de conflictos.

Fuente: portafolio de servicios SDIS

SEGURIDAD ALIMENTARIA

Nuestros servicios buscan garantizar el acceso a derechos como la alimentación, la salud y la vida, en la tabla No. 9 se describe la oferta de seguridad alimentaria**.**

Tabla 9. Servicios de seguridad alimentaria

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
Comedores	Niños y niñas mayores de 4 años, adolescentes, personas mayores, mujeres gestantes y personas en riesgo de inseguridad alimentaria severa y moderada, que habiten en Bogotá.	• Entrega de alimentos calientes preparados en adecuadas condiciones sanitarias y de calidad. • Capacitación en estilos de vida saludable. • Talleres en educación nutricional. • Seguimiento al estado nutricional de los beneficiarios del servicio. • Promoción de la corresponsabilidad de las familias frente a la garantía de los derechos de los niños y niñas de la primera infancia.
Complementación Alimentaria	Familias y hogares con inseguridad alimentaria severa y moderada, que habiten en	• Entrega de bonos canjeables por alimentos que complementen la dieta básica de los beneficiarios. • Entrega de canastas básicas, observando particularidades culturales. • Formación en buenas prácticas nutricionales y estilos de vida saludable.

NOMBRE DEL SERVICIO	POBLACIÓN OBJETIVO	OFERTA DEL SERVICIO
	Bogotá y sus zonas rurales en condición de vulnerabilidad, y cuenten con los medios y capacidades para preparar y consumir alimentos.	• Seguimiento al estado nutricional de los beneficiarios.

Fuente: portafolio de servicios SDIS

2.3 DESCRIPCION DEMOGRAFICA DE LA ENTIDAD

Dentro del desarrollo de las actividades de la Secretaria Distrital de Integración Social se cuenta con personal de planta, provisionales y contratistas que permiten el desarrollo misional de la entidad, y que varía según las ofertas de servicios que se tengan en funcionamiento; igualmente se cuenta con servicios de aseo y vigilancia contratados a una firma externa. A continuación en la tabla No 10 se relaciona este personal.

Tabla 10. Relación de personal directo de la SDIS

Planta	Contratista OPS
1670	**4706**

Fuente: Área de Gestión Ambiental, 2018

2.3.1 DESCRIPCIÓN DE VEHÍCULOS DE LA SDIS.

Es de tener en cuenta que la entidad solo cuenta con un vehículo propio, no obstante a lo anterior la entidad subcontrata para el proceso de transporte de participantes, funcionarios, contratistas y elementos este servicio, el cual varia vigencia tras vigencia en cantidad por el aumento o cambio en la prestación de los servicios de las unidades operativas y administrativas y administrativas o recursos presupuestales, para claridad de la prestación de este servicio a continuación se relaciona en la tabla No 11 la cantidad y tipo de vehículos que tiene la entidad al primer semestre del 2018.

Tabla 11. Relación de vehículos

	Propios	Tercerizadas
Camionetas	0	79
Vans	0	84
Camión	0	3
Buses	0	84

Fuente: Área de Gestión Ambiental, 2018

2.4 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

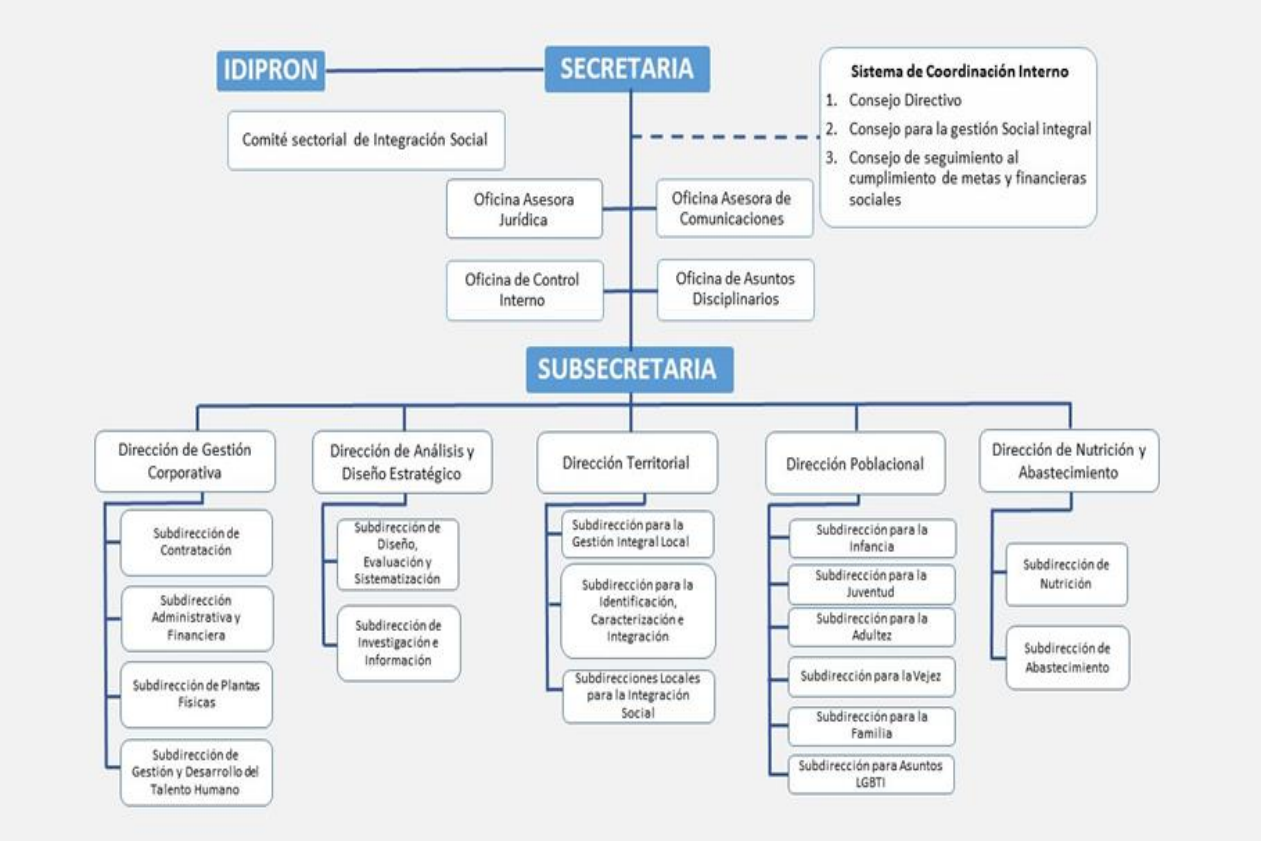
2.4.1 MISIÓN

La Secretaría Distrital de Integración Social, es una entidad pública del nivel central de la ciudad de Bogotá, líder del sector social, responsable de la formulación e implementación de políticas públicas poblacionales orientadas al ejercicio de derechos. Ofrece servicios sociales y promueve de forma articulada, la inclusión social, el desarrollo de capacidades y la mejora en la calidad de vida de la población en mayor condición de vulnerabilidad, con un enfoque territorial.

2.4.2 VISIÓN

La Secretaría Distrital de Integración Social será en el 2030 una entidad líder y un referente en política poblacional y en la promoción de derechos, a nivel nacional, por contribuir a la inclusión social, al desarrollo de capacidades y a la innovación en la prestación de servicios de alta calidad, a través de un talento humano calificado, cercano a la ciudadanía y con un modelo de gestión flexible a las dinámicas del territorio. Lo anterior para alcanzar una Bogotá equitativa, con oportunidades y mejor para todos.

2.4.3 ORGANIGRAMA



Fuente: intranet SDIS

3. DIAGNOSTICO DE MOVILIDAD

Con el propósito de construir la línea base de movilidad de la Secretaria Distrital de Integración Social, desde el área de gestión ambiental se realizó una encuesta a todas las unidades operativas y administrativas y administrativas de la entidad, con el fin de conocer cómo se movilizan los funcionarios y contratistas desde y hacia el trabajo o entre cada unidad operativa, se realizó una encuesta institucional esto permitió entender la manera en la que sus funcionarios y contratistas se mueven con el propósito de generar acciones orientadas al uso racional de los medios de transporte motorizados y promover los medios más sostenibles.

3.1 Análisis de las características del entorno

3.1.1 Infraestructura

La Secretaria Distrital de Integración Social cuenta con 707 sedes, entre propias y tercerizadas, distribuidas en 16 subdirecciones locales en la Ciudad de Bogotá, a continuación, se describe las diferentes vías de acceso a las unidades operativas y administrativas y administrativas de la entidad, teniendo en cuenta los diferentes medios de transporte con que la ciudad cuenta.

3.1.2 Accesibilidad al transporte público

El análisis de la accesibilidad del transporte público, para los servicios de la entidad se tomó de la mapoteca web http://mapotecaweb.integracionsocial.gov.co:8081/mapotecaWeb_Local/, en la capa de movilidad, donde se puede identificar la ubicación de los servicios y la accesibilidad de los diferentes medios de transporte, reconociéndolos con las siguientes convenciones:

CONVENCIONES MEDIOS DE TRANSPORTE	
	Estación de Transmilenio
	Troncal de Transmilenio
	Paradero de SITP
	Red de ciclovías (para domingos y festivos, autorizados por la administración Distrital)
	Red de ciclo rutas

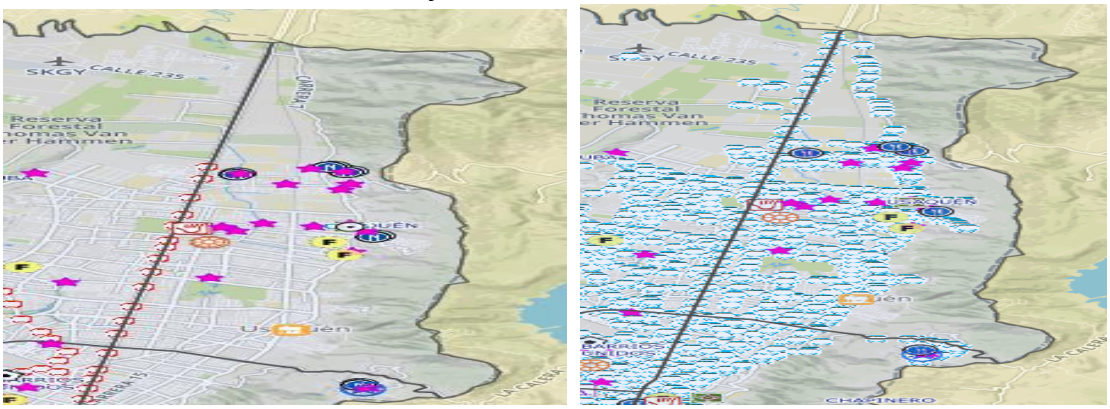
Estas convenciones, se tienen como referencia para todas las ilustraciones que se encuentran en el numeral.

A continuación se observa la disponibilidad vial en cada localidad:

Localidad de Usaquén

Teniendo en cuenta las imágenes que se muestran a continuación, se puede observar que las unidades operativas y administrativas y administrativas que se encuentran en la localidad de Usaquén tienen una excelente accesibilidad del transporte público de la ciudad, contando con 13 estaciones de Transmilenio y aproximadamente con más de 45 paraderos del SITP, los cuales permiten que funcionarios y contratistas logren movilizarse mediante el transporte masivo de la ciudad. Ver ilustración 1

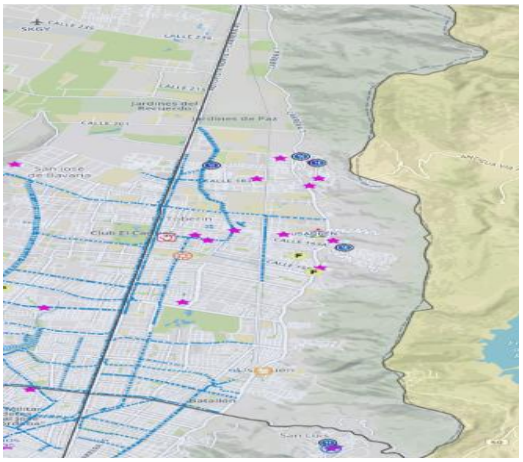
Ilustración 1 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Usaquén



Fuente: Ilustración - Mapa

Por otra parte, se puede observar que la ciclo ruta en la localidad de Usaquén, cubre un porcentaje mínimo de las unidades operativas y administrativas y administrativas, la cual es viable para las personas que se encuentran cerca de las vías principales. Ver ilustración 2.

Ilustración 2 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS Usaquén

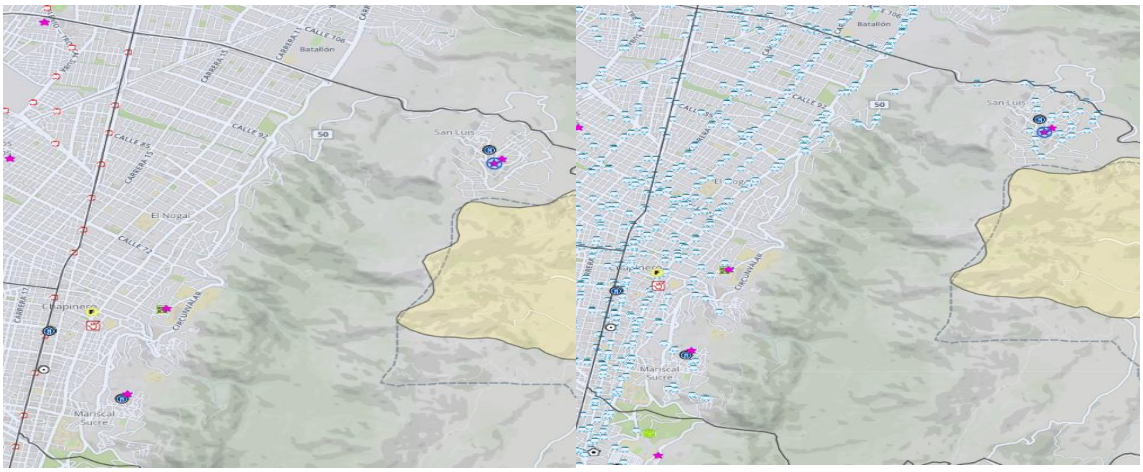


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Chapinero

En la localidad de Chapinero, se puede observar que la cobertura del transporte masivo de la ciudad, cubre el servicio de las unidades operativas y administrativas y administrativas, facilitando la movilidad de funcionarios y contratistas. Ver ilustración 3

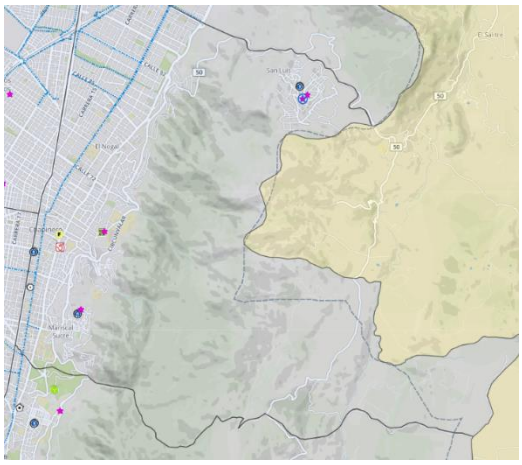
Ilustración 3 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad Chapinero



Fuente: Ilustración - Mapa

La cicloruta de Chapinero, es funcional para las unidades operativas y administrativas y administrativas que se encuentran sobre la carrera séptima, teniendo en cuenta que la cicloruta más cercana es la de la carrera 11. Ver ilustración 4.

Ilustración 4 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Chapinero

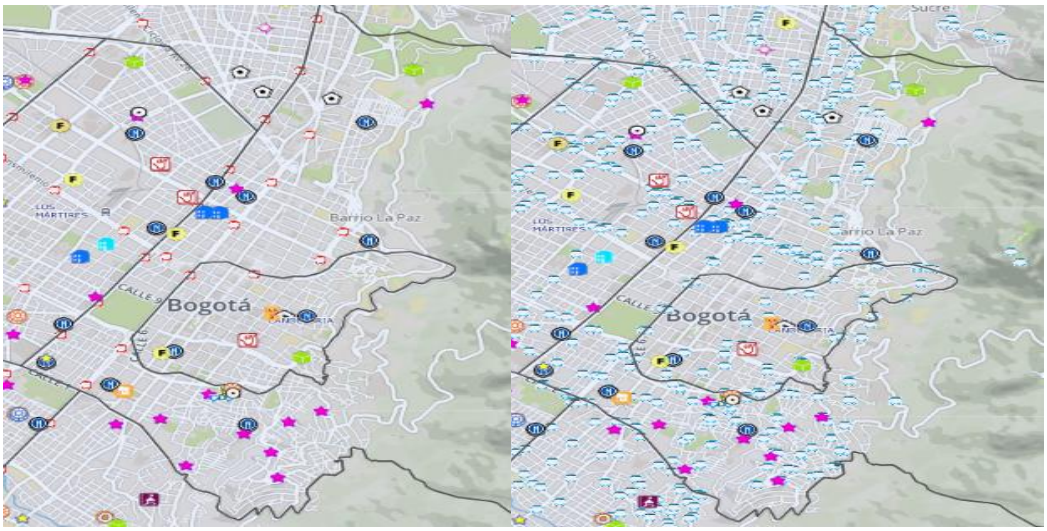


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Santa Fe – Candelaria

El transporte masivo de la ciudad, es una alternativa, para la movilización de los funcionarios y contratistas que laboran en las unidades operativas y administrativas y administrativas de Santa Fe – Candelaria, toda vez que el SITP y Transmilenio dan cobertura a los servicios. Ver ilustración 5.

Ilustración 5 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad Santa Fe - Candelaria



Fuente: Ilustración - Mapa

La cobertura de la cicloruta en la localidad de Santa Fe – Candelaria, no es viable como medio de transporte para los funcionarios y contratistas que laboran en la localidad, teniendo en cuenta que los servicios están retirados. Ver ilustración 6

Ilustración 6 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Santa Fe – Candelaria

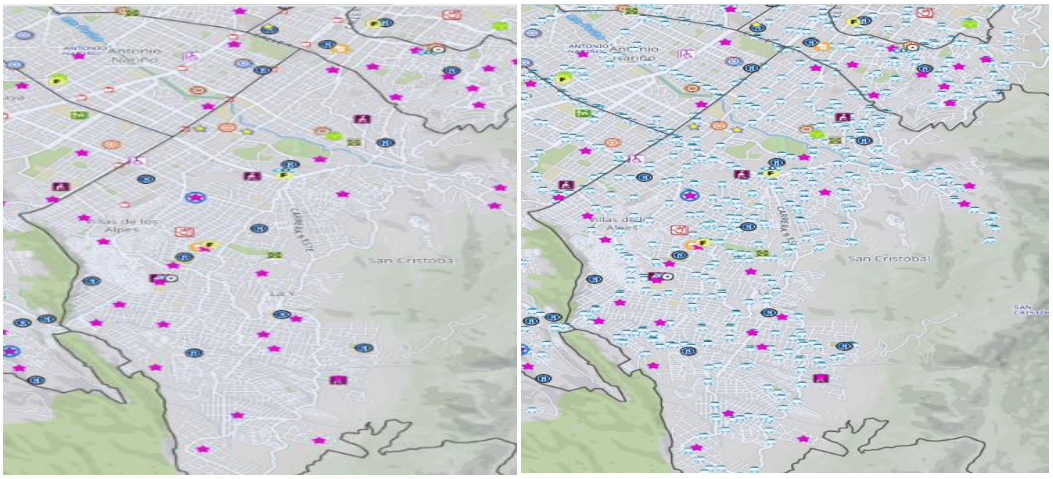


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de San Cristóbal

Se puede visualizar que en la localidad de San Cristóbal, el transporte que tiene mayor cobertura para llegar a las unidades operativas y administrativas y administrativas es el SITP, complementándose con las estaciones de Transmilenio que están ubicadas en la troncal principal. Ver ilustración 7

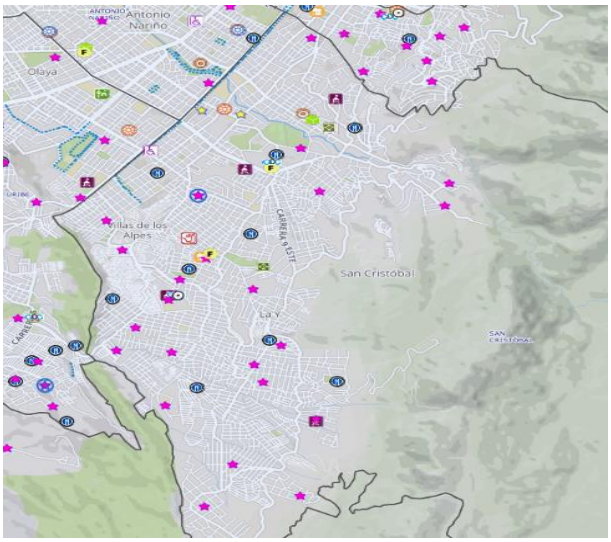
Ilustración 7 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad San Cristóbal



Fuente: Ilustración - Mapa

En la ilustración 8, se puede visualizar que el transporte no motorizado no es viable en la localidad de San Cristóbal, debido a las condiciones geográficas en que se encuentra la localidad y las pocas ciclorutas existentes para llegar a las unidades operativas y administrativas y administrativas.

Ilustración 8 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de San Cristóbal

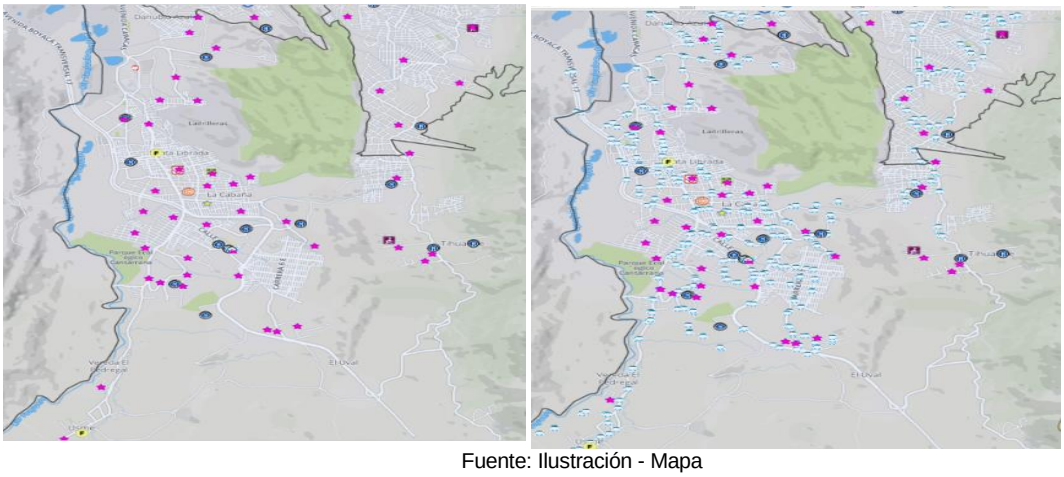


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Usme – Sumapaz

Se puede visualizar en la ilustración 9, que la localidad de Usme los funcionarios y contratistas se transportan en SITP, para llegar a las unidades operativas y administrativas y administrativas, toda vez que la única estación del Transmilenio es el Portal Usme, que dentro del sistema cuenta con sus rutas complementarias que ayudan a la movilidad de las personas.

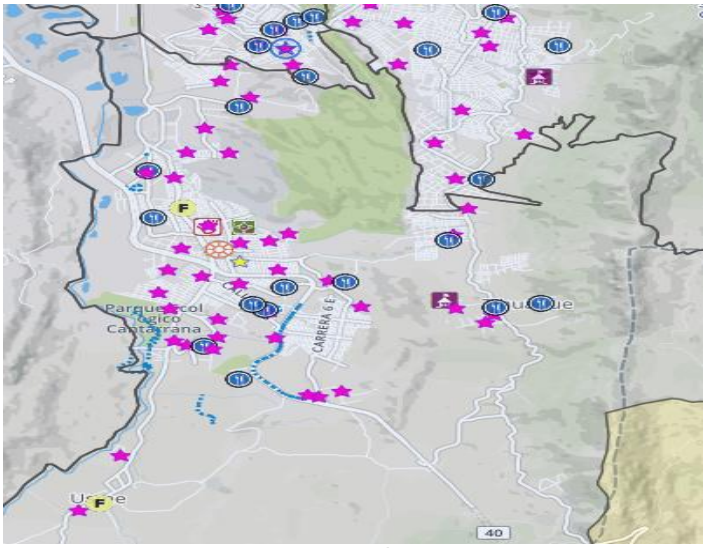
Ilustración 9 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad Usme – Sumapaz



Fuente: Ilustración - Mapa

En la localidad de Usme, el uso del transporte sostenible no es usual, debido a las condiciones geográficas del lugar y el alto riesgo de vulnerabilidad del lugar, tal como se puede visualizar en la ilustración 10.

Ilustración 10 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Usme – Sumapaz

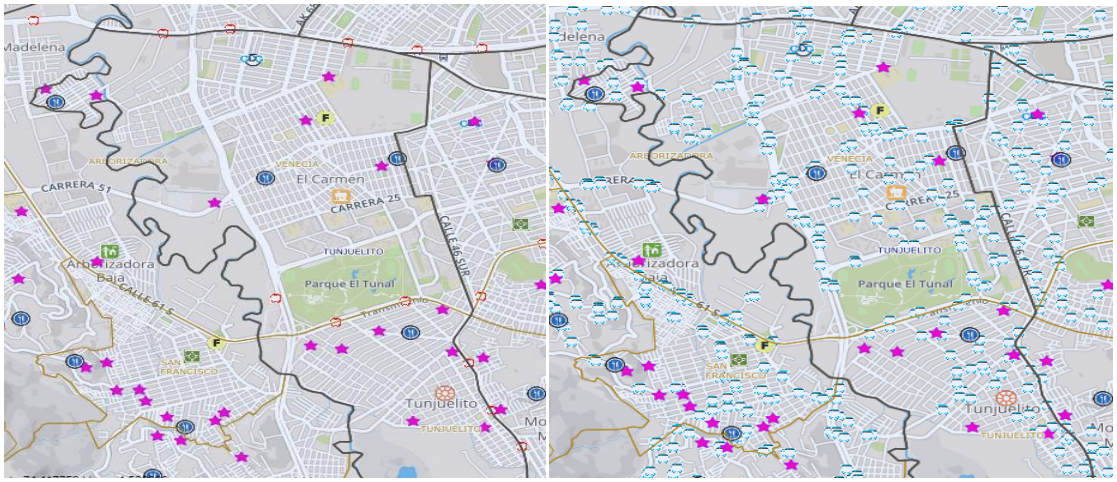


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Tunjuelito

En la ilustración 11, se puede observar que el transporte masivo de la localidad de Tunjuelito, tiene una excelente cobertura, facilitando el desplazamiento de los funcionarios y contratistas a las diferentes unidades operativas y administrativas de la Entidad.

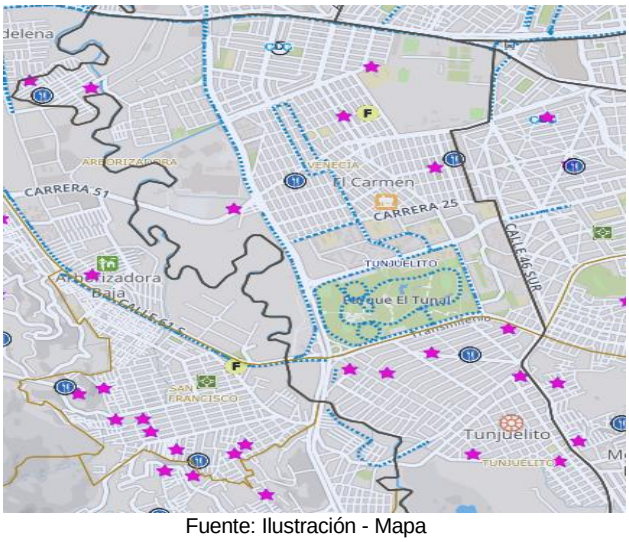
Ilustración 11 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad Tunjuelito



Fuente: Ilustración - Mapa

La cicloruta en la localidad de Tunjuelito, cubre las principales vías de acceso que dirigen hacia las unidades operativas y administrativas y administrativas, logrando que funcionarios contratistas se movilicen en medios de transporte no motorizado, como se observa en la ilustración 12.

Ilustración 12 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Tunjuelito

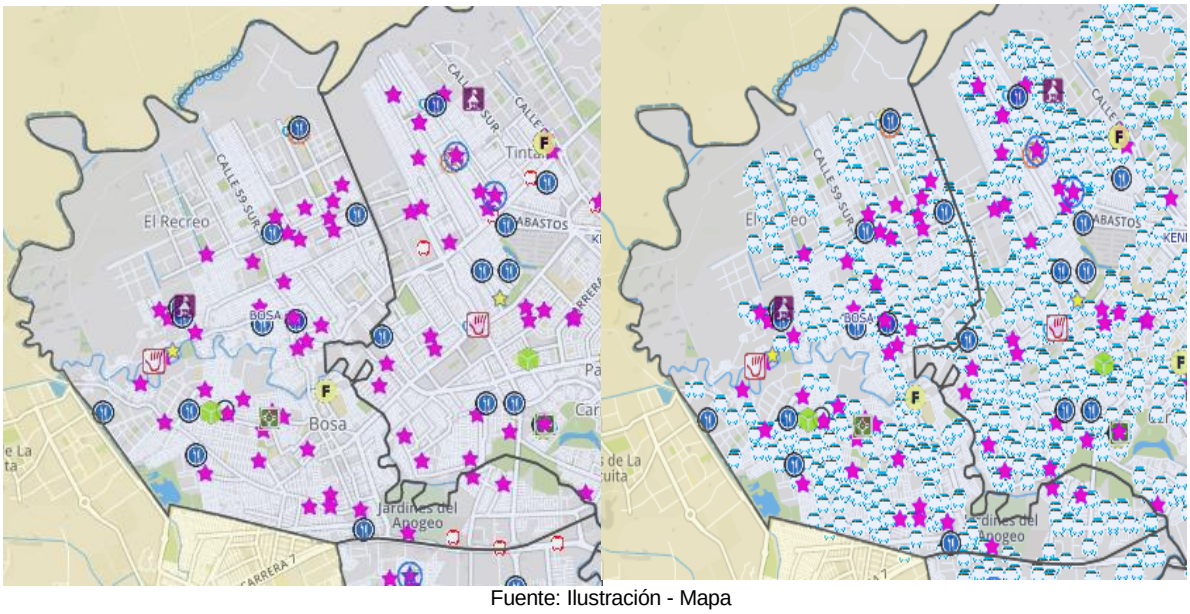


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Bosa

Los funcionarios y contratistas que laboran en la localidad de Bosa, tienen al 100% la cobertura del SITP e igualmente del Transmilenio con sus rutas complementarias, facilitando la movilidad en la zona. Ver ilustración 13.

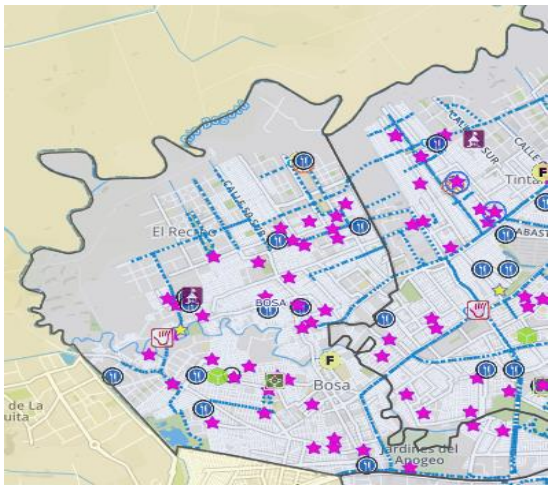
Ilustración 13 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Bosa



Fuente: Ilustración - Mapa

En la localidad de Bosa, la cicloruta representa alta influencia al momento de utilizar el transporte no motorizado, toda vez que, cubre gran parte de las unidades operativas y administrativas ubicadas allí. Ver ilustración 14.

Ilustración 14 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Bosa



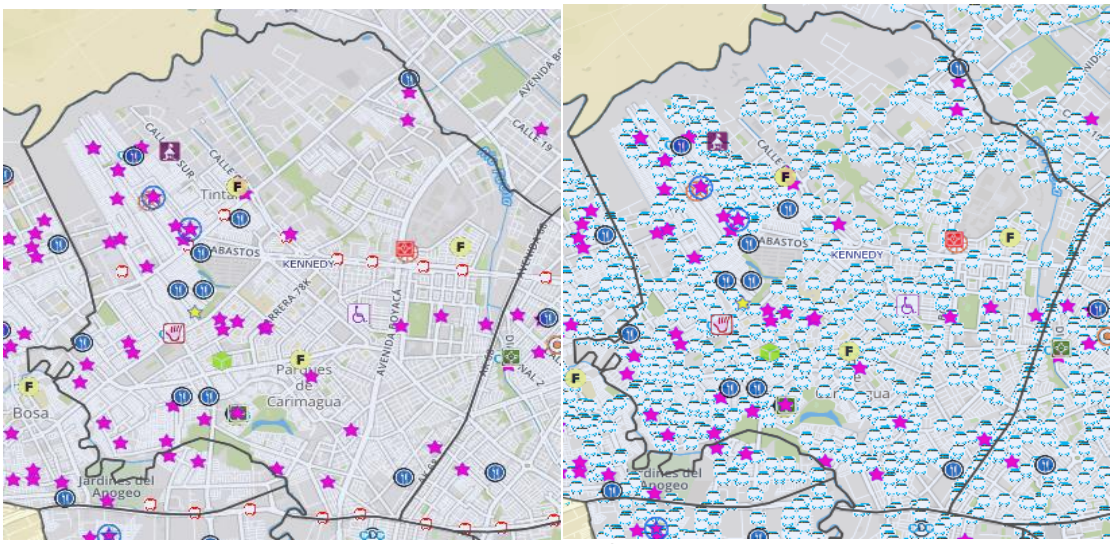
Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Kennedy

La localidad de Kennedy cuenta con fácil acceso a rutas del transporte masivo, toda vez que el SITP, cubre todas las unidades operativas y administrativas de la entidad y el Transmilenio

contribuye a la movilidad de los servicios que se encuentran en el centro de la localidad, tal como se muestra en la ilustración.

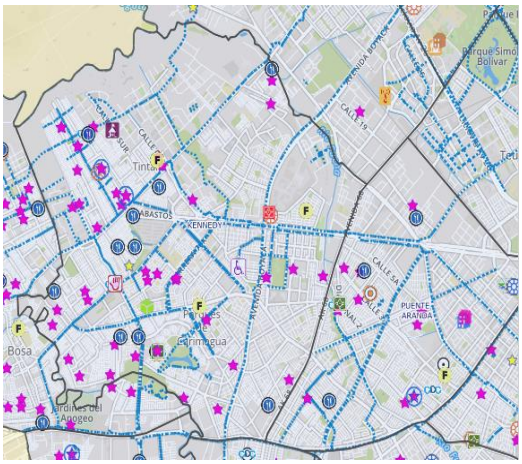
Ilustración 15 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Kennedy



Fuente: Ilustración – Mapa

La localidad de Kennedy tiene cobertura de cicloruta en los cuatro puntos cardinales, siendo facilitando la movilidad sostenible en la zona, motivando a funcionarios y contratistas al uso del transporte no motorizado, como se visualiza en la ilustración 16.

Ilustración 16 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Kennedy

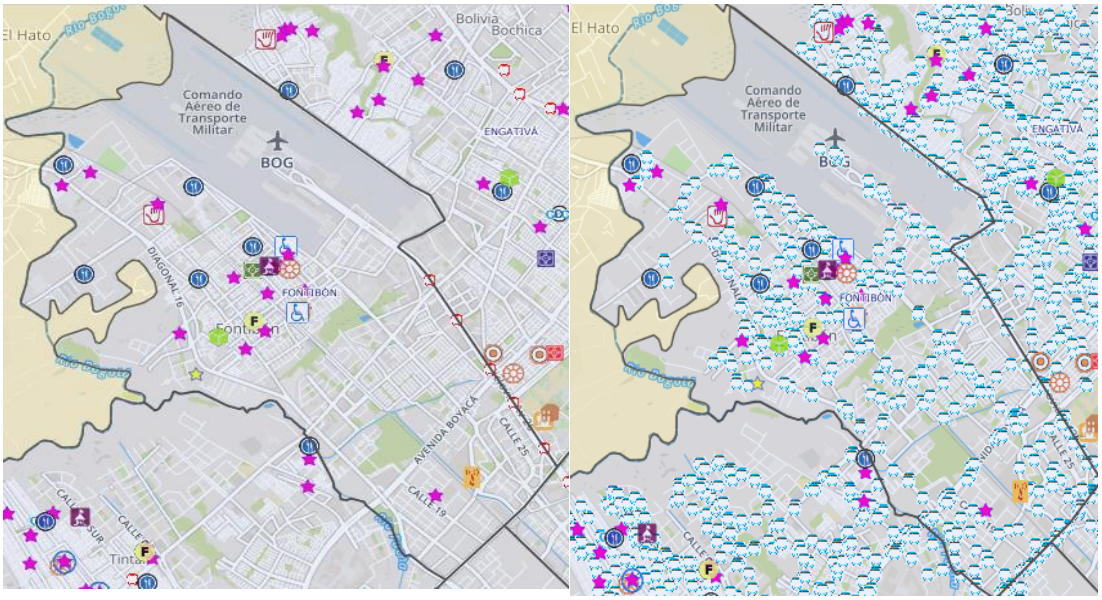


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Fontibón

La cobertura del transporte masivo en la localidad de Fontibón es óptimo para la movilización de funcionarios y contratistas, tal y como se ve en las ilustraciones 17.

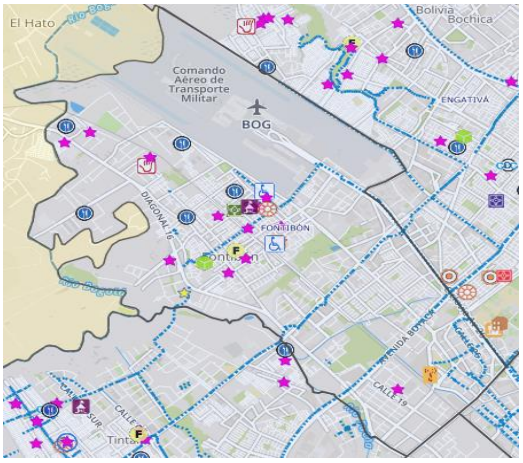
Ilustración 17 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Fontibón



Fuente: Ilustración - Mapa

La cicloruta en la localidad de Fontibón, es viable para movilizar a funcionarios y contratistas que trabajen en las unidades operativas y administrativas, ubicadas al sur oriente de la localidad. Ver ilustración 18.

Ilustración 18 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Fontibón

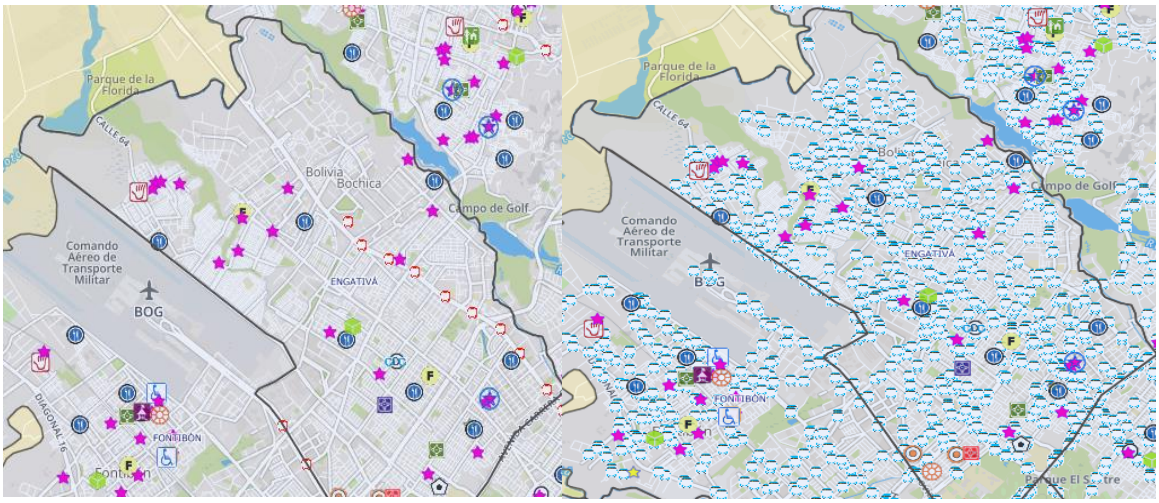


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Engativá

Las estaciones del Transmilenio ubicadas en la localidad de Engativá, se encuentran en el centro de la localidad, igualmente el SITP, tiene las estaciones distribuidas por toda la localidad, logrando un fácil acceso y movilización a las diferentes unidades operativas y administrativas que prestan su servicio en la zona.

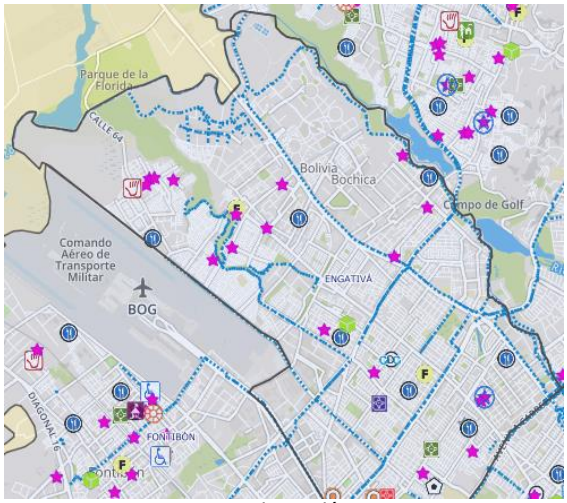
Ilustración 19 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Engativá



Fuente: Ilustración - Mapa

La cicloruta en la localidad de Engativá, es una de las mejores opciones en temas de movilidad sostenible, toda vez que están cercas a las unidades operativas y administrativas que se encuentran allí, como se muestra en la ilustración 20.

Ilustración 20 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Engativá

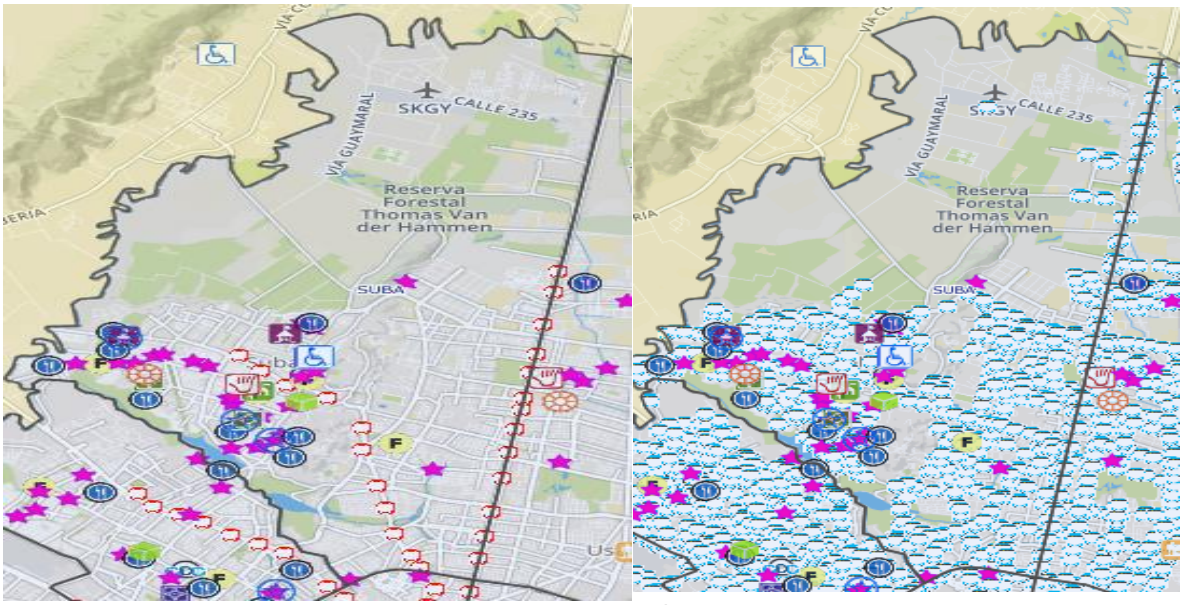


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Suba

En la ilustración 21, se puede observar que el transporte masivo en la localidad de Suba es viable para los desplazamientos de funcionarios y contratistas en las unidades operativas y administrativas de la localidad.

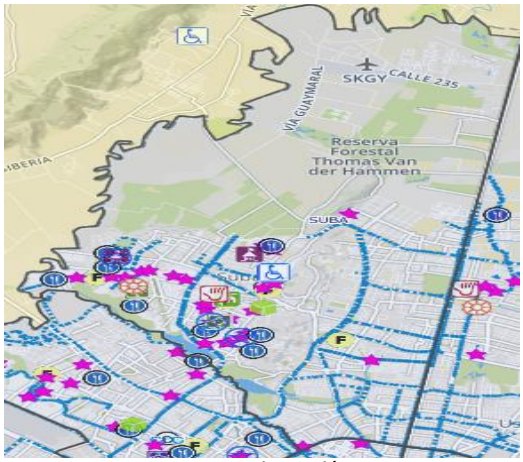
Ilustración 21 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Suba



Fuente: Ilustración - Mapa

La localidad de Suba cuenta con una red cicloruta asequible para los desplazamientos de funcionarios y contratistas en medios de transporte no motorizado.

Ilustración 22 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Suba

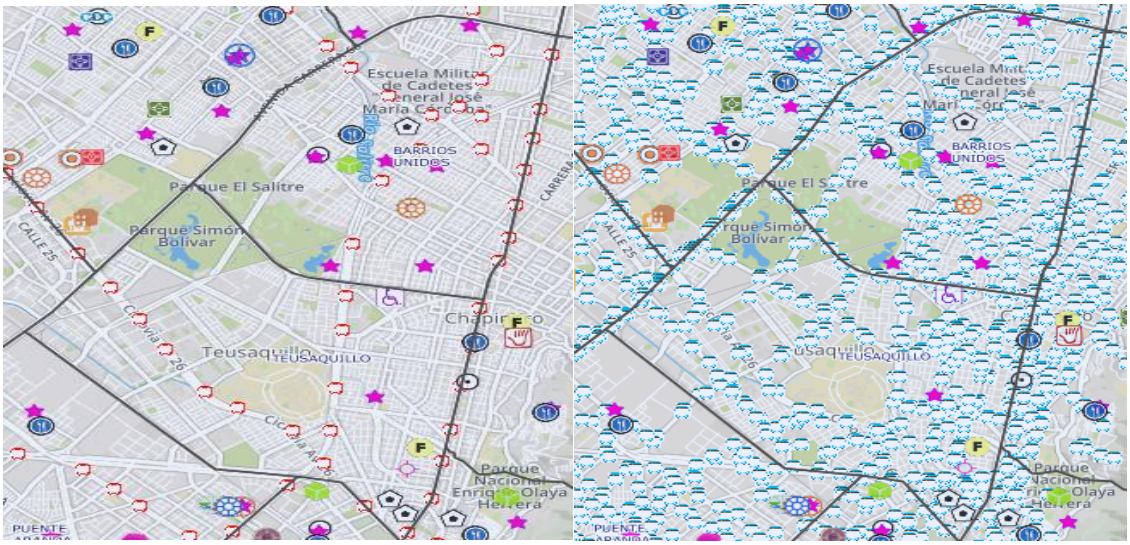


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Barrios Unidos – Teusaquillo

El transporte masivo en la localidad de Barrios Unidos – Teusaquillo, cubre la totalidad de los servicios que se encuentran en la zona, e igualmente el SITP tiene una excelente cobertura, facilitando los desplazamientos a sus lugares de trabajo, como se puede visualizar en la ilustración 23.

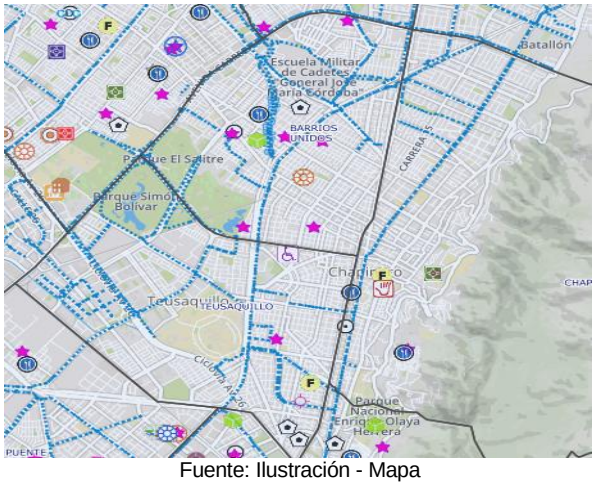
Ilustración 23 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Barrios Unidos – Teusaquillo



Fuente: Ilustración - Mapa

La localidad de Barrios Unidos – Teusaquillo, es una de las localidades que cuenta con mayor cantidad de kilómetros en cicloruta, así sus funcionarios y contratistas pueden movilizarse sosteniblemente.

Ilustración 24 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Suba

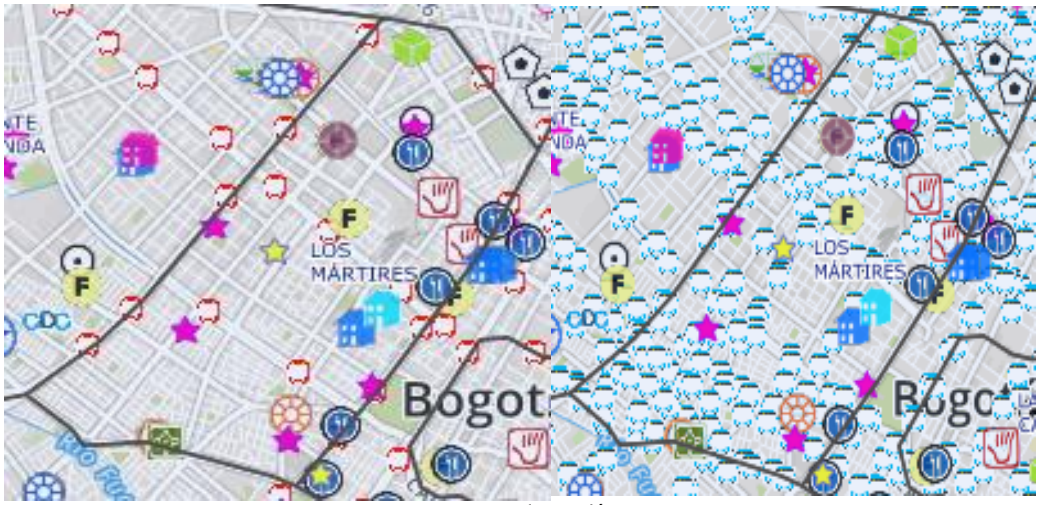


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Mártires

La localidad de los Mártires cuenta con excelente cobertura del transporte masivo, tal y como se muestra en la ilustración 25, facilitando el desplazamiento de funcionarios y contratistas a las unidades operativas y administrativas ubicadas en la zona en mención.

Ilustración 25 Cobertura Transmilenio y Sitp Vs Servicios de la SDIS de la localidad de los Mártires



Fuente: Ilustración – Mapa

En la ilustración 26, se puede observar que la localidad de los Mártires cuenta con cicloruta por las vías principales que cruzan la localidad, impulsando a funcionarios y contratistas el uso de estas vías con sus transportes no motorizados para llegar a las unidades operativas y administrativas que se encuentran en esta localidad.

Ilustración 26 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de los Mártires

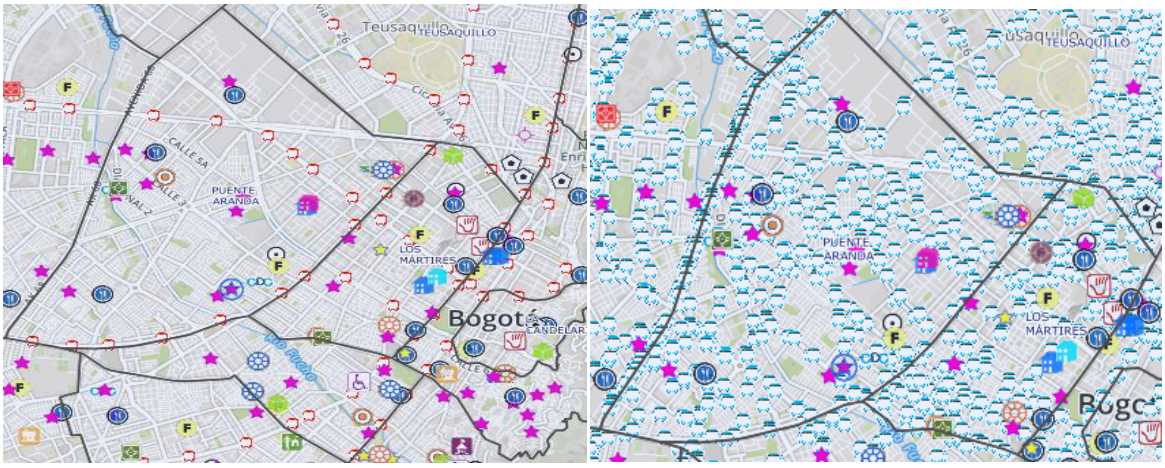


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Antonio Nariño – Puente Aranda

El transporte que predomina en el desplazamiento de funcionarios y contratistas, para la localidad es el SITP, toda vez que cubre la totalidad de las unidades operativas y administrativas ubicadas en la zona, no obstante el Transmilenio, transporta en la franja principal de la localidad.

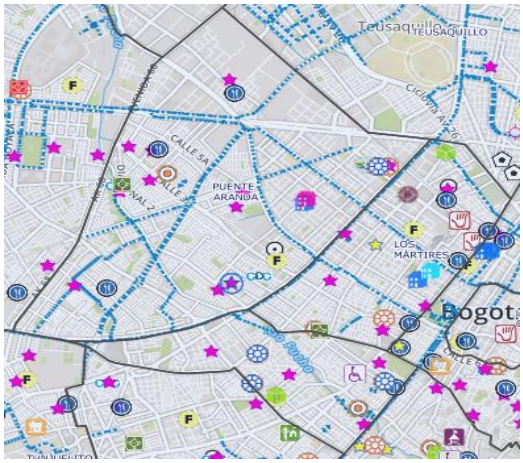
Ilustración 27 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Antonio Nariño – Puente Aranda



Fuente: Ilustración - Mapa

Se puede visualizar en la ilustración 28, que la localidad de Puente Aranda cuenta con ciclorutas, que llevan a funcionarios y contratistas hasta las unidades operativas y administrativas, garantizando una seguridad vial a los servidores.

Ilustración 28 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Antonio Nariño – Puente Aranda

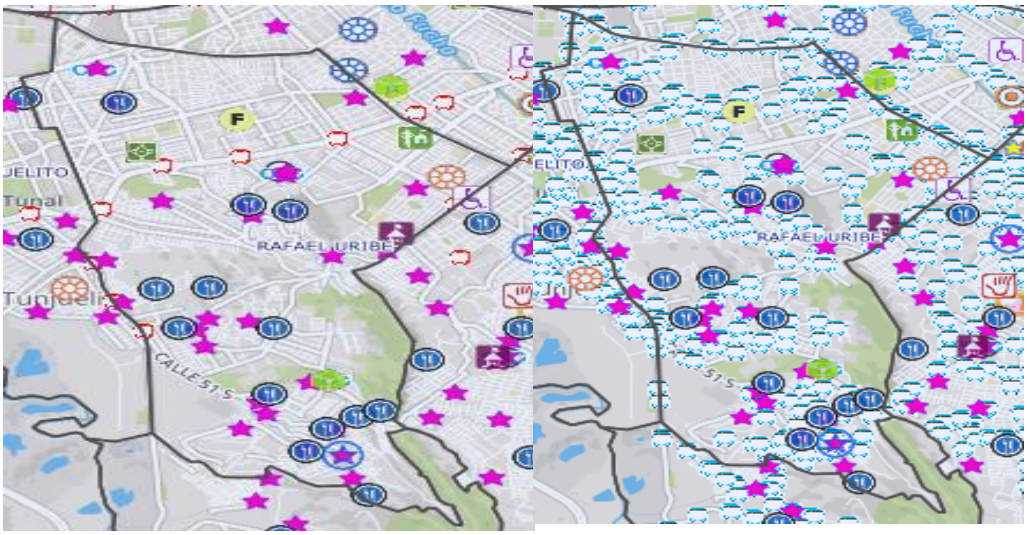


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Rafael Uribe Uribe

El transporte masivo, es el principal medio de transporte para los funcionarios y contratistas que laboran en las unidades operativas y administrativas de la localidad de Rafael Uribe Uribe. Ver ilustración 29.

Ilustración 29 Cobertura Transmilenio y SITP Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Rafael Uribe Uribe



Fuente: Ilustración - Mapa

La Localidad de Rafael Uribe Uribe, no cuenta con ciclorutas, aledañas a las unidades operativas y administrativas que se encuentran en esta localidad, por tal motivo es complejo que los funcionarios y contratistas que laboran allí se transporten en medios no motorizados. Ver ilustración 30.

Ilustración 30 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Rafael Uribe Uribe

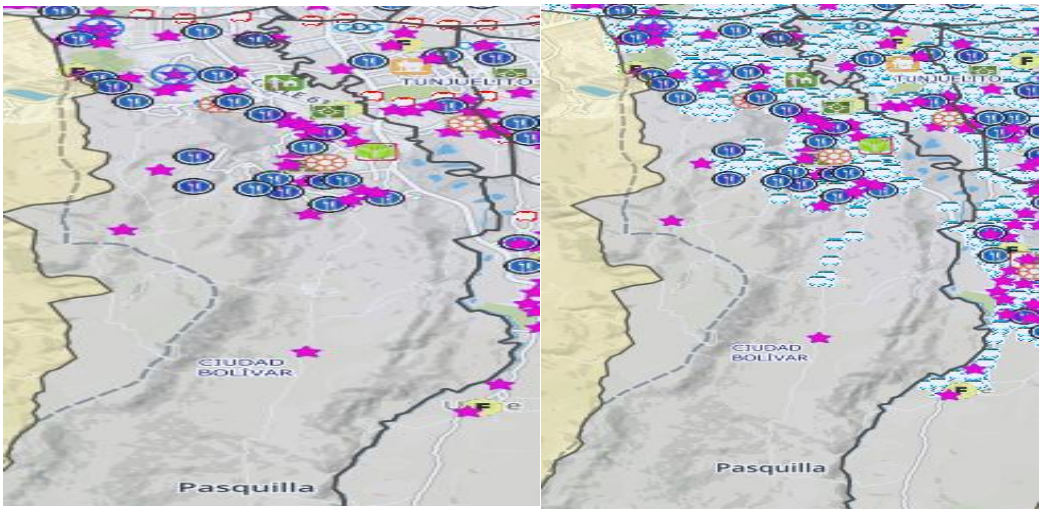


Fuente: Ilustración - Mapa

Localidad de Ciudad Bolívar

Los Funcionarios y contratistas que laboran en las unidades operativas y administrativas de la localidad de Ciudad Bolívar, su medio de transporte principal es el transporte masivo, toda vez que es el que da cubrimiento a toda la localidad, tal como muestra la ilustración 31.

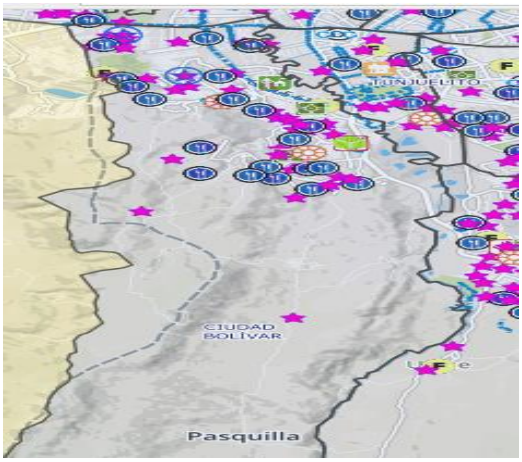
Ilustración 31 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Ciudad Bolívar



Fuente: Ilustración - Mapa

La cicloruta en la localidad de Ciudad Bolívar, cubre un porcentaje mínimo en la zona de influencia, por lo cual el transporte sostenible no es usado en este lugar, e igualmente por diferentes variables sociales que influyen en el sector. Ver ilustración 32.

Ilustración 32 Cobertura de cicloruta Vs Servicios de la SDIS de la localidad de Ciudad bolívar



Fuente: Ilustración - Mapa

3.1.3 Calidad de los accesos peatonales

Teniendo en cuenta, el análisis de la infraestructura de cada localidad, se puede inferir que la ciudad de Bogotá cuenta con señalizaciones para los desplazamientos de los peatones tales como: semáforos, cebras, y vías pavimentadas, con el objetivo de garantizar la seguridad vial de los peatones. Por otra parte, la entidad garantiza al interior de sus unidades operativas y administrativas los espacios necesarios para la movilización de los funcionarios y contratistas, mediante pasillos y rampas.

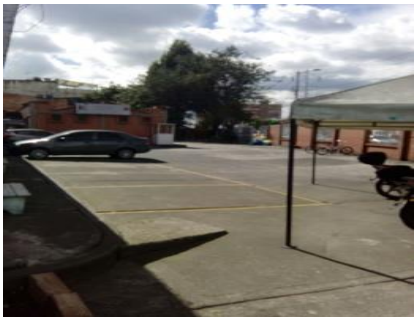
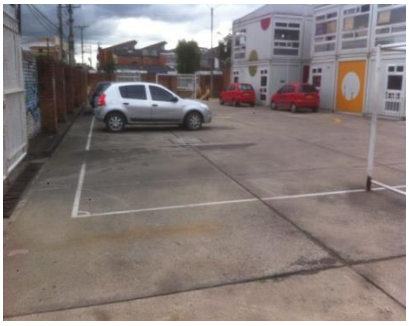
3.1.4 Disponibilidad de estacionamientos de carro y bicicleta.

La Entidad cuenta con estacionamientos propios para vehículos en 26 unidades operativas y administrativas, los cuales a hoy algunos cuentan con cicloparqueaderos o espacios para la instalación progresiva de los mismos, en nivel central no se cuenta con disponibilidad de parqueadero de vehículos pero si se tiene un área con cupo para 40 ciclo parqueaderos, ubicados en el sótano 2 del edificio donde se encuentra a Secretaría, a su vez se están implementando estrategias con el fin de garantizarle a los bici-usuarios un lugar optimo y seguro para el estacionamiento de sus bicicletas en todas las unidades operativas y administrativas donde aplique esta implementación, igualmente estos espacios contribuyen a la estrategia del carro compartido y el uso adecuado de los carros de la entidad; estos parqueaderos se encuentran distribuidos como se relaciona a continuación:

Tabla 12. Parqueaderos vehiculares de la entidad

No.	LOCALIDAD	NOMBRE UNIDAD OPERATIVA	ACCESO PARA ENTRADA Y SALIDA	ENCERRAMIENTO	OBSERVACIONES	REGISTRO FOTOGRAFICO
1	CHAPINERO	**J.I. LA PAZ**	SI	SI	EL PARQUEADERO ESTA AL INTERIOR DEL JARDIN Y TIENE CUPO PARA 3 VEHICULOS	
2	SANTA FE - CANDELARIA	**CDC LOURDES**	SI	SI	EL PISO SE ENCUENTRA EN ALTO DETERIORO Y FALTA SEÑALIZACION	

No.	LOCALIDAD	NOMBRE UNIDAD OPERATIVA	ACCESO PARA ENTRADA Y SALIDA	ENCERRAMIENTO	OBSERVACIONES	REGISTRO FOTOGRAFICO
3	CIUDAD BOLIVAR	**JARDIN SOCIAL BUENAVISTA**	SI	SI	ACCESO HUELLA VEHICULAR	
4	CIUDAD BOLIVAR	**JARDIN SOCIAL LOS ROBLES**	SI	SI	PARQUEADERO DESABILITADO POR INESTABILIDAD DEL TERRENO	
5	ENGATIVA	**COMUNIDAD DE VIDA EL CAMINO**	SI	Si	N/A	
6	ENGATIVA	**CENTRO DE PROTECCION EL BOSQUE**	NO	NO	N/A	

No.	LOCALIDAD	NOMBRE UNIDAD OPERATIVA	ACCESO PARA ENTRADA Y SALIDA	ENCERRAMIENTO	OBSERVACIONES	REGISTRO FOTOGRAFICO
7	BARRIOS UNIDOS	**SUBDIRECCION LOCAL DE BARRIOS UNIDOS**	SI	EL MISMO DEL INMUEBLE	N/A	
8	FONTIBON	**SUBDIRECCION LOCAL DE FONTIBON**	SI	EL MISMO DEL INMUEBLE		
9	BOSA	**CDC PORVENIR**	SI	NO	LA CASETA ES EXTERNA	

No.	LOCALIDAD	NOMBRE UNIDAD OPERATIVA	ACCESO PARA ENTRADA Y SALIDA	ENCERRAMIENTO	OBSERVACIONES	REGISTRO FOTOGRAFICO
10	BOSA	**SUBDIRECCION LOCAL**	SI	SI	LA CASETA ES INTERNA	
11	KENNEDY	**CDC TIMIZA**	SI	SI	PLACA ASFALTICA EN REGULAR ESTADO, NO HAY LA SUFICIENTE DEMARCACION	
12	KENNEDY	**CDC BELLAVISTA**	SI	SI	PLACA EN REGULAR ESTADO	
13	KENNEDY	**CDC KENNEDY**	SI	SI	PLACA EN CONCRETO EN MAL ESTADO, NO SE ENCUENTRA SEÑALIZADO	

No.	LOCALIDAD	NOMBRE UNIDAD OPERATIVA	ACCESO PARA ENTRADA Y SALIDA	ENCERRAMIENTO	OBSERVACIONES	REGISTRO FOTOGRAFICO
14	MARTIRES	**SUBDIRECCIÓN LOCAL DE MARTIRES**	SI	SI		
15	MARTIRES	**JARDÍN INFANTIL SAMPER MENDOZA**	SI	S	J SOCIAL OPERADO POR COLSUBSIDIO	
16	MARTIRES	**CENTRO CRECER MARTIRES**	SI	SI		
17	MARTIRES	**CENTRO ÚNICO DE RECEPCIÓN DE NIÑAS Y NIÑOS – CURNN**	SI	SI		

No.	LOCALIDAD	NOMBRE UNIDAD OPERATIVA	ACCESO PARA ENTRADA Y SALIDA	ENCERRAMIENTO	OBSERVACIONES	REGISTRO FOTOGRAFICO
18	PUENTE ARANDA	**HOGAR DE PASO DÍA CRA 35**	SI	SI		
19	PUENTE ARANDA	**CENTRO DE ATENCIÓN TRANSITORIA - CAT**	SI	SI		
20	SAN CRISTOBAL	**CDC LA VICTORIA**	SI	NO	el espacio es existente pero se debe acondicionar con toda la normativa y es propiedad DEL CDC	
21	SAN CRISTOBAL	**CENTRO ADAPTATIVO BALCANES**	SI	SI	CUENTA CON ZONA DE CARGUE Y DESCARGUE	

No.	LOCALIDAD	NOMBRE UNIDAD OPERATIVA	ACCESO PARA ENTRADA Y SALIDA	ENCERRAMIENTO	OBSERVACIONES	REGISTRO FOTOGRAFICO
22	SAN CRISTOBAL	**CDC SAN BLAS**	NO	NO	ZONA ACONDICIONADA PARA PARQUEO SIN DEFINICION DE PROPIEDAD.	
23	SAN CRISTOBAL	**JI JOSE MARTI**	NO	NO	NINGUNA	
24	USME/ SUMAPAZ	**SUBDIRECCION LOCAL**	MIXTA	NO	SON 4 ESPACIOS DE PARQUEO EN ZONA PÚBLICA	
25	SUBA	**JI AURES**	NO	SI	NINGUNA	

No.	LOCALIDAD	NOMBRE UNIDAD OPERATIVA	ACCESO PARA ENTRADA Y SALIDA	ENCERRAMIENTO	OBSERVACIONES	REGISTRO FOTOGRAFICO
26	USAQUEN	**CDC SIMÓN BOLIVAR**	NO	SI	EL CDC CUENTA CON DOS PARQUEADEROS 1- PARQUEO DE VISITANTES Y ADMINISTRATIVOS 2- PARQUEO DE CARGA Y DESCARGA DE INSUMOS	

Fuente: Área de Gestión Apoyo Logístico, 2018

3.1.5 Condiciones de seguridad

La persistencia de los robos en bicicleta, transmilenio y carros, son estadísticas que hoy la población conoce, teniendo en cuenta diferentes factores de riesgo que influyen según la localidad o lugar donde se perjudica la población que frecuenta los medios de transporte anterior mencionados.

A continuación se mostrara el mapa de robos de Bogotá, donde se puede visualizar que las localidades más vulnerables a robos de bicicleta son: Suba, Kennedy, Engativá, Usaquén, y Chapinero, las cuales se encuentran marcadas en rojo y naranja.

Ilustración 33 Mapa de robo de bicicletas por localidad.



Fuente: wesura

Del mismo modo, se puede visualizar que el hurto de los automóviles en los cinco primeros años han disminuido según cifras de la Dijin, tal y como lo muestra la ilustración 34.

Ilustración 34 Estadística de robos de carro en Bogotá



Fuente: cifras Dijin, 2017

3.2 Políticas

La Secretaria Distrital de Integración Social, en el desarrollo progresivo de acciones tendientes a establecer y desarrollar una movilidad urbana sostenible; adopta la resolución 1135 de 2017 por la cual se adopta el "Plan Anual de Incentivos y Estímulos de la Secretaria Distrital de Integración Social para la vigencia 2017",en el artículo 11 menciona: "uso de la bicicleta como medio de transporte. Los funcionarios de la SDIS recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen a su superior jerárquico haber llegado a trabajar en bicicleta", dando cumplimiento a la ley 1811 de 2016.

Por otra parte en cumplimiento de la resolución 242 de 2014 adopta para la vigencia 2016 – 2020 el plan Institucional de Gestión Ambiental - PIGA, en el cual se establece en su programa de implementación de prácticas sostenibles – subprograma movilidad urbana sostenible estrategias tendientes es estructurar al interior de la entidad acciones encaminadas a mejorar las condiciones ambientales de las unidades operativas y administrativas de la Secretaria Distrital de Integración Social, que contengan líneas de acción encaminadas a establecer procesos sostenibles y que conlleven al cuidado y protección del medio ambiente, y a una mejor calidad de vida, adicionalmente establecer estrategias ambientales que permitan consolidar en los funcionarios, contratistas y/o participantes de la entidad, una cultura ambiental, por medio de la adopción de buenas prácticas ambientales.

Adicionalmente la SDIS cuenta con su política ambiental (política integrada del sistema de gestión) la cual establece: "*la implementación de acciones encaminadas a desarrollar actividades*

para la protección del medio ambiente, mediante la identificación y control de aspectos e impactos ambientales, enfocados a la prevención de la contaminación generada por los labores de la entidad".

Por lo tanto, en los procesos contractuales de transporte se establece que los vehículos que presten servicio a la entidad deben contar con un sistema de monitoreo y rastreo, mediante la instalación de sistemas de posicionamiento global – GPS, esta instalación se debe realizar mediante una empresa especializada en este tipo de servicios y habilitada por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

Teniendo en cuenta lo anterior, el objetivo de la instalación de los GPS, es con el fin crear rutas y microrutas, aprovechando de forma eficiente el desplazamiento del carro, para transportar a funcionarios y contratistas que se dirijan a diferentes lugares cercanos uno del otro.

La atención de la comunidad se desarrolla de manera local logrando reducir los desplazamientos largos de la comunidad para resolver dudas e incentivando el trasporte de la comunidad a los servicios en bicicleta

Por consiguiente, la contratación del personal de las diferentes unidades operativas y administrativas se realiza de manera zonificada dependiendo de los lugares de trabajo en las localidades. Igualmente, la entidad cuenta con horarios flexibles para los funcionarios, estableciendo turnos de trabajo de los servidores de la Secretaría, reglamentada bajo la resolución interna 0594 del 2016.

Igualmente, la Entidad bajo la Resolución Interna 1922 del 2015 adopta la implementación de Teletrabajo en la Secretaría Social; tal como lo menciona el Art 1: "*como modalidad de gestión institucional y trabajo digno para los servidores de la entidad, siempre y cuando sus funciones puedan ser desarrolladas sin requerirse su presencia en las instalaciones de la SDIS*".

No obstante, la entidad viene dando cumplimiento a la directiva 002 del 2016, vinculando a funcionarios y contratistas la jornada de día sin carro distrital y otras actividades con el fin de promover y sensibilizar modos de transporte sostenibles.

3.3 Resultados de la movilidad urbana de la población de interés

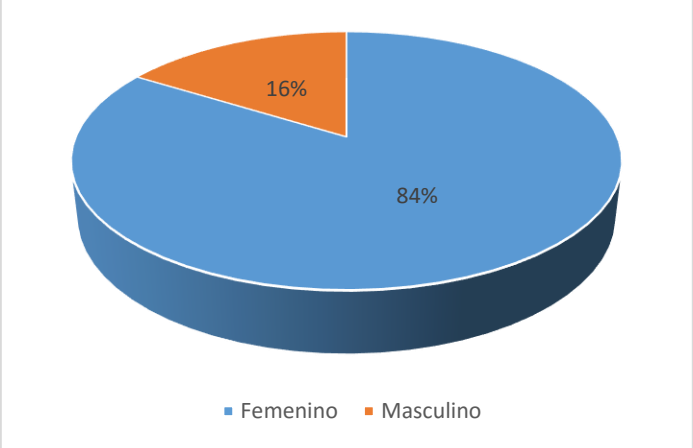
La Secretaría Distrital de Integración Social, es una de las entidades con mayor número de funcionarios, contratistas y unidades operativas y administrativas, las cuales se encuentran distribuidas en las 20 localidades de la capital. Con el fin de conocer la estadística de como los funcionarios y contratistas se movilizan de su hogar a su lugar de trabajo y viceversa, se determina y desarrolla una encuesta, teniendo como resultado *1661 encuestas diligenciadas,* obteniendo una *representatividad de los datos del 26%,* de un total de 6376 funcionarios y contratistas que trabajan en la entidad.

Con el resultado de la información consolidada y analizada, se cuanta con las herramientas que permiten conocer las necesidades que tienen los funcionarios y contratistas en movilidad urbana sostenible y establecer el campo de acción y de trabajo del presente documento.

3.3.1 Análisis demográfico

En la encuesta realizada a los funcionarios y contratistas de la entidad, se realizó el análisis de la distribución por género y edades entre los servidores, identificando que las mujeres en la Entidad son mayoría, con el 83% de la población y el 16% hombres. El 43% de las personas son menores de 35 años y el 57% mayor de 40; esto indica que hay una población significativa que es joven y puede contar con condiciones físicas y mentales que facilitan el generar cambios de paradigmas y hábitos.

Gráfica 1 Análisis demográfico

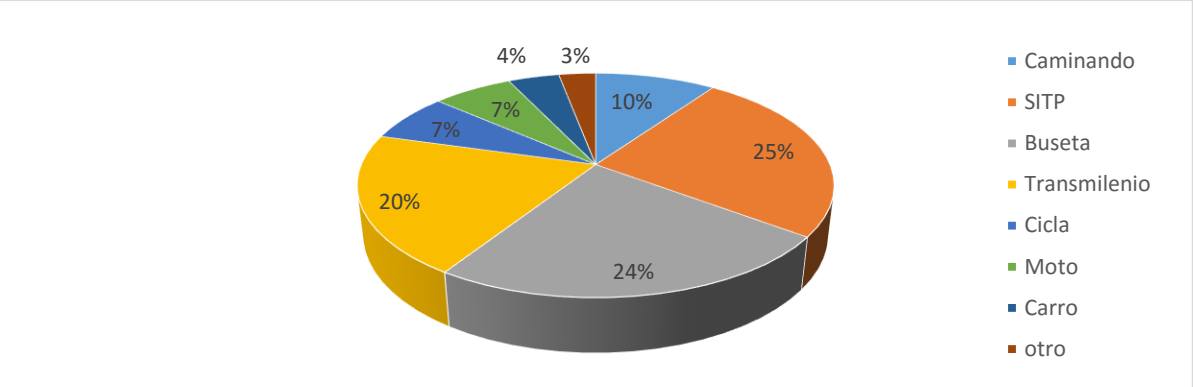


Fuente: diagnóstico de movilidad de la Secretaría Distrital de Integración Social

- **Distribución modal**

La distribución modal de los viajes hacia y desde la organización se concentra en *transporte público* con una participación del 70*%,* seguido por el uso del automóvil como conductor y la motocicleta que *representan el 4% y 7% de los viajes respectivamente.* En el caso del uso de la bicicleta y la caminata, su uso representa solamente el 17% y el 10% respectivamente.

Gráfica 2 Modos de transporte más utilizados



Fuente: diagnóstico de movilidad de la Secretaría Distrital de Integración Social

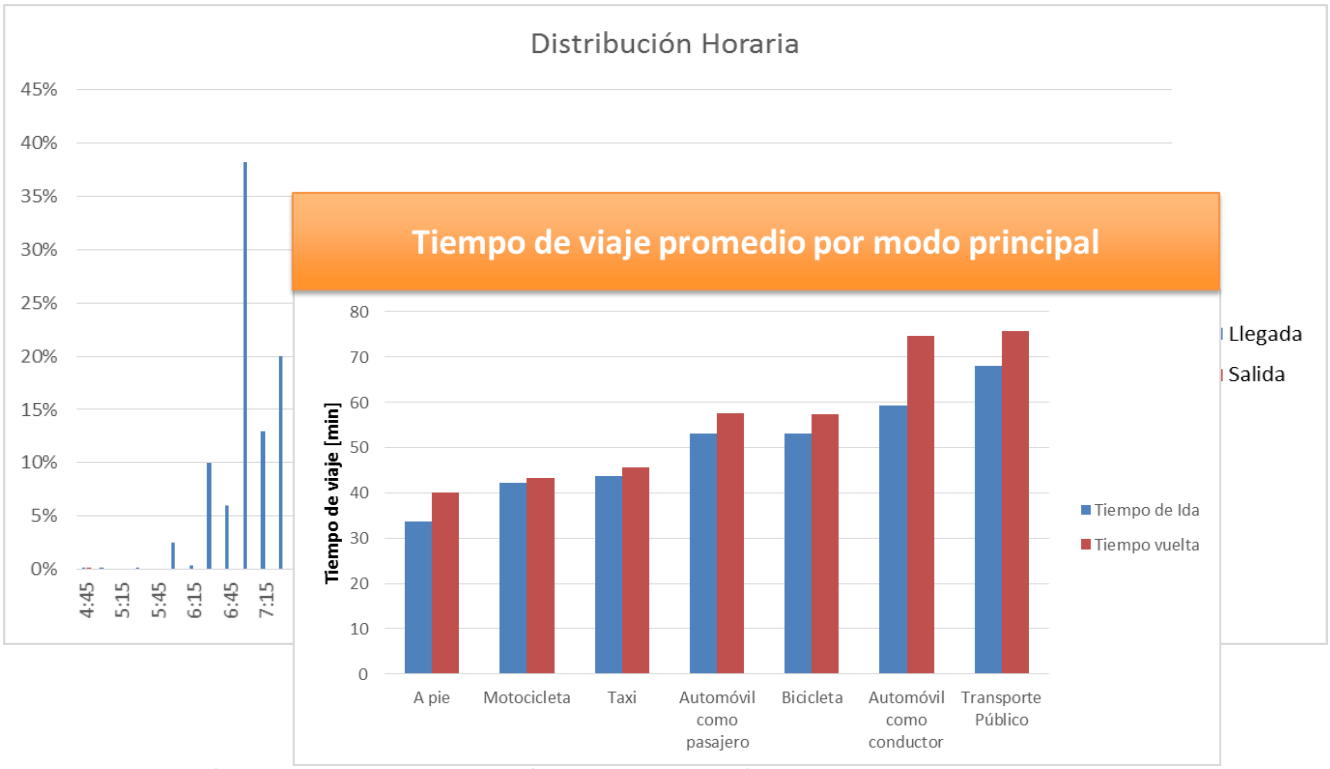
Según la encuesta de movilidad realizada en la entidad, se pudo conocer que el 87% de los viajes efectuados por los funcionarios y contrastistas de la entidad se hacen mediante medios de transporte sostenibles como son: la bicicleta, caminar y los medios de transporte masivo.

Nota: Cabe aclarar que el plan Estrategico de Seguridad vial de la Secretaría, menciona los diferentes medios de desplazamiento de los funcionarios y contratistas de la Entidad, obteniendo el resultado bajo el diagnóstico de riesgos viales, los cuales se lograron con una encuesta en el año 2016.

- **Distribución horaria**

La mayoría de los funcionarios de la organización llegan a trabajar entre 06:30 a 09:00 de la mañana, mientras que la distribución de la hora de salida se da en el rango de las 16:30 y las 19:30.

Gráfica 3 Distribución Horaria



Fuente: Diagnóstico de movilidad de la Secretaría Distrital de Integración Social

Estos horarios coinciden con las horas pico de la ciudad, motivo por el cual es posible que las personas estén teniendo altos tiempos en sus desplazamientos y se vean afectadas, dada la alta proporción de usuarios del transporte público, por la alta ocupación del sistema en este periodo de tiempo.

- **Tiempos de viaje**

El tiempo de viaje promedio de los funcionarios es de 45 - 68 minutos. El viaje de ida se encuentra en un promedio de 64 minutos, mientras que el viaje de vuelta está en un promedio de 72 minutos.

Gráfica 4 Tiempo de viaje por modo de transporte

Fuente: diagnóstico de movilidad de la Secretaría Distrital de Integración Social

Los funcionarios que utilizan el **transporte público y automóvil** son los que se demoran un mayor tiempo movilizándose hacia y desde la entidad.

- **Ubicación de los orígenes de los funcionarios**

Según la muestra, los hogares de los servidores de la entidad se encuentran dispersos en la ciudad, sin embargo, se observa una mayor densidad en las localidades de Kennedy, Bosa y Engativá.

- **Uso del vehículo individual**

En la organización el vehículo privado no es relevante su uso, ya que equivale al 4% de los funcionarios y contratistas que diligenciaron la encuesta, donde aproximadamente la distancia promedio recorrida es de 15 km.

La ocupación promedio del vehículo particular es de 1.8 personas por vehículo

La ocupación promedio del vehículo privado es similar al promedio de la ciudad, en general se utiliza para recorrer distancias relativamente largas. Sin embargo, se podría promover mucho más el uso compartido de este modo y así hacer los desplazamientos mucho más eficientes.

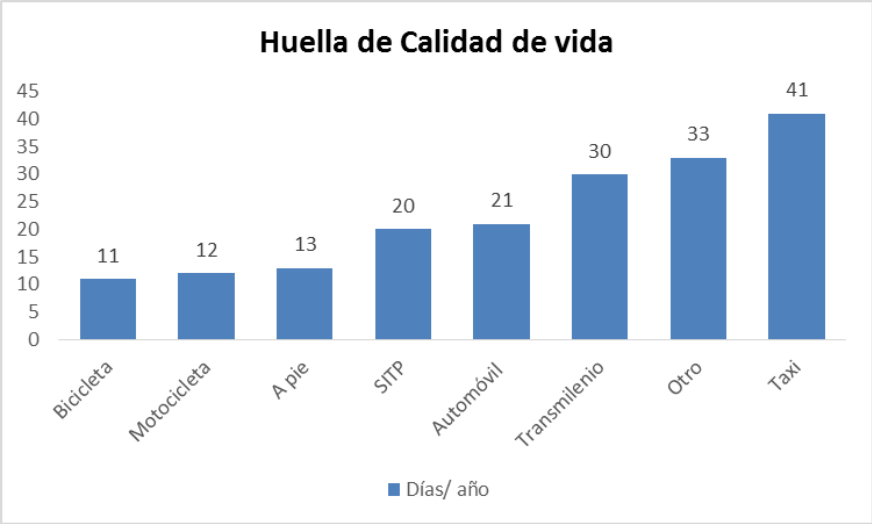
Indicadores Síntesis de Movilidad

Los resultados del diagnóstico de la encuesta realizada se tradujeron en cinco indicadores que permiten cuantificar el impacto social y ambiental de la entidad. El impacto social se cuantifica a través de la huella de calidad de vida, mientras que el impacto ambiental se refleja a través de la huella de carbono.

- **Huella de calidad de vida**

La Huella de calidad de vida es el tiempo de calidad que una persona deja de aprovechar en su bienestar personal al año por el tiempo que gasta en los desplazamientos desde y hacia el trabajo [días/año]. Donde los funcionarios de la entidad, aproximadamente pasan 53 días al año desplazándose desde y hacia el trabajo.

Gráfica 5 Huella de calidad de vida



Fuente: diagnóstico de movilidad de la Secretaría Distrital de Integración Social

- **Huella de Equidad**

La huella de equidad representa el gasto que el servidor debe destinar para cubrir el transporte desde y hacia su lugar de trabajo. Para este caso, se destina en promedio un millón de pesos en el transporte masivo anual hacia y desde el trabajo; a diferencia de los funcionarios y contratistas que se desplazan en taxi y automóvil de manera individual, destinan para sus viajes un rubro aproximado de tres millones de pesos.

Gráfica 6 Huella de equidad



Fuente: diagnóstico de movilidad de la Secretaría Distrital de Integración Social

- **Huella de carbono**

La Huella de Carbono representa las toneladas de CO_2 equivalente emitidas al año en promedio por el transporte de los empleados, expresado en hectáreas de bosque que se necesita sembrar al año para absorber dichas emisiones. Por consiguiente, los desplazamientos realizados hacia y desde la entidad emiten **765.6 Ton. de C02 equivalente al año,** es decir +**0.45 Ton. de CO_2 por persona**.

Para mitigar las emisiones generados por los desplazamientos de los funcionarios y contratistas de la entidad se necesitan **484 hectáreas de bosque al año** para absorber los gases emitidos

- **Huella energética**

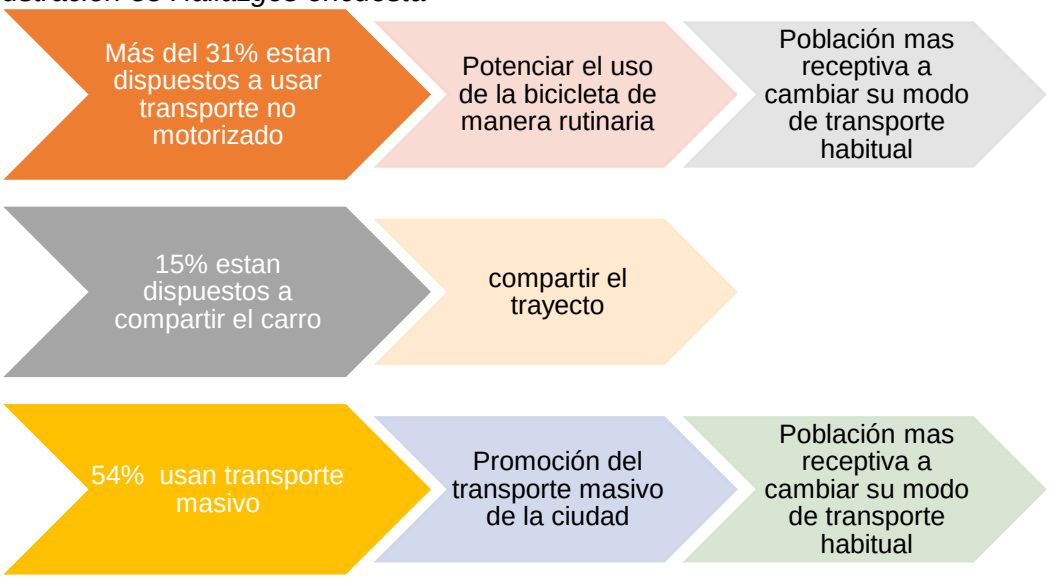
La huella energética es la cantidad de combustible consumido por concepto de los viajes hacia y desde el trabajo.

Por lo anterior, los desplazamientos realizados hacia y desde la entidad se consumen en total +22,055 galones de combustible al año, es decir que aproximadamente por persona se necesitarían +39.6 galones de combustible.

3.4 Principales hallazgos

A continuación, se resumen los principales hallazgos del diagnóstico sobre los cuáles se definirán qué estrategias la entidad priorizara en el Plan Integral de Movilidad Sostenible

Ilustración 35 Hallazgos encuesta



Fuente: diagnóstico de movilidad de la Secretaría Distrital de Integración Social

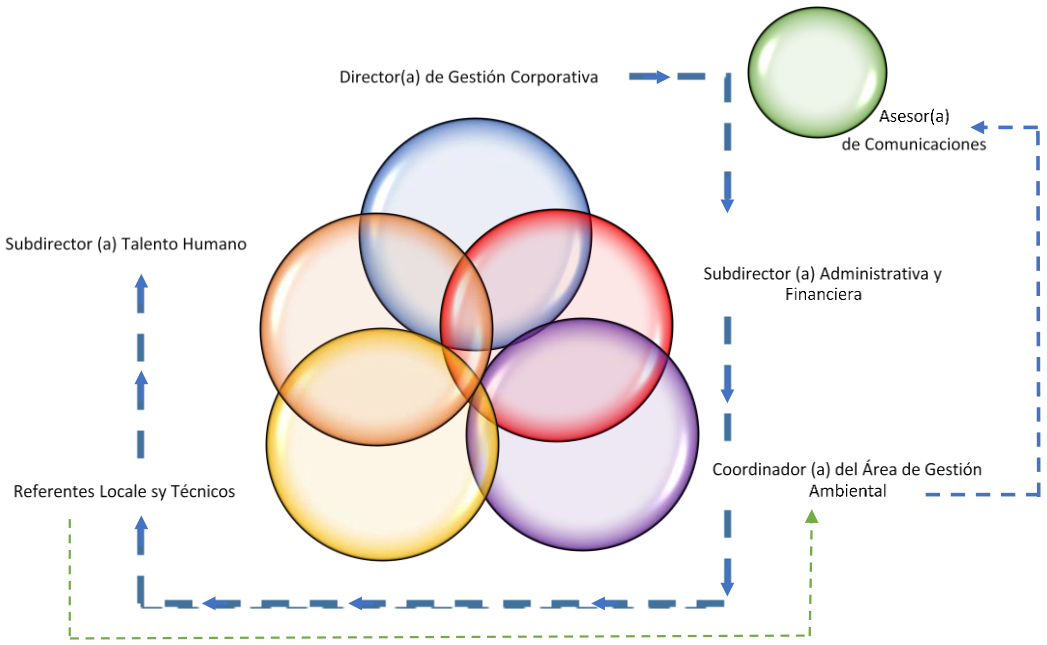
Nota, es importante resaltar que la disponibilidad de la movilidad urbana sostenible en la entidad proyectada en el cumplimiento de este plan se ven reflejada en las estrategias de cada línea de movilidad urbana.

4. CONFORMACION DEL EQUIPO PIMS

La secretaria de integración social ha establecido las responsabilidades del equipo encargado de implementar el Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS) el cual será coordinado por el área de gestión ambiental de la entidad con el propósito de implementar las actividades y programas a realizar.

Este equipo se apoya desde la alta dirección, articulándose con las diferentes subdirecciones y dependencias de la entidad tal y como se muestra en la ilustración

Ilustración 36 Conformación de equipos PIM



Fuente: Área de gestión ambiental

A continuación, se relacionan las responsabilidades en cada una de las etapas de implementación del Plan de Movilidad sostenible de la entidad:

Tabla 13 Responsabilidades de las etapas

ACTIVIDAD	RESPONSABLES
Diseñar y aprobar el Plan de movilidad sostenible	Director(a) de Gestión Corporativa Subdirector (a) Administrativa y Financiera Coordinador (a) del Área de Gestión Ambiental
Diseñar las piezas institucionales que enmarcar la implementación del plan de Movilidad Sostenible.	Asesor(a) de Comunicaciones Coordinador (a) del Área de Gestión Ambiental Gestor(a) ambiental
Implementar estrategias del Plan de Movilidad sostenible	Subdirector (a) Administrativa y Financiera Subdirector (a) Talento Humano Coordinador (a) del Área de Gestión Ambiental Gestor(a) ambiental Referente Ambiental Local y Técnico Delegado (a) Ambiental Coordinador (a) del Predio
Reportar resultado de implementación del Plan de Movilidad Sostenible y sus diferentes actividades a entes internos y externos	Coordinador (a) del Área de Gestión Ambiental Gestor(a) ambiental. Referente Ambiental Local y Técnico

Fuente: Área de Gestión Ambiental

5. OBJETIVOS

5.1 Objetivo General

Establecer en tres líneas de movilidad institucional, las estrategias que conlleven a una movilidad urbana sostenible en todas las unidades operativas y administrativas de la Secretaria Distrital de Integración Socia, mediante acciones tendientes al aumento progresivo de otros medios de transporte sostenible.

5.2 Objetivos Específicos

- Fomentar el uso del transporte masivo en la ciudad en funcionarios y contratistas de la entidad.
- Impulsar de forma progresiva el uso de transporte no motorizado en funcionarios y contratistas.
- Desarrollar acciones que propendan el uso del carro compartido en funcionarios y contratistas.

6. ALCANCE

El plan de movilidad sostenible se implementará en la vigencia 2018 al 2020 en todas las unidades operativas y administrativas de la Secretaría Distrital de Integración Socia, a través de estrategias que conlleven a una movilidad sostenible, cuando las condiciones de seguridad lo permitan.

7. DEFINICIONES

Bicicleta: vehículo de dos ruedas movido por una persona, provisto de un manubrio en la parte delantera, un asiento para el conductor y dos pedales que transmiten el movimiento de las piernas a la rueda trasera mediante una cadena y un piñón. (Diccionario Oxford)

Cicloruta: Infraestructura pública u otras áreas destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas. (Xaviera Eltit Neumann, 2011)

Movilidad Sostenible: permite la satisfacción de las necesidades de acceso y desarrollo de los individuos, de las empresas y de la sociedad de manera segura y consistente con la salud humana y el ecosistema, y que promueve la equidad con y entre generaciones sucesivas. Igualmente es asequible, opera de forma eficiente, ofrece diferentes opciones de modo de transporte, y constituye la base de una economía competitiva, así como de un desarrollo regional equilibrado. (Arjona, 2014)

Peatón: Persona que transita a pie por una vía.

Seguridad Vial: Conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a prevenir accidentes de tránsito; o en lo posible anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías (Secretaría Social , 2018)

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva, reglamentaria e informativa; que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías (Ministro de Transporte, 2002)

Sistema Integrado de Transporte Público: Es un sistema organizado e integrado de buses de servicio público (urbano, especial, complementario, troncal y alimentador) que buscan el cubrimiento efectivo del transporte en Bogotá. (Sistema de Transporte Público de Bogotá, 2016).

8. MARCO NORMATIVO

El Plan de Movilidad sostenible, se rige de acuerdo a la normatividad ambiental vigente que se encuentra estipulada en el normograma de la entidad.

9. IDENTIFICACIÓN DE PELIGROS Y NIVEL DE RIESGOS

Teniendo en cuenta que los funcionarios y contratistas están expuestos a diferentes riesgos, según el medio de transporte en que se movilizan, el plan estratégico de seguridad vial de la Entidad, elaboró unas matrices donde se puede visualizar el nivel de exposición de un peatón, el ciclista, el pasajero y el conductor.

Tabla 144 Rango de Riesgos Nivel Directivo

ROL DENTRO DE LA ENTIDAD:		NIVEL DIRECTIVO											
ROL VIAL EN LA ENTIDAD:		Pasajero y conductor											
TIPO DE ROL EN VIA		Peatón			conductor			ciclista			pasajero		
NIVEL DE RIESGO		ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO
RIESGO POR HABITOS	Cruzar por la mitad de cuadra	X			X			X					X
	No respetar las señales del semáforo	X			X			X					X
	Jugar en la calle	X					X	X					X
	Uso del celular		X		X			X				X	
	NO utilización del cinturón de seguridad			X	X					X	X		
	Manejar a alta velocidad			X	X				X				X
	Distracción del conductor			X	X			X				X	
	Propia conducción			X		X				X			X
	Falta de formación			X	X					X			X
	Estado psicofísico			X	X			X				X	
	Infringir las normas de tránsito			X	X				X				X
	Ascender y defender del vehículo en lugares no apropiados.			X	X			X			X		
RIESGOS POR EL ENTORNO	Estado de la vía		X				X			X			X
	Intensidad del tránsito		X			X			X				X
	Condiciones climatológicas		X				X			X			X
	Condiciones topográficas		X				X			X			X
	Otros conductores			X	X			X					X
	Mal estado del vehículo	X					X			X			X
	Tipo de vehículo			X			X						X

Fuente: Grupo Transporte – Oficina de Apoyo Logístico – SDIS

Tabla 155 Rango de Riesgos Nivel Administrativo

ROL DENTRO DE LA ENTIDAD:		NIVEL ADMINISTRATIVO											
ROL VIAL EN LA ENTIDAD:		Pasajero y conductor											
TIPO DE ROL EN VIA		Peatón			conductor			ciclista			pasajero		
NIVEL DE RIESGO		ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO
RIESGO POR HABITOS	Cruzar por la mitad de cuadra	X			X			X					X
	No respetar las señales del semáforo	X			X			X					X
	Jugar en la calle	X					X	X					X
	Uso del celular		X		X			X				X	
	NO utilización del cinturón de seguridad			X	X					X	X		
	Manejar a alta velocidad			X	X				X			X	
	Distracción del conductor		X		X			X			X		
	Propia conducción			X		X				X			X
	Falta de formación			X	X					X			X
	Estado psicofísico			X	X			X				X	
	Infringir las normas de tránsito			X	X				X				X
	Ascender y defender del vehículo en lugares no apropiados.			X	X			X			X		
RI E	Estado de la vía		X				X			X			X

ROL DENTRO DE LA ENTIDAD:		NIVEL ADMINISTRATIVO											
ROL VIAL EN LA ENTIDAD:		Pasajero y conductor											
TIPO DE ROL EN VIA		Peatón			conductor			ciclista			pasajero		
NIVEL DE RIESGO		ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO
	Intensidad del tránsito		X			X			X				X
	Condiciones climatológicas		X				X			X			X
	Condiciones topográficas		X				X			X			X
	Otros conductores			X	X			X					X
	Mal estado del vehículo	X					X			X			X
	Tipo de vehículo			X			X						X

Fuente: Grupo Transporte – Oficina de Apoyo Logístico – SDIS

Tabla 166 Rango de Riesgos Nivel Operativo

ROL DENTRO DE LA ENTIDAD:		NIVEL OPERATIVO											
ROL VIAL EN LA ENTIDAD:		Pasajero y conductor											
TIPO DE ROL EN VIA		Peatón			conductor			ciclista			pasajero		
NIVEL DE RIESGO		ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO
RIESGO POR HABITOS	Cruzar por la mitad de cuadra	X			X			x					X
	No respetar las señales del semáforo	X			X			x					X
	Jugar en la calle	X					X	x					X
	Uso del celular		X		X			x				X	
	NO utilización del cinturón de seguridad			X	X					X	X		
	Manejar a alta velocidad			X	X				X				X
	Distracción del conductor			X	X			X			X		
	Propia conducción			X	X					X			X
	Falta de formación			X	X					X			X
	Estado psicofísico			X	X			X				X	
	Infringir las normas de tránsito			X	X				X				X
	Ascender y descender del vehículo en			X	X					X	X		
	Lugares no apropiados.												
RIESGOS POR EL ENTORNO	Estado de la vía		X		X					X	X		
	Intensidad del tránsito		X		X				X		X		
	Condiciones climatológicas		X		X					X	X		
	Condiciones topográficas		X		X					X	X		
	Otros conductores			X	X			X			X		
	Mal estado del vehículo	X			X					X	X		
	Tipo de vehículo			X	X						X		

Fuente: Grupo Transporte – Oficina de Apoyo Logístico – SDIS

10. ENFOQUES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

10.1 TRANSPORTE PÚBLICO – "Súbete a la movilidad masiva"

Utilizando el transporte de masivo de la ciudad, se contribuye a descongestionar la malla vial de la ciudad, tomando cultura y siendo muy respetuosos con las personas que llevamos al lado se mejorara el transporte, y se puede lograr a obtener un porcentaje representativo de desplazamientos en dichos medios.

Por otra parte, el Plan de Desarrollo Bogotá mejor para todos" en su Pilar 2 DEMOCRACIA URBANA, se enfoca en la necesidad de incrementar y mejorar el espacio público, el espacio peatonal, y la infraestructura pública disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá, orientada a mejorar la calidad de la movilidad y la accesibilidad para todos, por lo que se ha fortalecido la infraestructura vial de la ciudad de Bogotá, contando con un Sistema Integrado de Transporte Público unificado con la operatividad de sistemas de movilidad alternos y el Transmilenio, con el objetivo de garantiza un porcentaje representativo para realizar viajes dentro de la ciudad.

El servicio urbano (color azul), transita por las principales vías de la ciudad por carriles mixtos, conectando paraderos de las rutas establecidas y el Sistema Transmilenio (color rojo) es el principal sistema de transporte en Bogotá, conformado por buses articulados que transitan por calzadas exclusivas y se detienen en estaciones fijas.

Actualmente se usa dos tipos de vehículos en el Sistema Transmilenio: los articulados y los biarticulados.

Articulados:

Como su nombre lo dice estos vehículos cuentan con una articulación en el medio, de color gris, llamado fuelle. Su capacidad promedio es de 160 pasajeros, cuentan con tableros electrónicos y sistema de voz electrónico para indicar próximas paradas. En la parte frontal exterior y hacia el lado de las puertas del articulado hay tableros electrónicos que indican el número de ruta y el destino del vehículo.

Ilustración 37 Tipos de buses - articulado

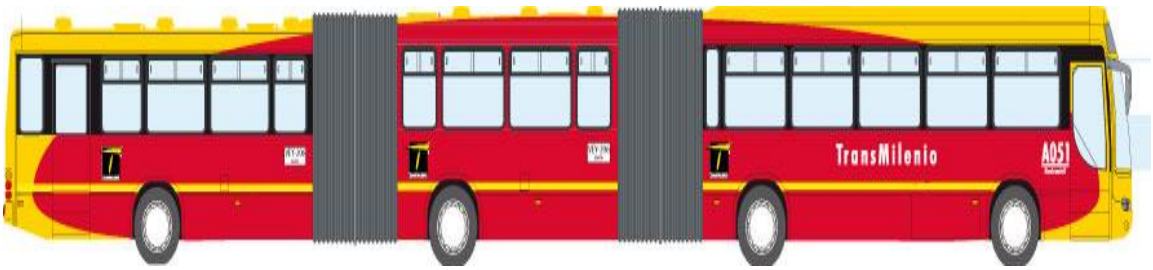


Fuente: http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/el_sistema/informacion_general

Biarticulado:

Como su nombre lo indica estos vehículos cuentan con dos articulaciones. Su capacidad promedio es de 250 pasajeros. Cuentan con tableros electrónicos internos y externos y sistema de voz electrónico para indicar próximas paradas. Los buses biarticulados de Transmilenio tienen una longitud de 27 metros y 20 centímetros convirtiéndose así en el bus biarticulado más largo del mundo.

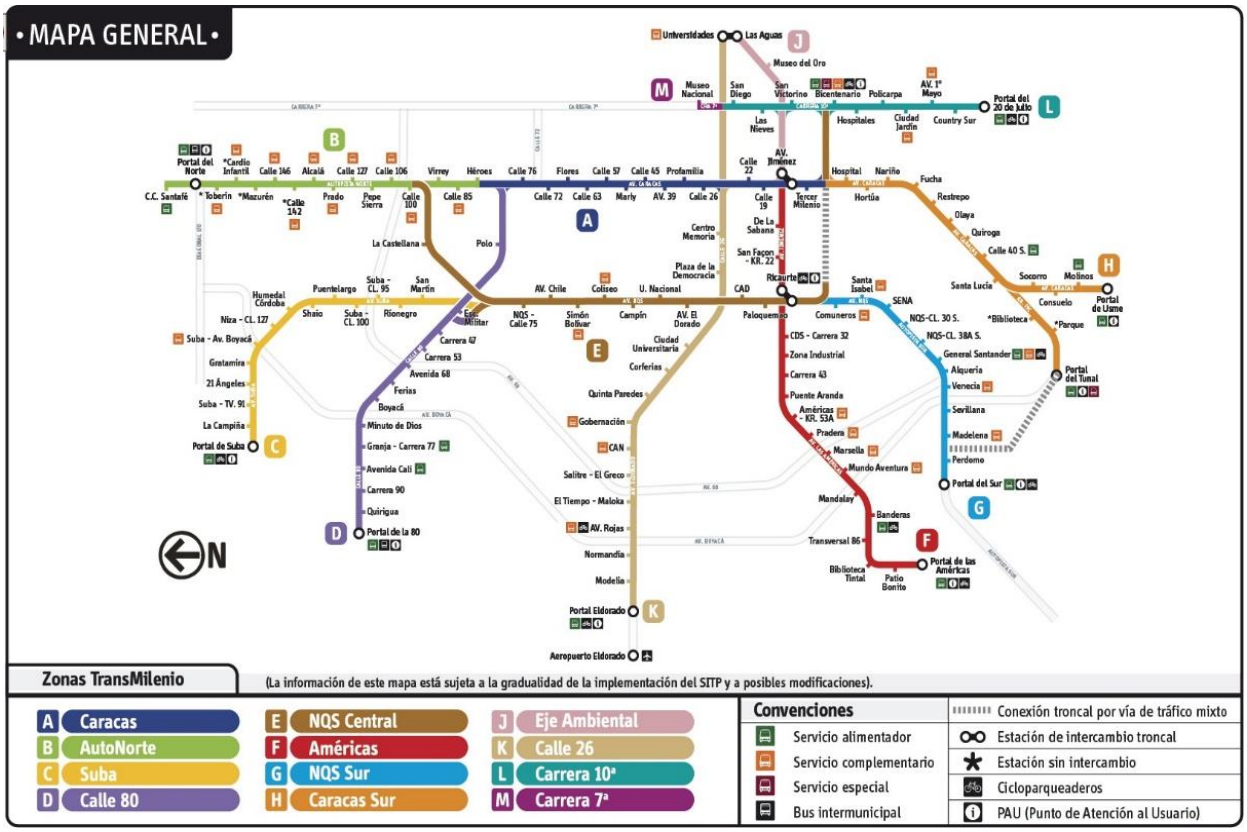
Ilustración 38 Tipos de buses – biarticulado



Fuente: http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/el_sistema/informacion_general

El servicio se presta a través de buses distribuidos en rutas y zonas que conforman los servicios troncales:

Ilustración 39 Mapa General – Sistema Transmilenio



Fuente: https://www.colconectada.com/rutas-transmilenio/

10.1.1 Objetivo

Establecer e implementar estrategias que motiven a los funcionarios y contratista a utilizar el transporte público de la ciudad, como medio de transporte.

10.1.2 Objetivos Específicos

- Establecer estrategias para incentivar el uso del transporte público de la ciudad.
- Diseñar una herramienta virtual que permita identificar los sistemas de transporte masivo cercano a las unidades operativas y administrativas y residencias de los funcionarios y contratistas de la entidad.

10.1.3 Estrategias

- Incluir en la herramienta “mapoteca web” de la Secretaría Distrital de Integración Social las rutas de los sistemas de transporte masivo de la ciudad, cercanas a las unidades operativas y administrativas de la entidad.
- Divulgar la herramienta virtual, con el objetivo de que funcionarios y contratistas identifiquen las estaciones de Transmilenio o paradero del SITP que se encuentre más cerca del lugar de origen (hogar-trabajo).
- Dar a conocer los beneficios ambientales generados por el uso de sistemas de transporte masivo.
- Dar a conocer los beneficios sociales, que tiene el uso del transporte masivo de la ciudad.

10.2 Modos de transporte no motorizado

10.2.1 BICICLETA - EN BICI ES MEJOR

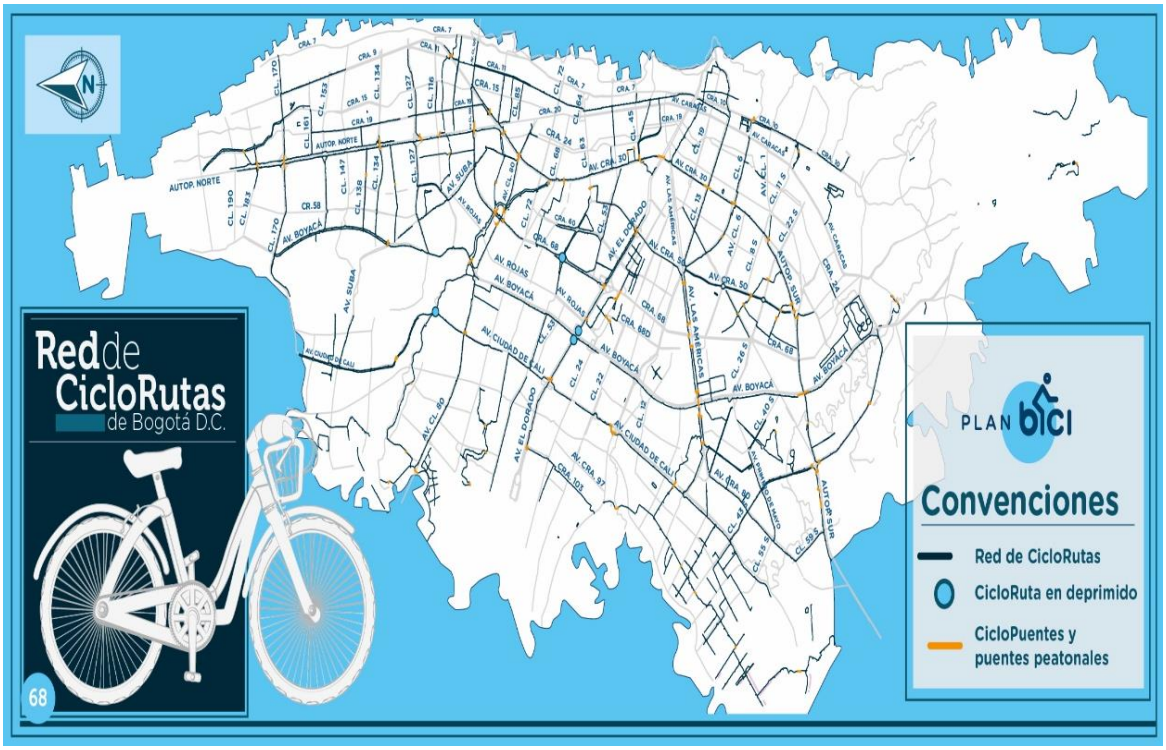
Nada se compara con un paseo en bici, toda vez que "*La vida es como montar en bicicleta, para mantener el equilibro hay que seguir pedaleando*". (Albert Einstein).

El Plan Maestro de Movilidad de Bogotá, determina como su principal objetivo el de alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa con el medio ambiente y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y la región, por lo que prioriza los subsistemas de transporte más sostenibles, tales como el transporte público y el transporte no motorizado (peatonal o en bicicleta), constituyendo como un potencial medio de transporte la bicicleta, esto sumado a las condiciones climáticas de la ciudad que cuenta con un clima relativamente seco y estable permitiendo el uso masivo de la bicicleta.

Teniendo en cuenta, lo publicado en un artículo de la revista semanas, Bogotá cuenta con 384.5 kilómetros de ciclorutas y 82.6 Kilómetros de ciclo carriles que permiten el desplazamiento y motivan el uso adecuado de las bicicletas en la ciudad, por lo que es de vital importancia implementar estrategias que promuevan el incremento en el uso de la bicicleta como medio cotidiano de transporte, especialmente para trayectos cortos y para viajes integrados con el sistema de transporte público; lo que permite posicionar el uso de la bicicleta como medio de

transporte viable, toda vez que ofrece beneficios personales, promueve prácticas saludables, cuida el ambiente y no genera demanda de inversión significativa.

Ilustración 40 Mapa General – Ciclo rutas y bici carriles



Fuente: https://storify.com/Bogota_DC/asi-se-vivio-la-version-numero-14-del-diasincarro

10.2.1.1 Objetivo

Establecer e implementar estrategias que motiven a los funcionarios y contratista a utilizar la bicicleta como medio de transporte.

10.2.1.2 Objetivos Específicos

- Establecer estrategias para incentivar el uso de bicicleta.
- Diseñar una herramienta virtual que permita identificar las ciclorutas y bicicarriles cercano a las unidades operativas y administrativas y residencias de los funcionarios y contratistas de la entidad.
- Implementar en el 100% de las unidades operativas y administrativas que cuenta con parqueaderos vehiculares, ciclo parqueaderos fijos.
- Implementar en el 50% de las unidades operativas y administrativas propias, ciclo parqueaderos de pared.

10.2.2 Estrategias

- Divulgar la herramienta virtual, con el objetivo de que funcionarios y contratistas identifiquen las ciclo rutas y ciclo carriles que se encuentre más cerca del lugar de origen (hogar-trabajo).
- Fomentar la participación de los días sin carro Distrital, mediante retos, actividades o temáticas que se desarrollan en cada mes.
- Reportar las jornadas programadas por la Secretaría Distrital de Movilidad en el Formato Planilla de asistencia movilidad sostenible (FOR-BS-071), correspondientes a los días sin carro Distrital el primer jueves de cada mes; donde el responsable o la persona que este delegue de la unidad operativa y administrativa, suministre el consolidado de la participación de funcionarios y contratistas que llegaron en algún medio de transporte masivo o sostenible (Transmilenio, SITP, bicicleta o caminando) a su lugar de trabajo, con el objetivo de disminuir la congestión en la malla vial y la contaminación del aire en la ciudad.

  Teniendo en cuenta, que la entidad debe realizar el reporte de las personas que participan en el día sin carro y las personas que se transportan recurrentemente cada mes en bicicleta, el responsable de la unidad operativa o administrativa debe garantizar que los funcionarios y contratistas de la unidad operativa y administrativa que se movilizaron durante el mes anterior al día sin carro, realicen el registro de la cantidad de veces (días) que llego a la unidad operativa o administrativa en bicicleta y en cuantos viajes (recorridos) lo realizo, lo anterior también en el Formato Planilla de asistencia movilidad sostenible (FOR-BS-071).

  Posteriormente, dicho consolidado debe ser enviado al área de gestión ambiental, al correo electrónico del profesional encargado del programa de movilidad sostenible, antes del mediodía de la fecha en que se realiza la actividad (día sin carro), en caso tal que se presente alguna novedad en el horario para reportar ante la Secretaria de Movilidad, el profesional a cargo del programa informará por medio de correo electrónico la metodología a seguir.
- Diseñar el manual del buen ciclista SDIS.
- Instalar en el 100% de las unidades operativas y administrativas que cuenta con parqueaderos vehiculares, ciclo parqueaderos fijos.
- Instalar en el 50% de las unidades operativas y administrativas propias, ciclo parqueaderos de pared.
- Realizar actividades lúdicas, que permitan conocer los beneficios ambientales, económicos y sociales, que genera el uso del transporte no motorizo

10.2.3 CARRO COMPARTIDO – “MI CARRO ES TU CARRO”

Viajar con otras personas reduce la posibilidad que un conductor se duerma e incrementa su nivel de atención al conducir (Voy con cupo, 2017)**.**

Compartir el vehículo se ha convertido en sinónimo de conocer gente, ahorrar gastos y contribuir a disminuir las emisiones que son las causantes del calentamiento global, dentro de los beneficios que se pueden identificar de esta buena práctica está:

Reducción de gastos

- Como conductor se a disminuirán los costos de desplazamiento (principalmente gasolina y peajes) hasta en un 85% al dividirlos con los demás viajeros que le acompañan.
- Como pasajero puede ahorrar hasta un 75% en comparación a las tarifas de transporte público intermunicipal (Voy con cupo, 2017).

Encuentra siempre un cupo

- Muchas veces no es fácil conseguir un cupo en el transporte público, especialmente en los puentes o en las épocas de temporada alta (semana santa, semana de receso, navidad, año nuevo, ferias y fiestas en las distintas ciudades). Los procesos de reserva y compra de estos pasajes pueden ser engorrosos e incluso muchas veces debes hacer largas filas en la terminal de transporte (Voy con cupo, 2017).

Llega más rápido a tu destino

- Un carro particular generalmente avanza más rápido que un bus intermunicipal o una flota (como se conoce en algunas regiones del país), además ocupa menos espacio. Si todos compartiéramos el carro en nuestros desplazamientos dentro y fuera de la ciudad, la cantidad de vehículos en las vías sería menor, lo cual se traduce en más espacio para circular y menos tiempo en llegar al destino (Voy con cupo, 2017)**.**

Colabora con el medio ambiente

- Por último, se reduce la contaminación al usar un solo carro en vez de cuatro o cinco, con lo cual mejoramos nuestra salud (Voy con cupo, 2017)**.**

Viaja más cómodo

- Las sillas del transporte público han sido diseñadas para uso frecuente, por tanto son resistentes y menos cómodas. Las sillas de un carro particular están diseñadas para entregar la mayor comodidad y seguridad posible a sus ocupantes (Voy con cupo, 2017)**.**

Viaja más seguro

- Un conductor que viaja acompañado, sabe que tiene bajo su responsabilidad las vidas de las personas que están en su vehículo. Cuando compartimos el carro es como cuando tenemos visita en casa: somos más respetuosos con nuestros actos, más responsables, más formales y prestamos más atención a lo que hacemos (Voy con cupo, 2017)**.**

Mejora la seguridad vial

- Viajar con otras personas reduce la posibilidad que un conductor se duerma e incrementa su nivel de atención al conducir. Las estadísticas demuestran que un conductor que se desplaza solo tiene mayor probabilidad de estar implicado en un accidente que uno que comparte su vehículo (Voy con cupo, 2017)**.**

Encuentra un sitio de parqueo

- Ese momento cuando paras durante el viaje en un sitio conocido para comer y te das cuenta que el parqueadero está lleno, pero el establecimiento no. Si te desplazas en la ciudad, el escenario puede ser similar, sea en la oficina, un restaurante o un centro comercial. Si van al menos cuatro personas en el mismo carro, seguro quedarían más espacios disponibles en el estacionamiento (Voy con cupo, 2017)**.**

10.2.3.1 Objetivo

Establecer e implementar estrategias que motiven a los funcionarios y contratista a compartir el carro personal con los compañeros de trabajo que les sirva la ruta.

10.2.3.2 Objetivos Específicos

- Establecer acciones y estrategias para incentivar el uso del carro compartido en funcionarios y contratistas.
- Compartir una app, donde los funcionarios y contratistas publiquen el viaje

10.2.3.3 Estrategias

- Entregar incentivos a los funcionarios y contratistas que compartan su carro y realicen una cantidad de viajes determinada
- Realizar la medición de la ocupación del vehículo por persona.

11. MONITOREO Y EVALUACION

Todos los indicadores con los que se medirán las diferentes estrategias establecidas en el presente plan serán evaluadas anualmente y presentadas al comité PIGA de la entidad.

11.1 Indicadores de las estrategias Súbete a la movilidad Sostenible

Incluir en la herramienta “mapoteca web” de la Secretaría Distrital de Integración social las rutas de los sistemas de transporte masivo de la ciudad, cercanas a las unidades operativas de la entidad.	• Herramienta diseñada*100.
Divulgar la herramienta virtual, con el objetivo de que funcionarios y contratistas identifiquen las estaciones de Transmilenio o paradero del SITP que se encuentre más cerca del lugar de origen (hogar-trabajo).	• (Número de jornadas de divulgación ejecutadas en la entidad / Número de jornadas de divulgación establecidas) * 100
Dar a conocer los beneficios ambientales generados por el uso de sistemas de transporte masivo.	• (Número de jornadas de divulgación de los beneficios ambientales generados por el uso de sistemas de transporte masivo ejecutadas en la entidad / Número de jornadas de divulgación de los beneficios ambientales generados por el uso de sistemas de transporte masivo establecidas) * 100

11.2 Cambio a modos de transporte no motorizado

11.2.1 Indicadores de las estrategias EN BICI ES MEJOR

Incluir en la herramienta "mapoteca web" de la Secretaría Distrital de Integración social las ciclo rutas y ciclo carriles, cercanas a las unidades operativas de la entidad.	• Herramienta diseñada*100
Divulgar la herramienta virtual, con el objetivo de que funcionarios y contratistas identifiquen las ciclo rutas y ciclo carriles que se encuentre más cerca del lugar de origen (hogar-trabajo).	• (Número de jornadas de divulgación ejecutadas en la entidad / Número de jornadas de divulgación establecidas) * 100
Fomentar, participar y reportar las jornadas programadas por la Secretaria Distrital de Movilidad	• (Número de jornadas realizadas/ Números de jornadas programadas por la Secretaria Distrital de Movilidad) * 100
Diseñar el manual del buen ciclista SDIS	• Diseñar el manual del buen ciclista SDIS*100
Instalar en el 100% de las unidades operativas que cuenta con parqueaderos vehiculares, cicloparqueaderos fijos	• (cantidad de cicloparqueaderos de piso instalados/ cantidad de cicloparqueaderos de piso proyectados)* 100
Instalar en el 50% de las unidades operativas propias, cicloparqueaderos de pared	• (cantidad de cicloparqueaderos de pared instalados/ cantidad de cicloparqueaderos de pared proyectados)* 100
Realizar actividades lúdicas, que permitan conocer los beneficios ambientales, económicos y sociales, que genera el uso del transporte no motorizo	• (cantidad de cicloparqueaderos de pared instalados/ cantidad de cicloparqueaderos de pared proyectados)* 100

11.2.2 Indicadores de las estrategias MI CARRO ES TU CARRO

Entregar incentivos a los funcionarios y contratistas que compartan su carro y realicen una cantidad de viajes determinada	**•(Cantidad de viajes realizados/ cantidad de viajes programados)*100**

11.3 Identificación de los recursos

La Dirección de Gestión Corporativa, cuenta con cuatro subdirecciones, una de estas es la Subdirección Administrativa y Financiera, siendo la subdirección encargada de la administración de los recursos de la entidad, a la cual el área de gestión ambiental pertenece, bajo el proyecto 1118, mediante la contratación de los profesionales ambientales, con el objetivo de divulgar, suministrar e implementar el cumplimiento de cada acción planteada según la estrategia de movilidad.

12. ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN

La comunicación es una herramienta fundamental para alcanzar aquellos objetivos que se quieren lograr al momento de fomentar una movilidad sostenible, debido a que se interactúa de manera efectiva con las partes interesada. Igualmente se demuestra y exhibe los resultados del trabajo, identificando que los funcionarios y contratistas entienden y acogen el cambio de transporte en la ciudad.

12.1 Logo y eslogan del plan.

12.1.1 Eslogan

Cada una de las estrategas propuestas en el presente plan tiene definido su propio eslogan, tal como se puede evidenciar en el numeral 9.

12.1.2 Logos

El área de gestión ambiental quien lidera el programa de movilidad sostenible cuenta con un logo para sus diferentes actividades, donde el punto central de dicha imagen muestra las estrategias de movilidad que se van a profundizar en el documento según los resultados del diagnóstico, por lo cual se presenta a continuación el logo principal.

Ilustración 41 Mapa General – Logo PIMS -SDIS



Cabe aclarar que el logo está sujeto a cambios, teniendo en cuenta las directrices y lineamientos, que en su momento la Oficina Asesora de Comunicaciones (especifique, determine) para crear una expectativa y recordación de la campaña.

12.2 Identificación del mensaje

Cada estrategia de movilidad mencionada en el plan contempla un mensaje clave que tiene por objetivo conocer la magnitud del uso de los diferentes modos de transportes con que la ciudad cuenta y la importancia que tiene para el ambiente en temas de descontaminación, para lo cual se debe incentivar el uso del transporte no motorizado y el sistema masivo.

12.3 identificación de la audiencia

Teniendo en cuenta que los funcionarios y contratistas de la Secretaria Distrital de Integración Social, se desplazan a las unidades operativas y administrativas y administrativas en tres medios de transporte tales como bicicleta, sistemas de transporte masivo y vehículo privado, el presente plan estableció tres estrategias de movilidad sostenible, que se describen en el numeral 9.

Po lo anterior, se establece la audiencia a la cual se aplica cada una de las estrategia de comunicación por cada acción identificada, con el propósito que la construcción de los mensajes clave apunten al cambio de pensamiento cultural de la población identificada, logrando aumentar el número de funcionarios y contratistas que usen los sistemas de movilidad no motorizadas, esta audiencia se relaciona en la siguiente tabla

Tabla 17 Estrategias de movilidad Vs Audiencia

Estrategias de Movilidad	Audiencia
En bici es mejor	Funcionarios y contratistas que se desplazan a las diferentes unidades operativas y administrativas y administrativas de la entidad en medios de transporte masivo o vehículo privado.
Súbete a la movilidad masiva	Funcionarios y contratistas que se desplazan a las diferentes unidades operativas y administrativas y administrativas en vehículo privado
Tu carro es mi carro	Funcionarios y contratistas que se desplazan a las diferentes unidades operativas y administrativas y administrativas en medios de transporte masivo o vehículo privado.

12.4 Canales de comunicación

Cualquier estrategia de comunicación en la entidad se refleja de forma clara y precisa, es por esto, que todas las actividades enfocadas en la movilidad sostenible, se cuenta con el apoyo, divulgación y cubrimiento por parte de la Oficina Asesora de Comunicaciones mediante los siguientes canales de información:

Ilustración 42 Canales de Comunicación



https://www.google.com.co/searchredes/

12.5 Momentos claves para divulgar el mensaje

El área de gestión ambiental cuenta con un grupo de profesionales, el cual realiza mensualmente visitas a las unidades operativas y administrativas y administrativas, con el fin que funcionarios y contratistas que se encuentran en los diferentes servicios conozcan las actualizaciones de los lineamientos y normatividad ambiental, se tienen tres momentos para la divulgación, tal y como se especifica a continuación:

1. Intervenciones ambientales a la totalidad de las unidades operativas y administrativas y administrativas
2. Actividad del día sin carro Distrital
3. Campaña de la movilidad sostenible

Por lo anterior, en estos tres momentos los funcionarios y contratistas conocen las actividades y los tiempos en que estas se deben ejecutar y dar cumplimiento**.**

13. CRONOGRAMA

El cronograma se realizará anualmente, garantizando la implementación de las estrategias y actividades planteadas en el presente plan, con el objetivo de ir realizando diferentes metodologías de impacto para funcionarios y contratistas.

14. BIBLIOGRAFÍA

Arjona, G. (27 de Enero de 2014). Unidad de Accesibilidad de COCEMFE. Obtenido de https://www.observatoriodelaaccesibilidad.es/espacio-divulgativo/articulos/que-es-movilidad-sostenible.html

Asociación Civil. (14 de 05 de 2016). Luchemos por la vida; Asociación Civil . Obtenido de http://www.luchemos.org.ar/es/sabermas/conducir-seguro-en-bicicleta

Concejo de Bogotá D.C. (2017). Por medio de la cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital. Bogotá.

E-mediadrive. (02 de 08 de 2017). E-mediadrive. Obtenido de http://culturavial.com/seguridad-vial/que-es-seguridad-vial.html

Fundación Eroski Consumer. (10 de Diciembre de 2004). Eroski Consumer. Obtenido de http://www.consumer.es/web/es/motor/mantenimiento_automovil/2004/10/11/113210.php
Fundación Terra. (2008). Una guía de acción contra el cambio climático. Obtenido de Fundación Terra: http://www.terra.org/calc/

Ministro de Transporte. (2002). *Ley 769 del 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.* Bogotá.
Movilidad, S. D. (2017). Diagnóstico de Movilidad Secretaría Distrital de Integración Social. Bogotá.

Navarro , C. (2014). Los Peatones. Madris- España: Ministerio del Interior.
Peñalosa Londoño, E. (2016). Directiva 002 de 2016. Bogotá: Alcaldía Maor de Bogotá.
Plan de Desarrollo. (09 de Junio de 2016). Concejo de Bogota D.C. (Acuerdo No 645 de 2016) Obtenido de http://www.ipes.gov.co/images/informes/Acuerdo_645_de_2016_plan_de_desarrollo_2016-2020.pdf

Rueda Franco, J. M. (23 de Octubre de 2016). SURA blog. Obtenido de https://www.sura.com/blogs/autos/elementos-de-seguridad-para-montar-en-bicicleta.aspx
Secretaria Distrital de Movilidad. (22 de junio de 2016). Secretaria Distrital de Movilidad. Obtenido de http://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_bici

Secretaría Social . (2018). *Plan Estratégico de Seguridad Vial .* Bogotá.

Sistema de Transporte Público de Bogotá. (19 de abril de 2016). SITP. Obtenido de http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/el_sistema/informacion_general

Transmilenio. (01 de Diciembre de 2017). Transmilenio. Obtenido de http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/servicio_urbano

Voy con cupo. (Abril de 2017). Voy con cupo. Obtenido de https://voyconcupo.com/preguntas-frecuentes

Xaviera Eltit Neumann, V. (2011). *Transporte urbano no motorizado: el potencial de la bicicleta en la ciudad de Temuco.* Chile: Revistainvi.

	Elaboró	Revisó	Aprobó
Nombre	Ana María Lara Carvajal	Jilmar Andrés Hernández Cristiam R. Patarroyo L. Gina Alexandra Vaca Linares	Jairo Andrés Revelo Molina
Cargo/Rol	Profesionales del Área de Gestión Ambiental	Gestor de Proceso Gestión de bienes y servicios Coordinador Área de Gestión Ambienta Subdirectora Administrativa y Financiera	Director de Gestión Corporativa Gestor Ambiental