

¡Déjate llevar!

Movilidad Sostenible IDEP



Plan Integral de Movilidad Sostenible -PIMS- 2020 - 2021

Instituto para la Investigación Educativa
y el Desarrollo Pedagógico

-IDEP-

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 2 de 63 |

| Firma de Autorizaciones | |
|--|--|
| Elaboró | Revisó |
| Profesional Contratista Gestión Ambiental | Subdirector Administrativo, Financiero y de Control Disciplinario |
| Aprobó | |
| Dirección General IDEP | |
| Control de Cambios | |
| Fecha | Descripción |
| Diciembre 2018 Febrero 2019 | <p>Elaboración, aprobación y adopción del Documento, de acuerdo a los lineamientos de la Secretaría Distrital de Movilidad -SDM- y a la Guía Práctica Como Construir e Implementar un Plan Integral de Movilidad Sostenible – PIMS en las organizaciones.</p> <p>Validado por la SDM mediante Oficio No. radicado 00106-812-001974 del 19 de diciembre de 2018.</p> |
| Julio 2020 | <p>Actualización del Plan en cumplimiento del Decreto 037 de 2019 <i>“Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible – PIMS- de las entidades del nivel central, descentralizado y de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones”</i>.</p> <p>En abril de 2020 se actualizó el diagnóstico de movilidad de la Entidad, se elaboró el documento y se remitió para aprobación a la SDM.</p> <p>El 21 de mayo de 2020 se recibió comunicación de aprobación por parte de la SDM mediante el radicado SDM-STPR-78453-2020.</p> <p>En atención a la emergencia sanitaria por el COVID 19, se realizaron ajustes en las estrategias a implementar de acuerdo con lo orientado por la SDM.</p> |

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 3 de 63 |

Tabla de contenido

| | |
|---|----|
| Introducción | 7 |
| 1. Resumen ejecutivo del Plan..... | 7 |
| 2. Generalidades | 9 |
| 2.1 Descripción Institucional | 9 |
| 2.1.1 Funciones | 9 |
| 2.1.2 Misión | 11 |
| 2.1.3 Visión | 11 |
| 2.1.4 Objetivos estratégicos | 11 |
| 2.1.5 Servicios..... | 11 |
| 2.1.6 Estructura Organizacional..... | 12 |
| 2.2 Marco Normativo | 13 |
| 2.3 Definiciones | 14 |
| 2.4 Alcance del PIMS | 17 |
| 2.5 Objetivos del PIMS | 17 |
| 2.5.1 Objetivo General..... | 17 |
| 2.5.2 Objetivos Específicos | 17 |
| 2.6 Metas..... | 18 |
| 2.7 Conformación del Equipo Líder..... | 18 |
| 3. Diagnóstico: Línea base de movilidad de la Entidad | 19 |
| 3.1 Características de la Entidad | 20 |
| 3.1.1 Localización..... | 20 |
| 3.1.2 Características sociodemográficas | 21 |
| 3.1.3 Infraestructura | 23 |
| 3.1.4 Facilidades | 24 |
| 3.1.5 Características de la flota de transporte propia..... | 25 |
| 3.2 Políticas de la entidad..... | 25 |
| 3.3 Características del Entorno..... | 26 |
| 3.3.1 Condiciones de seguridad en la zona | 26 |
| 3.3.2 Ciclo infraestructura para llegar a la Entidad..... | 27 |
| 3.3.3 Calidad de los accesos peatonales..... | 29 |

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 4 de 63 |

| | | |
|-------|--|----|
| 3.3.4 | Accesibilidad al Transporte Público | 30 |
| 3.4 | Patrones de Movilidad | 32 |
| 3.4.1 | Modos de transporte más utilizados | 32 |
| 3.4.2 | Uso del Transporte Público..... | 33 |
| 3.4.3 | Uso del automóvil particular..... | 34 |
| 3.4.4 | Distribución modal por Género | 34 |
| 3.4.5 | Distribución Horaria | 36 |
| 3.4.6 | Distancia y duración de viajes | 37 |
| 3.4.7 | Zonas de origen de los viajes | 39 |
| 3.4.8 | Costos de la movilidad..... | 40 |
| 3.5 | Indicadores síntesis de movilidad | 41 |
| 3.5.1 | Huella de carbono | 41 |
| 3.5.2 | Huella energética..... | 43 |
| 3.5.3 | Huella de calidad de vida..... | 43 |
| 3.5.4 | Huella de movilidad activa y de Sedentarismo..... | 44 |
| 3.5.5 | Huella de equidad..... | 45 |
| 3.6 | Principales hallazgos | 46 |
| 4. | Análisis de estrategias implementadas | 47 |
| 4.1 | Reducir o Modificar las necesidades de viajar | 47 |
| 4.2 | Fomentar la movilidad no motorizada y los modos de transporte masivo | 48 |
| 4.3 | Optimizar y racionalizar el uso del vehículo particular..... | 52 |
| 4.4 | Transversales | 52 |
| 5. | Plan de acción - Estrategias de movilidad a implementar | 54 |
| 6. | Estrategia de evaluación y seguimiento..... | 57 |
| 6.1 | Objetivo | 57 |
| 6.2 | Alcance..... | 57 |
| 6.3 | Frecuencia..... | 57 |
| 6.4 | Reportes e informes | 57 |
| 6.5 | Metas e indicadores..... | 58 |
| 6.6 | Recursos requeridos..... | 59 |
| 7. | Estrategia de comunicación..... | 59 |

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 5 de 63 |

| | | |
|-------|--|----|
| 7.1 | Objetivo General..... | 60 |
| 7.2 | Objetivos específicos..... | 60 |
| 7.3 | Ejes tácticos | 60 |
| 7.4 | Etiquetas | 60 |
| 7.5 | Mensajes clave..... | 61 |
| 7.6 | Público objetivo | 61 |
| 7.7 | Canales de comunicación..... | 61 |
| 7.7.1 | Correo electrónico | 62 |
| 7.7.2 | Salva pantallas de los computadores | 62 |
| 7.7.3 | Boletín institucional vía correo electrónico | 62 |
| 7.7.4 | Grupo de WhatsApp del IDEP | 63 |
| 7.7.5 | Redes sociales del IDEP | 63 |
| 8. | Anexos | 63 |

Listado de tablas

| | | |
|----------|--|----|
| Tabla 1. | Conformación equipo PIMS | 18 |
| Tabla 2. | Distribución oficinas IDEP | 21 |
| Tabla 3. | Vehículos IDEP | 25 |
| Tabla 4. | Estrategias de movilidad a implementar | 55 |

Listado de gráficas

| | | |
|-------------|---|----|
| Gráfica 1. | Genero y edad colaboradores IDEP | 21 |
| Gráfica 2. | Estrato socioeconómico..... | 22 |
| Gráfica 3. | Rango salarial colaboradores IDEP | 23 |
| Gráfica 4. | Distribución modal | 33 |
| Gráfica 5. | Uso del transporte público | 34 |
| Gráfica 6. | Distribución modal Mujeres | 35 |
| Gráfica 7. | Distribución modal Hombres..... | 35 |
| Gráfica 8. | Distribución horaria..... | 36 |
| Gráfica 9. | Distancias de viaje por modo..... | 37 |
| Gráfica 10. | Tiempo de viaje promedio por modo..... | 38 |
| Gráfica 11. | Ubicación por localidades..... | 39 |
| Gráfica 12. | Costos anuales de la movilidad por modos de transporte..... | 41 |
| Gráfica 13. | Aporte emisión CO ₂ eq por modo | 42 |
| Gráfica 14. | Huella de calidad de vida..... | 43 |

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 6 de 63 |

| | |
|---|----|
| Gráfica 15. Minutos de actividad física en el desplazamiento a la entidad | 44 |
| Gráfica 16. Huella de Sedentarismo | 45 |
| Gráfica 17. Porcentaje de salario utilizado en la movilidad por modo..... | 46 |
| Gráfica 18. Resultados diagnóstico uso tarjeta TuLlave..... | 50 |

Listado de ilustraciones

| | |
|--|----|
| Ilustración 1. Organigrama IDEP | 13 |
| Ilustración 2. Localización IDEP | 20 |
| Ilustración 3. Colaboradores IDEP Día de la Movilidad Sostenible..... | 25 |
| Ilustración 4. Servidor Público que accede al incentivo Ley 1811 | 26 |
| Ilustración 5. Ciclorrutas Bogotá | 27 |
| Ilustración 6. Ciclorruta Av. Carrera 68 | 28 |
| Ilustración 7. Ciclorruta Av. El Dorado | 28 |
| Ilustración 8. Ciclorruta Av. Boyacá | 28 |
| Ilustración 9. Ciclorruta Av. Carrera 50 | 28 |
| Ilustración 10. Accesibilidad para bicicleta | 29 |
| Ilustración 11. Principal acceso peatonal al IDEP | 30 |
| Ilustración 12. Principales accesos a transporte público | 31 |
| Ilustración 13. Accesibilidad al transporte público | 32 |
| Ilustración 14. Ubicación de los hogares de los colaboradores | 40 |
| Ilustración 15. Incentivo y reconocimiento a los usuarios de bicicleta | 49 |
| Ilustración 16. Piezas difusión beneficios tarjeta TuLlave plus | 50 |
| Ilustración 17. Jornada personalización TuLlave..... | 51 |
| Ilustración 18. Piezas campaña movilidad activa | 52 |

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 7 de 63 |

Introducción

El Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico – IDEP, es un establecimiento público con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, cuyas tareas principales son producir y divulgar conocimiento educativo y pedagógico, mediante la investigación, la innovación, el desarrollo pedagógico y el seguimiento a la política pública educativa distrital.

El PIMS, se aborda como un instrumento de planeación que reúne un conjunto de estrategias de movilidad orientadas a fomentar la movilidad sostenible y mitigar las externalidades negativas asociadas a los viajes realizados desde y hacia las entidades públicas¹; con las estrategias que lo componen se busca desde diferentes escenarios reducir o modificar las necesidades de viajar, fomentar los medios de transporte masivo y los no motorizados, optimizar y racionalizar el uso del vehículo particular y promover la protección de la vida y los comportamientos seguros en la vía.

La Movilidad Urbana Sostenible también se configura como una de las líneas del Programa de Implementación de Prácticas Sostenibles del Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA del IDEP, siendo este el instrumento de planeación ambiental interno que aporta a los objetivos de ecoeficiencia contemplados en el Plan de Gestión Ambiental del Distrito y al control, prevención y mitigación de los impactos ambientales generados por el desarrollo de nuestros procesos.

Adicional a los lineamientos y al marco legal aplicable a la promoción de la Movilidad Sostenible y al PIGA a nivel Distrital, el Modelo Integrado de Planeación -MIPG- integra la temática ambiental en la gestión pública desde la dimensión “Gestión con Valores para Resultados”, en su componente “Gestión ambiental para el buen uso de los recursos públicos”, dado que en esta se plantea que la gestión de la organización se soporta entre otros, en el compromiso con la preservación del medio ambiente.

Teniendo en cuenta lo señalado, el IDEP presenta su Plan Integral de Movilidad Sostenible -PIMS-, como herramienta institucional que dará continuidad y fortalecerá las estrategias de promoción de la movilidad sostenible hacia y desde el trabajo, con el fin de impactar positivamente en la calidad del medio ambiente y en el bienestar de los ciudadanos.

1. Resumen ejecutivo del Plan

El Plan Integral de Movilidad Sostenible del IDEP abarca diferentes estrategias para fomentar la movilidad sostenible, con el propósito de mejorar la calidad de vida de los servidores y contratistas.

¹ Artículo 4, Decreto 037 de 2019.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 8 de 63 |

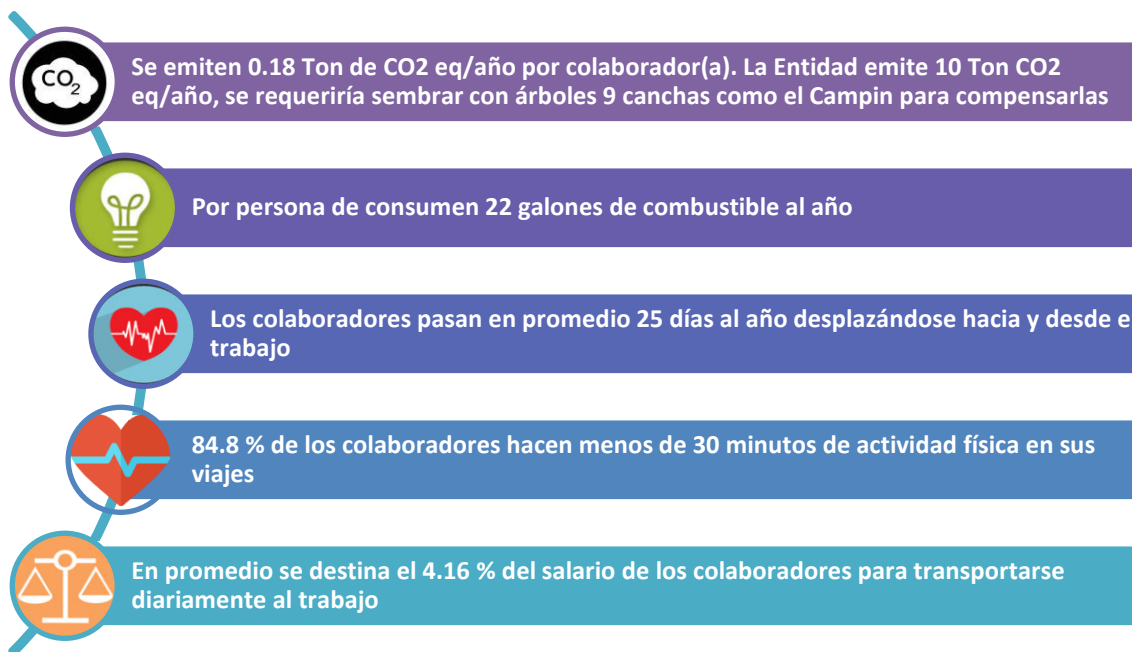
Las acciones se enfocan en aumentar la participación de los medios de transporte sostenibles y del transporte público.

Para adelantar la construcción del presente documento, hacia el mes de abril se aplicó el formulario de movilidad, obteniendo 46 encuestas validas que aseguran estadísticamente los resultados teniendo en cuenta la cantidad de servidores y contratistas; a continuación, se presentan algunos de los resultados más importantes:

- El **54%** de los colaboradores utilizan el transporte público para sus viajes.
- El **70%** de los colaboradores tienen acceso a una estación de Transmilenio a menos de 1 km de su hogar.
- El **20%** de los viajes se realiza en vehículo particular
- El **85%** de los colaboradores tienen acceso a infraestructura para bicicleta a menos de 500 m de su hogar.
- La distancia recorrida promedio por viaje es de **10.26 Km.**
- El **52%** de los servidores viven a **<10 km**, y el **4%** de los trabajadores viven a **< 2.5 km**
- El tiempo promedio de viaje es de **58 minutos**, 54 minutos en la mañana y 63 minutos en la tarde.
- El **32%** de los colaboradores tienen menos de 40 años
- Se registra baja ocupación del vehículo particular (**2,00 pax/veh**)
- En promedio se destinan **\$2'788,208 pesos** al año en la movilidad
- En promedio los colaboradores hacen **20 minutos** de actividad física en sus recorridos.
- El **84.8%** de los colaboradores hacen **menos de 30 minutos** de actividad física en sus viajes.
- Los hombres hacen mayor uso de modos sostenibles que las mujeres

El diagnóstico de movilidad, permite analizar cuatro indicadores que cuantifican el impacto social y ambiental del IDEP. El impacto ambiental se presenta a través de la huella de carbono y la huella energética, mientras que el impacto social se presenta a través de la huella de calidad de vida, huella de movilidad activa y la huella de la equidad.

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 9 de 63 |



2. Generalidades

2.1 Descripción Institucional

El Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico, IDEP, fue creado mediante Acuerdo 26 de 1994, expedido por el Concejo de Bogotá. De conformidad con el artículo 1 y 6 de la norma de creación, el IDEP es un establecimiento público, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, cuya dirección y administración corresponde al Consejo Directivo y al Director Ejecutivo, quien será su representante legal. Igualmente, el literal d) del artículo 8 del Acuerdo 26 de 1994 es función del Consejo Directivo determinar la estructura administrativa del Instituto y la planta de personal. La Resolución 04 de 2007, definió la estructura organizacional del IDEP.

2.1.1 Funciones

Para el cumplimiento de la misión y de los objetivos y en desarrollo de las disposiciones consagradas en las normas legales vigentes, le corresponde al Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico IDEP, en procura del mejoramiento cualitativo de la Educación desarrollar las siguientes funciones:

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 10 de 63 |

- 1) Dirigir, coordinar y ejecutar los programas de investigación, tanto básica Como aplicada, Con énfasis en lo socio-educativo y pedagógico, que deba cumplir la administración del Instituto. De acuerdo con los planes y programas aprobados por el Consejo Directivo y difundir los resultados de las investigaciones.
- 2) Proponer y ejecutar programas de evaluación del Sistema Educativo y del perfeccionamiento profesional de los docentes.
- 3) Articular y promover las innovaciones educativas resultantes de proyectos presentados a título personal, institucional o local y articularlos con los procesos investigativos y de formación docente como alternativas para el mejoramiento de la práctica pedagógica.
- 4) Diseñar, producir, promocionar y evaluar textos, documentos, audiovisual y ayudas educativas.
- 5) Promover, difundir y evaluar la oferta de capacitación y actualización de los docentes.
- 6) Asumir las tareas que le competen relacionadas con currículo y material educativo, en concordancia con la Secretaria de Educación.
- 7) Convocar a las universidades que funcionen en el Distrito Capital para que participen en el Comité Distrital de formación docente e impulsar. Dentro de este Comité. Políticas de formación. Actualización y especialización docente.
- 8) Crear, desarrollar y difundir conocimiento científico y tecnológico orientado a consolidar los campos del saber educativo.
- 9) Realizar y promover investigaciones y estudios de los problemas nacionales, Distritales y locales que ayuden a la comprensión, desarrollo de las tareas de la educación en el Distrito Capital.
- 10) Divulgar los resultados de las investigaciones y estudios que realice y constituirse en centro de información sobre ternas educativas.
- 11) Fortalecer y ampliar las relaciones interinstitucionales de cooperación con organismos nacionales o internacionales.
- 12) Acreditar, de acuerdo con la reglamentación vigente para ascenso en el escalafón nacional docente, los cursos de capacitación que se dicten en el Instituto o en otras instituciones, así como los que figuren en los archivos existentes en la Sección de Registro y Control del antiguo DIE-CEP.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 11 de 63 |

- 13) Las demás que le sean asignadas por las leyes, acuerdos y normas pertinentes.

2.1.2 Misión

Producir conocimiento y gestionar la investigación, innovación y seguimiento a la política educativa distrital en los contextos escolares, fortaleciendo comunidades de saber y de práctica pedagógica, para contribuir en la construcción de una Bogotá educadora.

2.1.3 Visión

En 2025, el IDEP será reconocido a nivel distrital, nacional y regional, como un referente de investigación e innovación en el ámbito educativo y como dinamizador de comunidades de saber y de práctica pedagógica.

2.1.4 Objetivos estratégicos

- 1) Acompañar las experiencias de investigación e innovación de los actores educativos para promover el reconocimiento, la visibilización y el desarrollo de comunidades de saber y de práctica pedagógica.
- 2) Desarrollar investigaciones en el campo de la educación que aporten a la gestión de la política pública distrital.
- 3) Producir información a partir del seguimiento a la política educativa distrital en los contextos escolares, que sirva como insumo para la toma de decisiones en el sector.
- 4) Desarrollar acciones que garanticen la sostenibilidad y consolidación del Sistema Integrado de Gestión del IDEP.

2.1.5 Servicios

Con respecto a trámites y servicios, el IDEP tiene registrado en el Sistema Único de Trámites y Procedimientos Administrativos -SUIT-, los siguientes “Otros Procedimientos Administrativos”

- Postulación para publicaciones de un artículo en la Revista Educación y Ciudad: postular en la Revista un documento para divulgar conocimiento, que aporten reflexiones en torno a la educación y la pedagogía. Los aportes que se hagan pueden ser diferentes áreas del conocimiento. Para la revista Educación y Ciudad se pueden postular manuscritos de acuerdo con las condiciones de las convocatorias publicadas en la página web del IDEP y portal de la revista. La presentación de artículos para cada publicación debe regirse por los lineamientos editoriales y parámetros técnicos académicos.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 12 de 63 |

- Consulta de material bibliográfico en el Centro de Documentación: Consultar el material bibliográfico, otros materiales audiovisuales, informáticos y/o similares del Centro de Documentación del IDEP. Se puede realizar en línea totalmente

Otros productos y servicios que ofrece el IDEP son:

- Participación en procesos de cualificación docente: en su segundo componente, el IDEP ofrece oportunidades de cualificación especialmente dirigidas a fortalecer procesos de innovación, investigación y conformar comunidades de saber y de práctica pedagógica.
- Participación en convocatorias de reconocimiento docente: el IDEP, en convenio con la Secretaría de Educación del Distrito, ofrece oportunidades de participación en eventos académicos, entre otros incentivos, para docentes y redes de docentes. Además, anualmente se realiza un reconocimiento a los mejores trabajos de investigación e innovación presentados por las y los docentes del Distrito, con el Premio a la Investigación e Innovación Educativa.
- Revista Educación y Ciudad: Indexada en la Categoría C de Publindex, esta publicación semestral busca potenciar la reflexión y el debate acerca de temas relacionados con la educación y la pedagogía. Puede consultar todos los artículos de la Revista Educación y Ciudad, así como las convocatorias abiertas para postular artículos, a través del revistero virtual: <http://revistas.idep.edu.co/index.php/educacion-y-ciudad/>
- Magazín Aula Urbana: Esta publicación trimestral promueve la difusión de experiencias e innovaciones pedagógicas desarrolladas por los maestros y maestras de los colegios distritales, en el contexto de las acciones adelantadas por el IDEP. Puede consultar todos los artículos del Magazín Aula Urbana a través del revistero virtual: <http://revistas.idep.edu.co/index.php/mau/>
- Publicaciones: El IDEP ha publicado más de 300 libros, 600 informes de investigación y 200 audiovisuales que pueden ser consultados en el Centro de Documentación ubicado en sus instalaciones. Además, todas sus publicaciones pueden descargarse gratuitamente en formato digital a través de los sitios web: <http://www.idep.edu.co/?q=libros>, <http://biblioteca.idep.edu.co> y http://www.idep.edu.co/wp_centrovirtual/

2.1.6 Estructura Organizacional

De acuerdo con el artículo 1 de la Resolución 04 de 2007, expedida por el Consejo Directivo del IDEP, modificado por el artículo 1 de la Resolución 14 de 2007, la estructura organizacional del Instituto es la siguiente:

| | | |
|--|---|------------------------------|
|  ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN <small>Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</small> | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 13 de 63 |

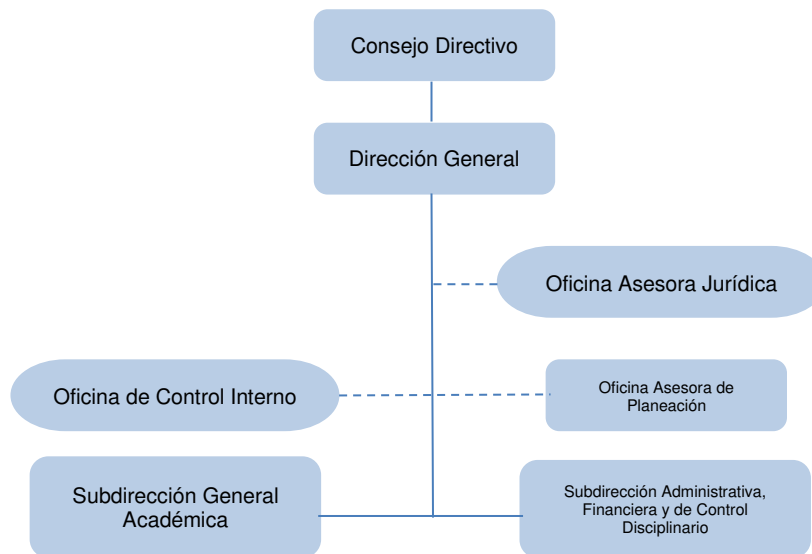


Ilustración 1. Organigrama IDEP

2.2 Marco Normativo

La Normatividad asociada al Plan se encuentra en el Normograma de la Entidad, a continuación, se relacionan los requisitos emitidos en cuanto a Movilidad Sostenible.

- Ley 1811 de 2016 “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito”.
- Decreto 037 de 2019 “Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible – PIMS- de las entidades del nivel central, descentralizado y de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones”
- Acuerdo 668 de 2017 “Por medio del cual se crea el programa "parquea tu bici", se institucionaliza la semana de la bicicleta, el día del peatón en el distrito capital y se dictan otras disposiciones”.
- Acuerdo 663 de 2017 "por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital”.
- Acuerdo Distrital 660 de 2016 "por medio del cual se establece el programa institucional "al trabajo en bici" y se dictan otras disposiciones”.
- Directiva 02 de 2016 “Bogotá se mueve mejor”.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 14 de 63 |

- Acuerdo 600 de 2015 “Por el cual se establece la estrategia "Muévete Diferente" y se dictan otras disposiciones”.
- Resolución 242 de 2014 “por la cual se adoptan los lineamientos para la formulación, concertación, implementación, evaluación, control y seguimiento del Plan Institucional de Gestión Ambiental – PIGA”.

2.3 Definiciones

- Acera o andén: franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de esta.
- Accidente de tránsito: evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados, al igual que afectación a la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.
- Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.
- Actores de la vía: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.
- Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.
- Bicicleta eléctrica: es un término genérico que se utiliza para denominar un vehículo de dos ruedas muy ligero accionado por pedales y que dispone de un motor eléctrico que complementa la energía ejercida directamente sobre los pedales por el propio ciclista.
- Bus Transmilenio: Vehículo con una tipología específica que cumple con las características y condiciones previstas en los distintos contratos de concesión, que opera en los corredores exclusivos del Sistema Transmilenio y en las zonas de alimentación establecidas en los mismos.
- Bus Alimentador: Buses de capacidad media, adecuados a las condiciones viales y de tránsito que permiten el acceso desde los barrios cercanos al sistema y se identifican con el color verde.
- Bus Articulado: Vehículo troncal que cuenta con dos vagones y una articulación,

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 15 de 63 |

existen dos clases de articulados: los primeros buses vinculados con 18 metros de largo y capacidad de 160 pasajeros. Adicionalmente se han incorporado buses articulados con medida de 20 metros de largo cuya capacidad aumenta a 190 pasajeros. Estos buses operan en los corredores exclusivos del Sistema Transmilenio.

- **Bus Biarticulado:** Vehículos que cuentan con tres vagones y dos articulaciones. Tienen una capacidad para 242 pasajeros, mide 27, 2 metros de largo y pesan 40 toneladas. Operan en los corredores exclusivos del Sistema Transmilenio.
- **Bus Padrón Dual:** Bus de capacidad media y un solo cuerpo que está especialmente adaptado para operar en la infraestructura de tipo troncal y del tipo zonal.
- **Ciclista:** Conductor de bicicleta o triciclo.
- **Ciclovía:** Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.
- **Ciclo parqueadero:** Espacio físico, generalmente cubierto, acondicionado con la infraestructura necesaria para estacionar y asegurar bicicletas.
- **Cicloruta:** Son vías reservadas exclusivamente para la circulación en bicicleta, segregadas físicamente del resto del tránsito (motorizado) y también de los peatones. Las ciclorutas pueden transcurrir al nivel de la calzada, al nivel del andén o a un nivel intermedio, pero siempre llevan algún tipo de segregación física. Pueden ser unidireccionales o servir para los dos sentidos circulatorios (bidireccionales).
- **Componente zonal:** comprende los vehículos de servicio urbano, complementario y especial del Servicio de Transporte Masivo de Pasajeros gestionado por Transmilenio S.A.
- **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.
- **Estación:** Es el lugar autorizado para el ascenso y el descenso de pasajeros.
- **Hora punta u hora pico:** Intervalo de tiempo en el que se presenta el mayor número de pasajeros en el sistema de transporte en un intervalo de un día.
- **Motocicleta:** Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.
- **Movilidad Sostenible:** permite la satisfacción de las necesidades de acceso y

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 16 de 63 |

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 equilibrado. (Arjona, 2014).

- Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.
- Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos
- Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.
- Seguridad vial: Es aquel conjunto de acciones y mecanismos encaminados a prevenir los accidentes de tránsito buscando salvaguardar la vida, su campo de acción no se centra solo en los conductores u operadores como factor humano que incide en el accidente, sino también en los demás elementos del tránsito como son: las normas de aplicación general (Código Nacional de Tránsito – Ley 769 de 2002), las normas internas del S.I.T.P., los vehículos, la vía y su entorno, los demás actores del tránsito (peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de vehículos de tránsito mixto, otros), y la autoridad de tránsito.
- Servicio Alimentador: Servicios provenientes de la periferia de la ciudad o de su zona de influencia, que canalizan la demanda del servicio hacia el Sistema Transmilenio, mediante su integración operativa y tarifaria con el Sistema troncal. Ayuda a moverse desde y hacia las zonas aledañas a los portales y estaciones intermedias del Sistema Transmilenio.
- Servicio (Bus Troncal): Línea de bus que recorre corredores exclusivos de transporte masivo, y está definido por un recorrido y unas estaciones en las cuales los buses del Sistema Transmilenio se detienen a recoger y dejar pasajeros dentro de unos horarios establecidos.
- Servicio (Bus Zonal): Es el recorrido regular y rutinario de un grupo de buses zonales en determinados corredores viales, caracterizados por un origen, un destino, una frecuencia y unos paraderos establecidos por Transmilenio S.A, en los cuales, los vehículos se detienen a recoger y dejar pasajeros.
- Servicio complementario: A diferencia de un servicio urbano, que conecta varias zonas, el servicio complementario transita por una sola de las zonas.
- Servicio dual: servicio perteneciente al componente troncal, que circula por corredores troncales y mixtos, al que acceden los usuarios a través de estaciones y de paraderos en la calle.

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 17 de 63 |

- Servicio Especial: Este servicio transita desde y hacia las zonas periféricas de la ciudad. Estas zonas son aquellas a las que el sistema de transporte actual aun no llega.
- SITP: (Sistema Integrado de Transporte Público). Es el sistema de transporte público masivo intermodal de pasajeros de la Ciudad de Bogotá D.C y de la Región, establecido mediante el Decreto Distrital 309 de 2009.
- Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.
- Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico

2.4 Alcance del PIMS

El presente Plan Integral de Movilidad Sostenible – PIMS, se elabora para las vigencias 2020 y 2021 e involucra en su implementación a los funcionarios y contratistas persona natural que laboran en la sede ubicada en la Avenida Calle 26 No. 69D-91 Centro Empresarial Arrecife, torre peatonal – oficinas 402A, 402B, 805 y 806, en su condición de actores de la movilidad en la Ciudad.

El Plan incluye la línea base de movilidad de la entidad, el análisis de las estrategias implementadas, el plan de acción con las estrategias de movilidad a implementar, estrategia de evaluación y seguimiento y estrategia de comunicación.

2.5 Objetivos del PIMS

2.5.1 Objetivo General

Promover la movilidad sostenible al interior de la Entidad a través de la implementación de diversas estrategias, con el fin de mitigar el impacto de los desplazamientos que realizan los colaboradores en diferentes modos de transporte y contribuir a la mejora de la movilidad de la Ciudad.

2.5.2 Objetivos Específicos

- 1) Fomentar el uso de medios de transporte no motorizados y del transporte público.
- 2) Promover los comportamientos seguros en los desplazamientos desde y hacia la entidad.
- 3) Promover el uso racional de los modos motorizados.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 18 de 63 |

- 4) Reducir o modificar las necesidades de transportarse.

2.6 Metas

- 1) Aumentar para en un 5% la participación de los Servidores Públicos y Contratistas en las actividades de Movilidad Sostenible en el 2020 y 2021 respecto al año 2019.
- 2) Comunicar al 100% de los colaboradores los resultados de la evaluación del entorno de la Entidad, en términos de infraestructura y espacios seguros e inseguros para los peatones.
- 3) Lograr que dos (2) colaboradores se sumen como usuarios frecuentes de la bicicleta en 2021 respecto al resultado del año 2019.
- 4) Incluir un criterio específico relacionado con Movilidad en la Política de Teletrabajo de la Entidad.
- 5) Elaborar y divulgar un protocolo básico de bioseguridad para ciclistas.

2.7 Conformación del Equipo Líder

La conformación del equipo líder de movilidad sostenible del IDEP procura la articulación interdisciplinaria de las dependencias para alcanzar los objetivos establecidos en el PIMS, y lograr la implementación de las estrategias priorizadas.

El equipo se soporta en el compromiso de la Dirección General y es coordinado por la Subdirección Administrativa, Financiera y de Control Disciplinario.

A continuación, se describe como se encuentra integrado el equipo y las funciones asignadas.

Tabla 1. Conformación equipo PIMS

| Dependencia y/o área funcional | Responsable | Rol / Función principal |
|--|---|---|
| Dirección General | Director General | Líder Equipo Directivo - Validar las acciones a realizar y apoyar el desarrollo del PIMS - Motivar la participación de los colaboradores |
| Subdirección Administrativa, Financiera y de Control Disciplinario | Subdirector Administrativo, Financiero y de Control Disciplinario | Líder del equipo PIMS - Liderar la planeación e implementación de las acciones establecidas en el PIMS - Gestionar los recursos necesarios para el desarrollo de las acciones |
| Subdirección Administrativa, | Profesional especializado | Representante de Talento Humano |

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 19 de 63 |

| Dependencia y/o área funcional | Responsable | Rol / Función principal |
|--|----------------------------|--|
| Financiera y de Control Disciplinario – Talento Humano | | <ul style="list-style-type: none"> - Apoyar la creación e implementación de las acciones establecidas en el PIMS - Articular las acciones a los planes internos de Talento Humano |
| Subdirección Administrativa, Financiera y de Control Disciplinario | Profesional referente PIGA | Representante de Gestión Ambiental – Líder Movilidad <ul style="list-style-type: none"> - Apoyar la implementación de las acciones formuladas en el PIMS. - Hacer seguimiento al desarrollo de las estrategias y presentar los reportes correspondientes. - Llevar las estadísticas de viajes en bicicleta con el fin de garantizar la entrega de incentivos. |
| Subdirección Académica – Comunicaciones | Profesional especializado | Líder de comunicaciones y representante misional <ul style="list-style-type: none"> - Construir la estrategia de comunicaciones - Apoyar la planeación e implementación de las estrategias - Diseño y difusión de las campañas comunicativas. |

Adicional a lo anterior, la interacción el equipo se orienta hacia las siguientes funciones:

- Construir el PIMS de acuerdo a los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad –SDM-.
- Analizar los resultados del diagnóstico de movilidad de la entidad y formular el plan de acción a implementar.
- Promover la participación de los colaboradores de la entidad en las actividades de movilidad sostenible.
- Realizar seguimiento al cumplimiento de las actividades propuestas en el plan de acción.
- Elaborar los informes que sean requeridos por la Alta Dirección y/o las entidades encargadas de Movilidad Sostenible y Gestión Ambiental.

3. Diagnóstico: Línea base de movilidad de la Entidad

El diagnóstico se entiende como la caracterización de los patrones de movilidad de los colaboradores hacia y desde la entidad, así como de los impactos que ésta genera en la movilidad, el ambiente, la economía y el bienestar personal². Sus principales objetivos son establecer la línea base de movilidad, identificar las necesidades de movilidad y priorizar

² Guía práctica cómo construir e implementar un Plan Integral de Movilidad Sostenible PIMS en las organizaciones, Secretaría Distrital de Movilidad, Bogotá D.C, noviembre de 2018.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 20 de 63 |

las estrategias de movilidad a implementar.

Los patrones de movilidad de los colaboradores fueron caracterizados a través de una encuesta con la cual se obtuvieron datos sociodemográficos, información sobre la dinámica de la movilidad hacia y desde el trabajo y motivaciones para cambiar o no modos de transporte.

La encuesta fue respondida por 46 colaboradores, lo cual representa el 90% del total de la población objeto de análisis.

A continuación, se presentan los resultados del diagnóstico para cinco componentes clave: la organización, políticas internas, características del entorno, patrones de movilidad e índice de movilidad sostenible a través de indicadores síntesis, para lo cual se contó con el apoyo de la Secretaría Distrital de Movilidad.

3.1 Características de la Entidad

3.1.1 Localización

La sede administrativa y operativa del IDEP se encuentra ubicada en la Avenida Calle 26 No. 69D-91 Centro Empresarial Arrecife, torre peatonal, como se muestra en la ilustración 1.

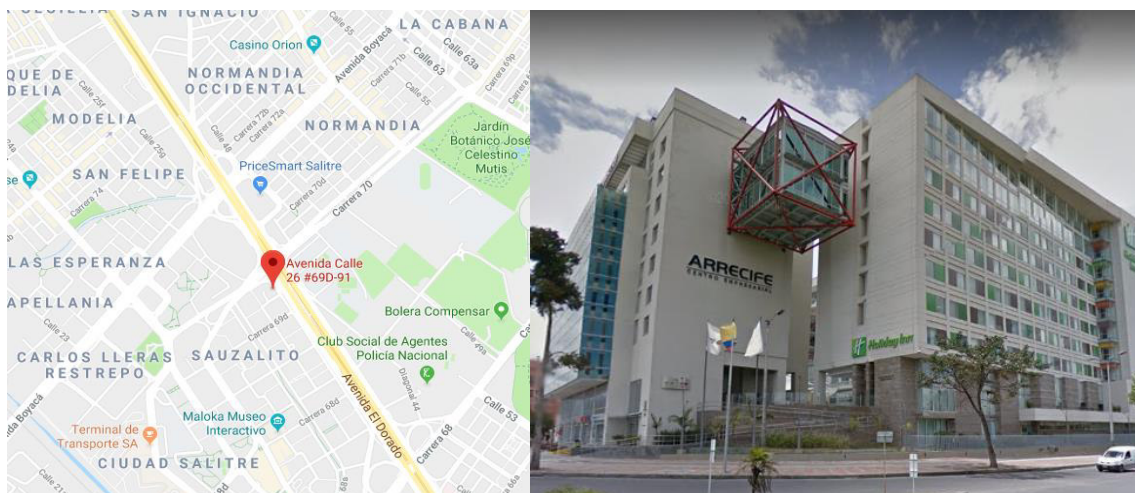


Ilustración 2. Localización IDEP
Fuente: Google Maps

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 21 de 63 |

Mediante contrato de arrendamiento, la entidad se ubica al interior de la infraestructura de la siguiente forma:

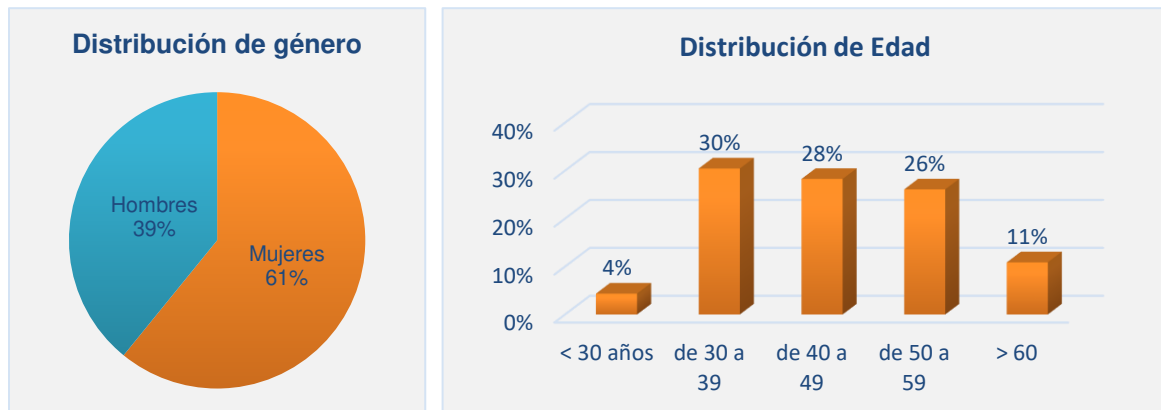
Tabla 2. Distribución oficinas IDEP

| Oficina | Dependencia |
|---------|--|
| 402A | Subdirección Administrativa, Financiera y de Control Disciplinario – Talento Humano, Presupuesto, Tesorería, Contabilidad, Recursos Físicos, Gestión Ambiental, Seguridad y Salud en el Trabajo, Atención al Ciudadano |
| 402B | Oficina Asesora de Planeación - Sistemas Oficina Asesora Jurídica Oficina de Control Interno |
| 805 | Dirección General Subdirección Académica |
| 806 | Centro de Documentación Subdirección Académica – Comunicaciones Subdirección Administrativa, Financiera y de Control Disciplinario – Gestión Documental |

3.1.2 Características sociodemográficas

Algunas variables sociodemográficas de los colaboradores son evidentemente relevantes para la planificación de las estrategias de movilidad; el género y la edad, influyen en muchas ocasiones en la posibilidad de modificar el modo de transporte, aunque no son los únicos factores.

Respecto al género, **predominan las mujeres con 61% respecto a 39% de hombres**, y en los rangos etarios se encuentra cierta equidad en **30 a 39 años (30%), 40 a 49 años (28%) y 50 a 59 años (26%)**; seguido a estos se encuentran los mayores de 60 años (11%) y los menores de 30 años (4%).



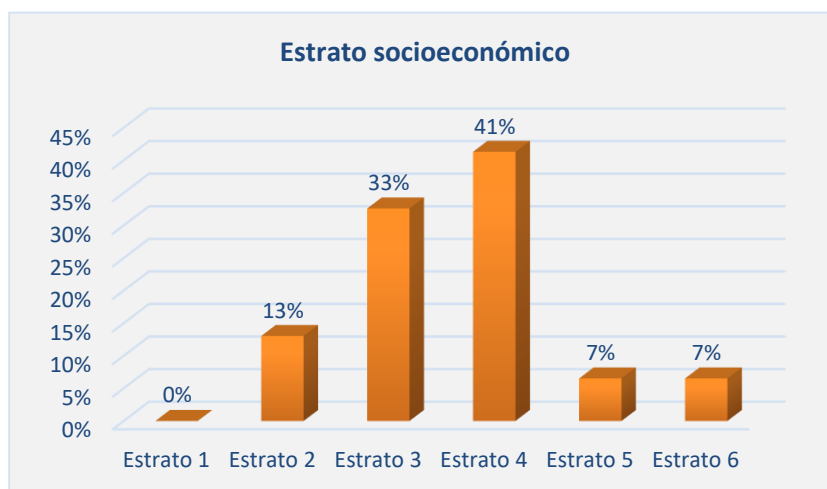
Gráfica 1. Género y edad colaboradores IDEP
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 22 de 63 |

De acuerdo con los resultados de la encuesta de movilidad en Bogotá 2019, el estrato socioeconómico influye en ciertos indicadores de movilidad, lo cual permite relacionarlo con el comportamiento de los patrones de movilidad.

- Los tiempos de espera en transporte público son mayores en los estratos bajos.
- Los viajes de transporte público son más costosos para las personas de estratos bajos debido a que incluyen el costo asociado a viajes más largos con etapas de alimentación y última milla.
- En estratos bajos predominan los viajes a pies (del 22% al 32%), Transmilenio (del 18% al 24%), motocicleta (del 5% al 8%) y bicicleta (del 6% al 9%).
- En estratos altos predominan los viajes en auto (del 32% al 46%), taxi (del 9% al 12%) y transporte informal (del 4% al 6%).

Los colaboradores de la Entidad en su mayoría **se ubican en estrato 4 (41%), seguido por el estrato 3 (33%)**, y en menores porcentajes se encuentran los estratos 2, 5 y 6.

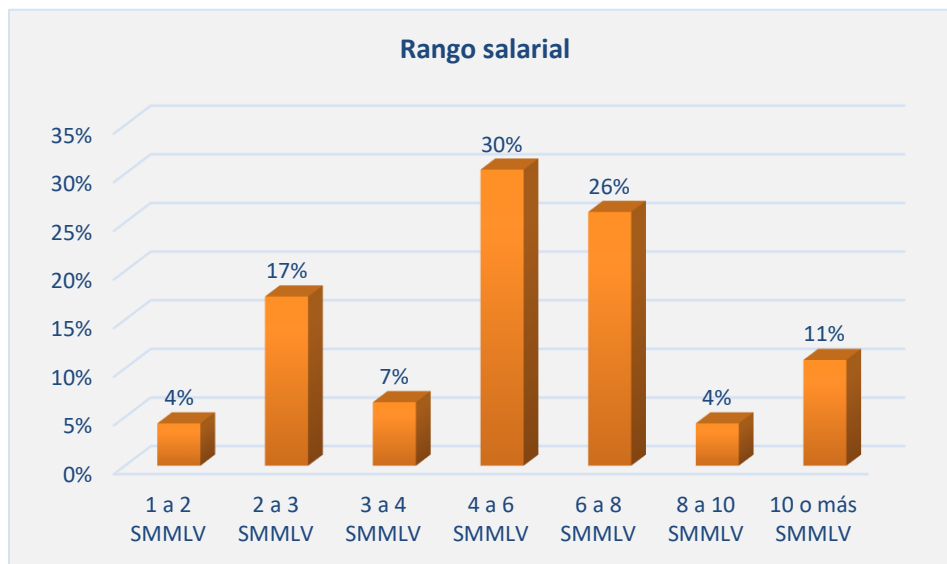


Gráfica 2. Estrato socioeconómico
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

El rango salarial se analizó teniendo en cuenta la base de un salario mínimo mensual legal vigente —SMMLV- para el año 2020, el cual se encuentra en \$ 877.804.

El 30% de los colaboradores se encuentran en el **rango de los 4 a 6 SMMLV**, seguido con 26% por 6 a 8 SMMLV y con 17% por 2 a 3 SMMLV.

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 23 de 63 |



Gráfica 3. Rango salarial colaboradores IDEP
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

3.1.3 Infraestructura




a. Disponibilidad, uso y costo de los Estacionamientos

La disponibilidad y condiciones para el uso de estacionamientos de carro y bicicleta en la entidad, está determinada por lo establecido en el arrendamiento del inmueble donde se opera.

Se cuenta con siete parqueaderos para servidores públicos y su ocupación se realiza de acuerdo con la hora de llegada, sin embargo, los servidores pueden acceder a cupos adicionales una vez se agoten los asignados pagando la tarifa establecida por el centro empresarial.

En cuanto al Cicloparqueadero, el Centro Empresarial dispone de un espacio exclusivo para el personal que labora en el edificio y su uso está sujeto al pago de \$20.000 pesos de mensualidad; actualmente un (1) servidor y dos (2) contratistas acceden a este servicio.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 24 de 63 |

| Beneficiados | | |
|---|--|------------|
|  | 7 cupos (Costo cupo adicional entre 17 y 20 mil pesos día) | 7 personas |
|  | Cupos sujetos al pago de mensualidad (\$20.000 mensual) | 3 personas |
|  | 0 cupos | |

3.1.4 Facilidades

Como se indicó anteriormente, la Entidad no cuenta con una sede propia y actualmente se encuentra ubicada en el Centro Empresarial Arrecife. Dada esta condición, la disponibilidad o acceso a facilidades para fomentar la movilidad sostenible están sujetas a las políticas de la propiedad y a la distribución de la infraestructura.

En cuanto a facilidades para alternativas diferentes al vehículo privado, no es posible ofrecer Cicloparqueadero propio, duchas y casilleros para los usuarios de la bicicleta.

En relación a facilidades tecnológicas para reducir, cuando aplique, las necesidades de movilizarse, es importante mencionar que la Entidad incentiva el uso de las tecnologías de la información y la comunicación (Hardware, Software, redes sociales, internet, correo electrónico, página web, servicios de almacenamiento en la nube, entre otros).

El correo electrónico viene acompañado con servicios como el Drive para almacenamiento en la nube y trabajo colaborativo elaborando documentos, y la posibilidad de hacer video conferencias y clases en línea a través del Hangouts Meet; esto se puede ejecutar sin importar la ubicación geográfica, solo se debe disponer de un equipo de mesa, portátil, celular, Tablet o similares, con conexión a internet.

De igual forma, los colaboradores pueden acceder a su equipo ubicado en las instalaciones de la Entidad, como si estuvieran frente a él, mediante el uso de tecnologías tanto de hardware (pc, equipos de seguridad perimetral), como de software (aplicaciones para túneles seguros como el forticlient VPN y aplicación de escritorio remoto).

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 25 de 63 |

Para lograr lo anterior, se requiere de canal de internet tanto de la Entidad como en los hogares de los colaboradores. Para esto, la Entidad cuenta con un canal dedicado sin reuso y simétrico.

3.1.5 Características de la flota de transporte propia

La Entidad cuenta con dos vehículos propios, a continuación, se describen sus características.

Tabla 3. Vehículos IDEP

| Tipo de Vehículo | Propiedad | Marca | Línea | Placa | Modelo |
|------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|
| Camioneta | Propio | MAZDA | B2200 | OBG425 | 2007 |
| Automóvil | Propio | NISSAN | SENTRA | OBH702 | 2009 |

3.2 Políticas de la entidad

La implementación de alternativas de movilidad y de incentivos en el IDEP se ha realizado conforme las condiciones y capacidades en cuanto a número de colaboradores, características de movilidad, ubicación física y presupuesto.

El punto de partida se dio con la vinculación a las jornadas del día sin carro el primer jueves de cada mes, de acuerdo con lo establecido en la Directiva 02 de 2016 y recientemente en el Decreto 037 de 2019, promoviendo así la movilidad sostenible y motivando al uso de modos sostenibles. A pesar de ser un lineamiento establecido desde la Alcaldía Mayor, la entidad lo ha interiorizado y es el referente en el tema.



Ilustración 3. Colaboradores IDEP Día de la Movilidad Sostenible
Fuente: IDEP 2019

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 26 de 63 |

Por otro lado, en el 2018 se dio inicio a la implementación del teletrabajo, lo cual se detallará en el análisis de las estrategias implementadas y se institucionalizó el artículo 5 de la Ley 1811 de 2011 mediante la expedición de la Resolución interna 155 “*Por la cual se reglamenta el incentivo por el uso de la bicicleta para los funcionarios públicos del Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico – IDEP*”, al cual ha accedido un Servidor Público. Las dos estrategias se implementaron de igual forma durante 2019 y continúan vigentes.



Ilustración 4. Servidor Público que accede al incentivo Ley 1811
Fuente: IDEP 2019

Teniendo en cuenta la planta de personal y la única sede del IDEP, no se encuentra viable implementar rutas institucionales o transporte entre sedes.

El horario de trabajo establecido en el IDEP es de lunes a viernes de 7:00 am a 4:30 pm, incluida una hora de almuerzo, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 086 de 2016. Esta jornada se concibió en su momento con el fin de contribuir al mejoramiento de la movilidad de los ciudadanos de la capital, particularmente en las denominadas horas pico.

3.3 Características del Entorno

La sede única del IDEP se ubica en el centro empresarial arrecife AC 26 No. 69D – 91. A continuación se presentan las características principales del entorno en cuanto a seguridad, ciclo infraestructura, calidad de los accesos peatonales, accesibilidad al transporte público.

3.3.1 Condiciones de seguridad en la zona

La percepción de inseguridad en los diferentes modos de transporte y específicamente en algunos sectores de la ciudad, es una condición que persiste, teniendo en cuenta variados factores de riesgo presentes en las localidades y en algunos lugares específicos.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 27 de 63 |

El hurto de bicicletas, por ejemplo, es un fenómeno que preocupa y de cierta manera desincentiva a las personas a tomarla como modo principal de transporte. De acuerdo con artículos del periódico El Tiempo e información de Bogotá como Vamos, las localidades de Suba, Engativá y Kennedy son las de mayor riesgo para los usuarios, siendo en estas donde se ubican el 33% de los colaboradores encuestados.

Los puentes peatonales de la Av. Calle 26 con carrera 68 y de la Av. Calle 26 con Av. Boyacá son dos accesos importantes para llegar a la Entidad bien sea caminado o en bicicleta, y en ellos se han registrado hurtos de bicicletas e incluso asesinato de sus usuarios.

3.3.2 Ciclo infraestructura para llegar a la Entidad

Bogotá cuenta con la red más extensa de ciclorrutas de América Latina compuesta por 540 Km, de acuerdo con información del portal www.planbici.com, así mismo, podemos encontrar la mejor ruta entre un punto y otro de la ciudad a través de la aplicación **Calcula tu Ruta**.

Con la herramienta, también se pueden visualizar las alternativas de cicloparqueaderos certificados con Sello Oro y Plata, con información útil como nombre, dirección, tarifas, horarios y número de cupos. Se encuentra dentro de Mapas Bogotá, en donde también se pueden buscar direcciones, sitios de interés, importar otros datos de salud, transporte, turismo, educación y vivienda.

En la siguiente ilustración se encuentra la red de ciclorrutas y en el círculo rojo se muestra la ubicación de la Entidad.

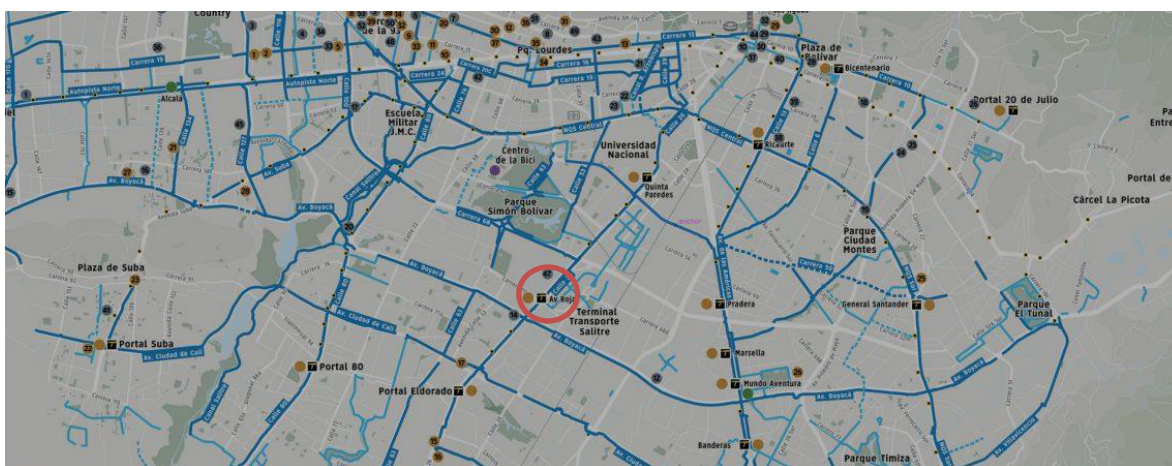


Ilustración 5. Ciclorrutas Bogotá
Fuente: www.planbici.com

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 28 de 63 |

Como se alcanza a apreciar, la ciclo - infraestructura más próxima a la Entidad es la que se encuentra en los **corredores principales por las Avenidas El Dorado, Carrera 68, Carrera 50, Boyacá y Ciudad de Cali**. De igual forma, existen algunos corredores auxiliares, siendo el más cercano el que se encuentra entre la calle 26 y la Av. La Esperanza.



Ilustración 7. Ciclorruta Av. El Dorado
Fuente: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File>



Ilustración 6. Ciclorruta Av. Carrera 68
Fuente: Google Maps



Ilustración 9. Ciclorruta Av. Carrera 50
Fuente: Google Maps



Ilustración 8. Ciclorruta Av. Boyacá
Fuente: Google Maps

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 29 de 63 |

En cuanto a accesibilidad desde los hogares y de acuerdo con el análisis de ubicación, **el 85% de los colaboradores tienen acceso a infraestructura para bicicleta a menos de 500 m de su hogar.**

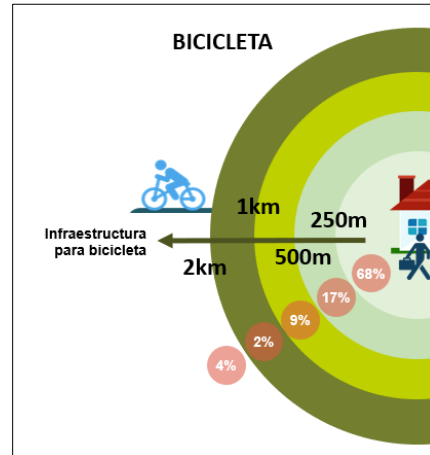


Ilustración 10. Accesibilidad para bicicleta
Fuente: SDM Diagnóstico IDEP 2020

3.3.3 Calidad de los accesos peatonales

Para acceder a la entidad se cuenta con variados accesos peatonales ubicados sobre las Av. Calle 26, Av. Carrera 68, Av. Boyacá y Av. Rojas.

El principal acceso sobre la Av. Calle 26 cuenta con una amplia franja de circulación peatonal y gran número de puentes peatonales, que permiten el tránsito de los usuarios. Las demás avenidas que conectan con la ubicación de la entidad, de igual forma cuentan con franjas peatonales que varían en su ancho.

Con el fin de identificar la calidad técnica de los accesos peatonales, se solicitará apoyo a la Secretaría Distrital de Movilidad para adelantar la acción de “revisar y evaluar el entorno de la entidad en términos de infraestructura y espacios seguros o inseguros para los peatones”.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 30 de 63 |



Ilustración 11. Principal acceso peatonal al IDEP
Fuente: Google Maps.

3.3.4 Accesibilidad al Transporte Público

La ubicación de la Entidad permite el acceso a los diferentes servicios del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad, así como al Terminal de Transporte El Salitre, el cual se encuentra a 3Km en vehículo y de 15 a 20 minutos caminando, aproximadamente.

La principal conexión con el Sistema Transmilenio es por la Troncal de la calle 26, siendo las estaciones más cercanas la Av. Rojas, El Tiempo – Maloka y Normandía. Esta troncal finaliza al occidente en el Portal El Dorado y presta el servicio de alimentación a diferentes barrios de la Localidad de Fontibón. De igual forma el sistema permite el transbordo o conexión con las demás troncales.

En cuanto al servicio zonal del SITP, se cuenta con acceso a una gran cantidad de rutas y paraderos que conectan con los barrios y localidades de la Ciudad sobre las Avenidas 26, Rojas – Carrera 70, Boyacá, La Esperanza y Carrera 68. Adicional a esto, se cuenta con tres rutas del servicio complementario que conectan a la Estación de la Av. Rojas con los barrios Villa Luz, Santa Helenita y Modelia.

Por las avenidas mencionadas siguen funcionando rutas de transporte público colectivo con servicio a diferentes zonas de la ciudad, y en la Av. Boyacá rutas intermunicipales hacia la sabana de Bogotá.

En la siguiente ilustración se pueden observar los principales puntos de acceso al transporte público en la zona de la Entidad.

| | | |
|--|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 31 de 63 |

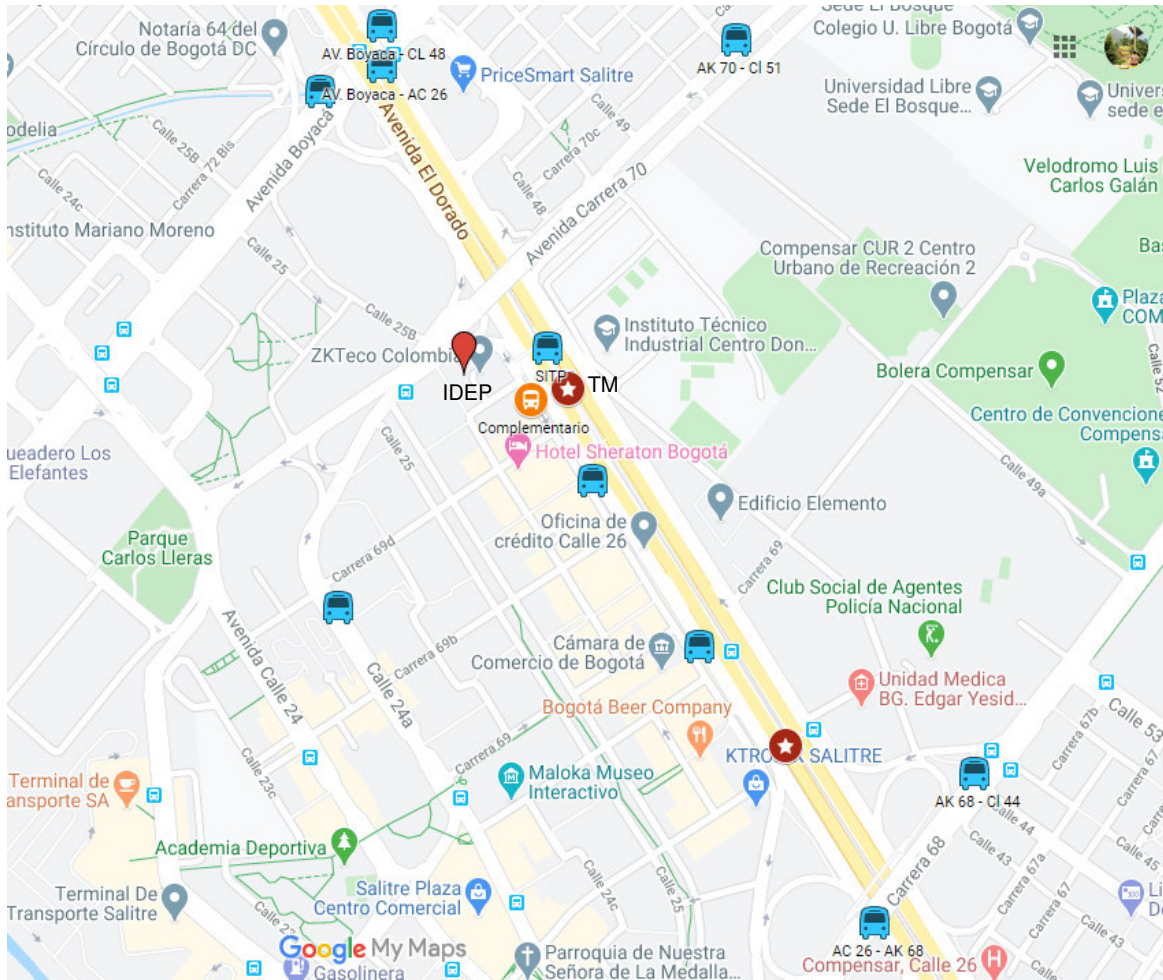


Ilustración 12. Principales accesos a transporte público
Fuente: Google Maps.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 32 de 63 |

Por otro lado, y de acuerdo al análisis de la ubicación de los hogares de los colaboradores que respondieron la encuesta de movilidad, la accesibilidad a los diferentes medios de transporte es óptima.

Los resultados indican **que el 70% de los colaboradores tienen acceso a una estación de Transmilenio a menos de 1 km de su hogar.**

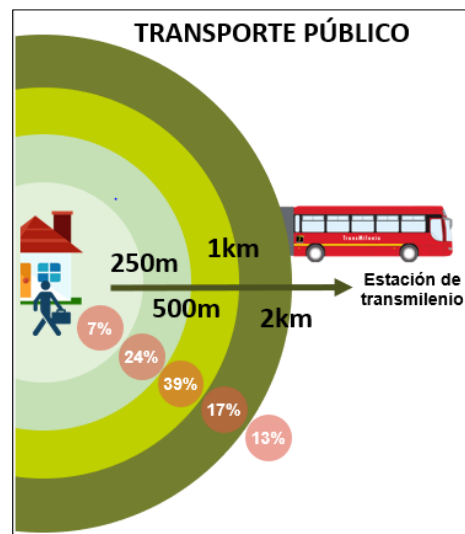


Ilustración 13. Accesibilidad al transporte público
Fuente: SDM Diagnóstico IDEP 2020

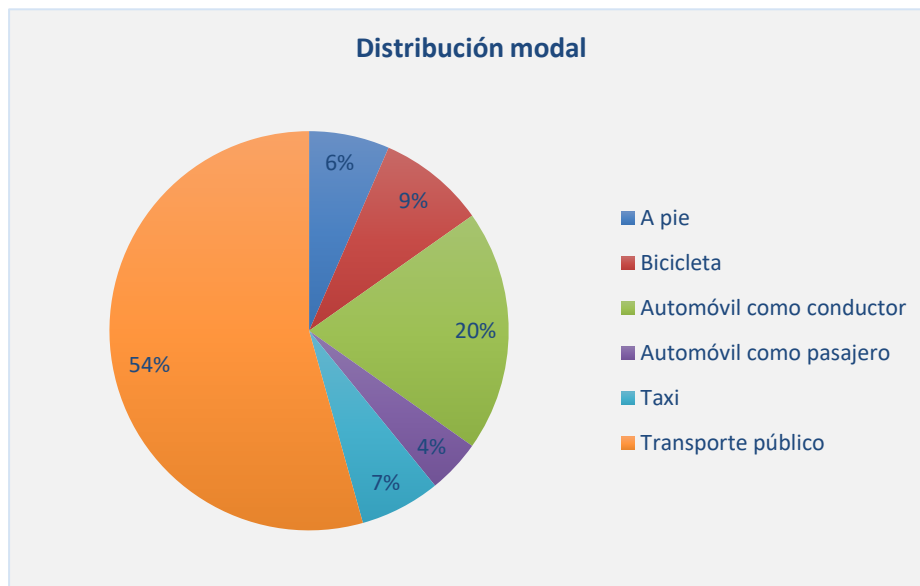
3.4 Patrones de Movilidad

3.4.1 Modos de transporte más utilizados

La distribución modal de los viajes hacia y desde la entidad se concentran en el **transporte público con una participación del 54%**, seguido del **automóvil como conductor con 20%**, y con porcentajes inferiores a 10% están la bicicleta (9%), el taxi (7%), a pie (6%) y el automóvil como pasajero (4%). Dentro de la caracterización no se evidencia el uso de motocicleta u otros modos diferentes.

Es visible que los colaboradores utilizan en gran proporción el transporte público, sin embargo, el uso de la bicicleta y la caminata es más bajo en comparación con el vehículo particular.

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 33 de 63 |



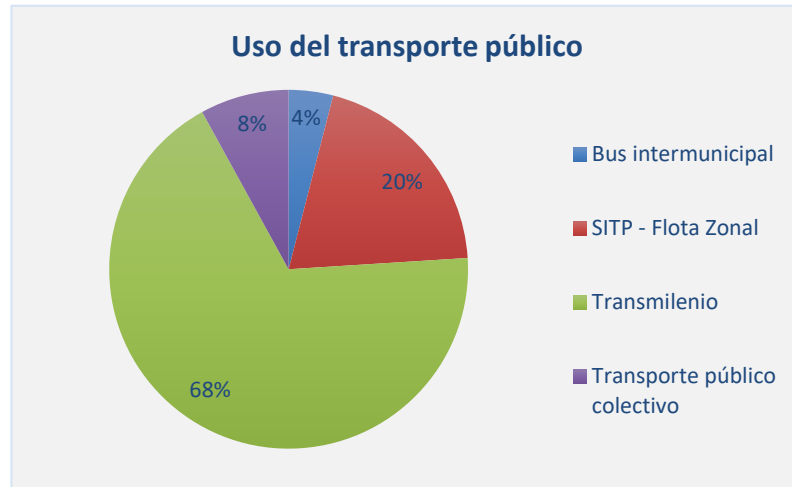
Gráfica 4. Distribución modal
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

La encuesta de movilidad 2019 (SDM 2019) arrojó como resultado que, en la distribución modal de Bogotá, el transporte público colectivo y masivo representa el 37% de los viajes, evidenciando así que en la Entidad se usa el transporte público más que en el promedio de la ciudad. Caso diferente al uso del automóvil, teniendo en cuenta que en la encuesta de movilidad de Bogotá el resultado es del 14,9% y en la entidad del 24%.

3.4.2 Uso del Transporte Público

De los 46 colaboradores que respondieron la encuesta, **25 usan el transporte público colectivo y masivo**, a continuación se presenta como esta dividido su uso:

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 34 de 63 |



Gráfica 5. Uso del transporte público
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

Transmilenio es el modo de mayor uso seguido del SITP Zonal, lo cual permite una mayor intermodalidad para la realización de un viaje, siendo este el caso de algunos colaboradores que realizan transbordos entre servicios, y toman buses alimentadores y buses complementarios.

3.4.3 Uso del automóvil particular

En la Entidad, el automóvil particular es el segundo modo de transporte más usado, por lo cual se estudiará la viabilidad de implementar estrategias que desincentiven su uso o buscando que su ocupación sea mayor.

**La ocupación promedio del
automóvil particular es de 2
personas.**

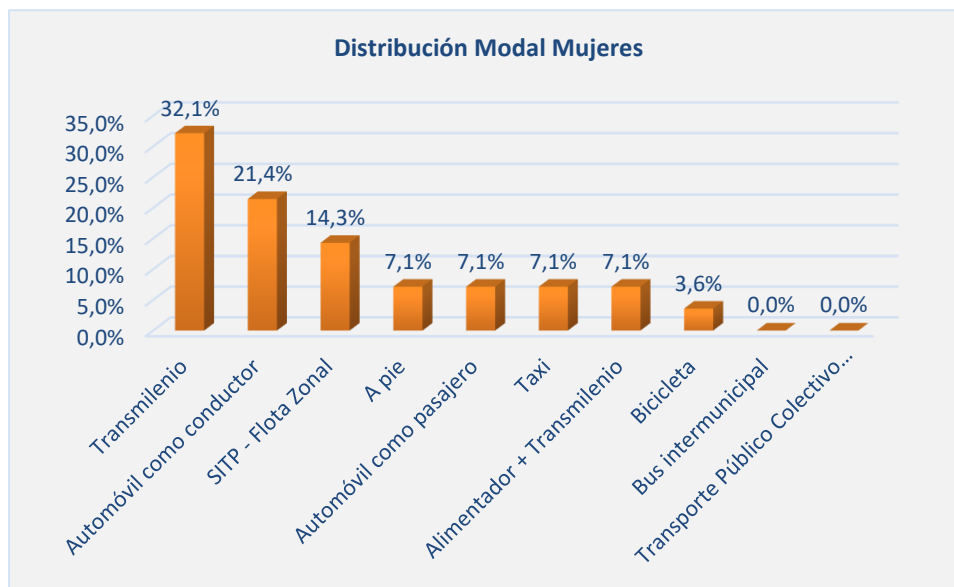
3.4.4 Distribución modal por Género

En cuanto a la distribución modal por género, teniendo en cuenta la proporción de 28 mujeres y 18 hombres, se encontró que:

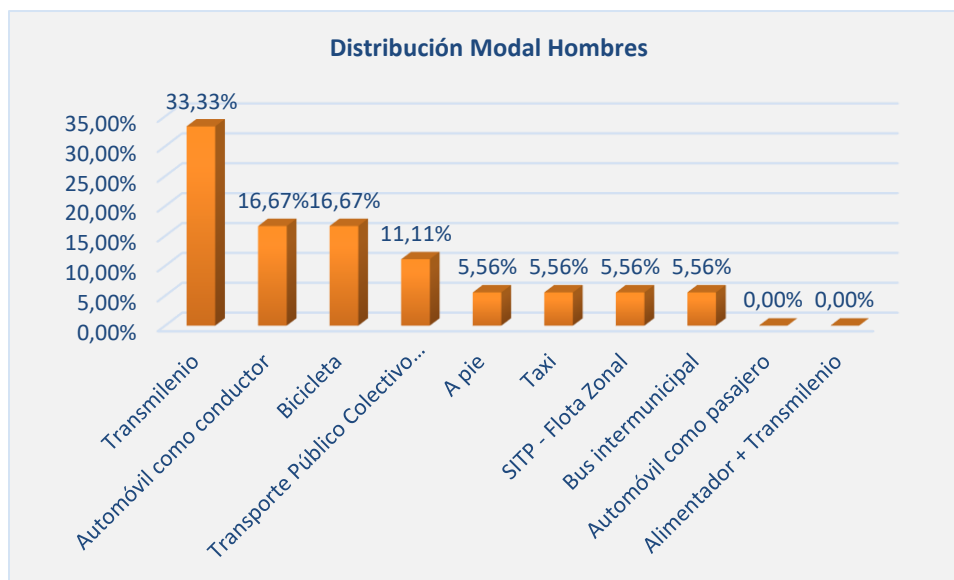
- El modo más usado por mujeres y hombres es el Transmilenio.
- Las mujeres usan más el automóvil como conductoras, que los hombres.

| | | |
|--|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 35 de 63 |

- Los hombres hacen uso de la bicicleta en mayor porcentaje y frecuencia, que las mujeres.



Gráfica 6. Distribución modal Mujeres
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

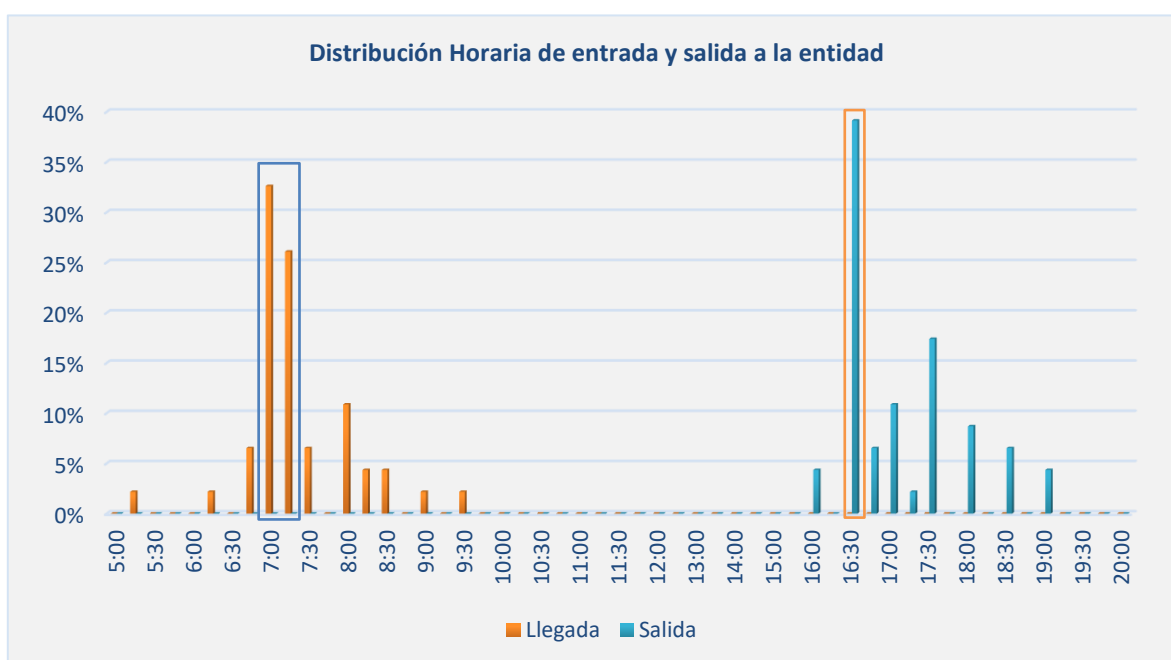


Gráfica 7. Distribución modal Hombres
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 36 de 63 |

3.4.5 Distribución Horaria

Los colaboradores del IDEP llegan a trabajar entre las **7:00 y las 7:15 am** principalmente, y la hora de salida con mayor porcentaje es las **4:30 pm**. En la siguiente grafica se pueden apreciar los rangos que más sobresalen en la llegada y salida de la entidad.



Gráfica 8. Distribución horaria
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

Los horarios comunes de llegada y salida de la entidad coinciden con las horas pico de la ciudad, y es posible que los colaboradores estén teniendo altos tiempos en su desplazamiento por este motivo y se vean afectados por la alta ocupación de sistema.

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 37 de 63 |

3.4.6 Distancia y duración de viajes

La distancia promedio recorrida por los colaboradores es de **10.26 Km**

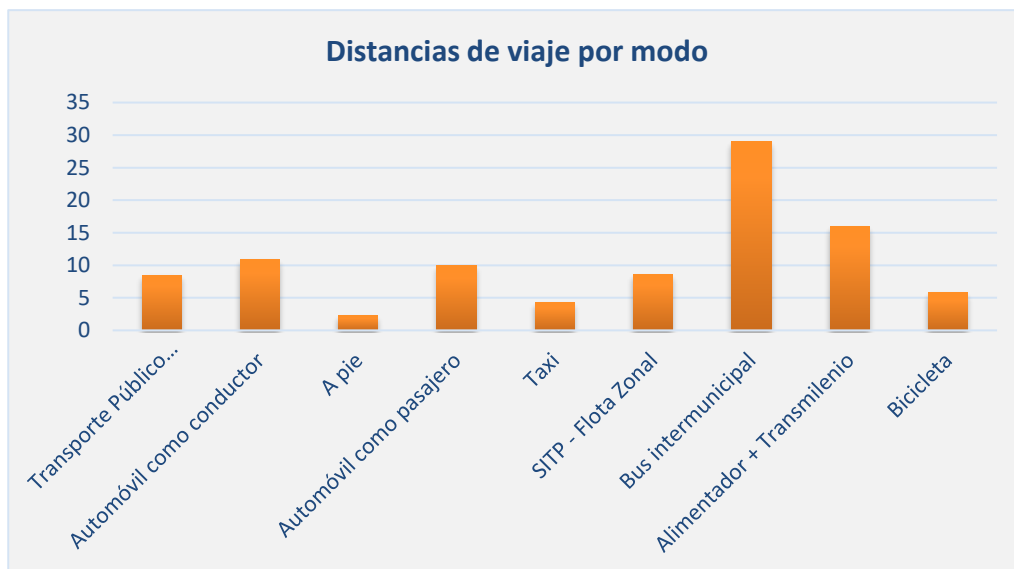
| Rango Distancias [km] | # Colaboradores | Porcentaje |
|-----------------------|-----------------|-------------|
| 0 a 2,5 | 5 | 11% |
| 2,5 a 5 | 12 | 26% |
| 5 a 7,5 | 4 | 9% |
| 7,5 a 10 | 9 | 20% |
| 10 o más | 16 | 35% |
| Totales | 46 | 100% |



**52% de los servidores
viven a menos de 10 km**



**4% de los servidores
viven a menos de 2,5 km**



Gráfica 9. Distancias de viaje por modo
Fuente: SDM Diagnóstico IDEP 2020

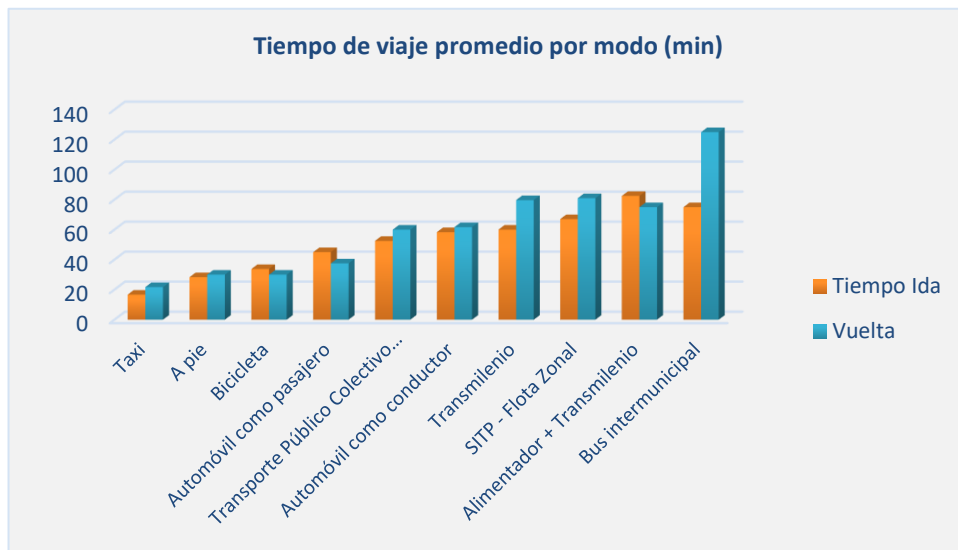
| | | |
|--|---|------------------------------|
|  ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN <small>Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</small> | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 38 de 63 |

El tiempo promedio de viaje de los servidores es de 58 minutos. Hacia el trabajo es de 54 minutos y de vuelta a los hogares es de 63 minutos. En la siguiente gráfica se puede observar que los servidores que usan el transporte público (Transmilenio, SITP y bus intermunicipal) son los que demoran mayor tiempo movilizándose hacia y desde la entidad (**73 minutos promedio**).



**TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE:
58 MINUTOS**

AM 54 Minutos
PM 63 Minutos



Gráfica 10. Tiempo de viaje promedio por modo
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

Los tiempos de viaje observados, están directamente relacionados con la distancia de los hogares de los colaboradores a la entidad, y la intermodalidad a la que acuden algunos para transportarse: bus intermunicipal – Transmilenio, Alimentador – Transmilenio y SITP – Transmilenio.

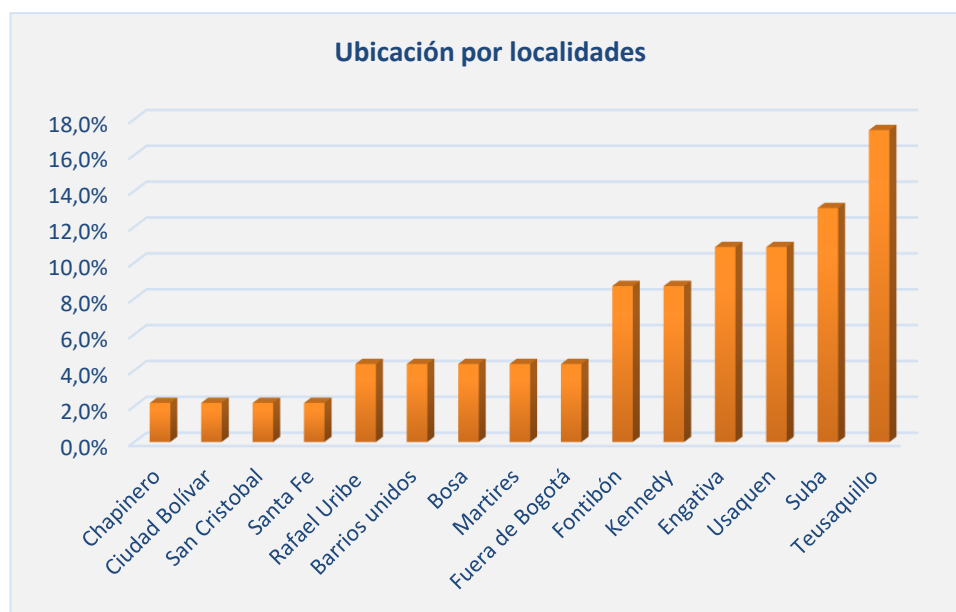
| | | |
|--|---|------------------------------|
|  ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 39 de 63 |

3.4.7 Zonas de origen de los viajes

De acuerdo a la muestra analizada, se identifica desconcentración de los hogares de los Colaboradores.

Según la ubicación por localidades, en **Teusaquillo se encuentran el 17%, seguido por Suba con 13%, Usaquén y Engativá con 10.9%, Fontibón y Kennedy con 8.7%**, y en menores porcentajes ocho localidades, así como dos colaboradores fuera de la Ciudad.

En la gráfica se pueden identificar las localidades en que se ubican los hogares, y en la siguiente ilustración la distribución de los hogares.



Gráfica 11. Ubicación por localidades
 Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

| | | |
|--|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 40 de 63 |

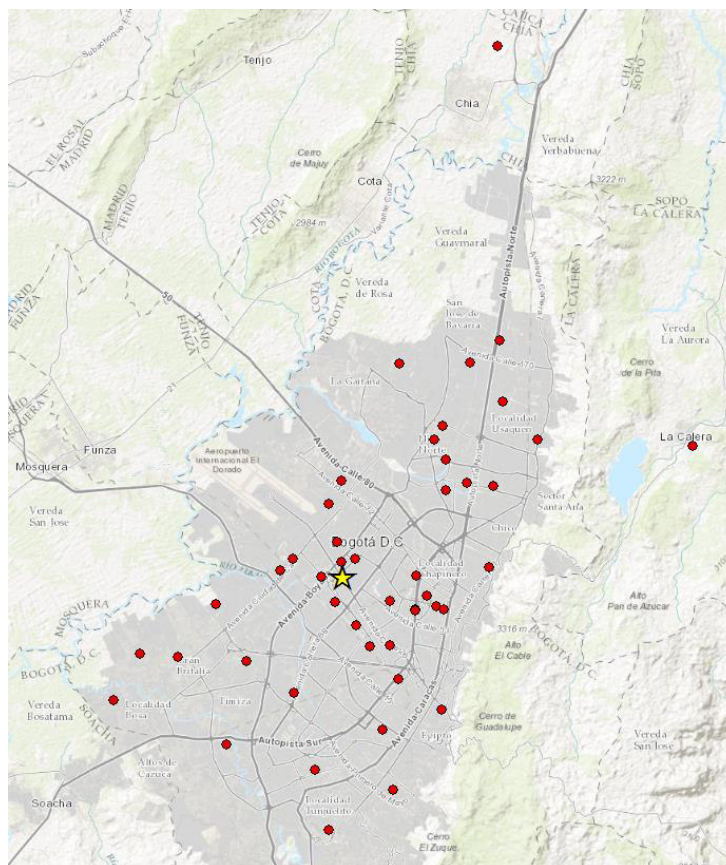


Ilustración 14. Ubicación de los hogares de los colaboradores
Fuente: SDM Diagnóstico IDEP 2020

3.4.8 Costos de la movilidad

De acuerdo a la información aportada por los colaboradores, en promedio se destinan **\$2.788.208 millones de pesos al año en la movilidad**. Los usuarios de automóvil como conductor, automóvil como pasajero, taxi y bus intermunicipal son quienes más gastan al año \$7.3, \$4.0, \$3.98 y \$3.95 millones de pesos respectivamente. Por otro lado, los usuarios de transporte público gastan entre \$1.2 y \$1.7 millones de pesos.



En promedio se destinan \$2'788,208 pesos al año en la movilidad

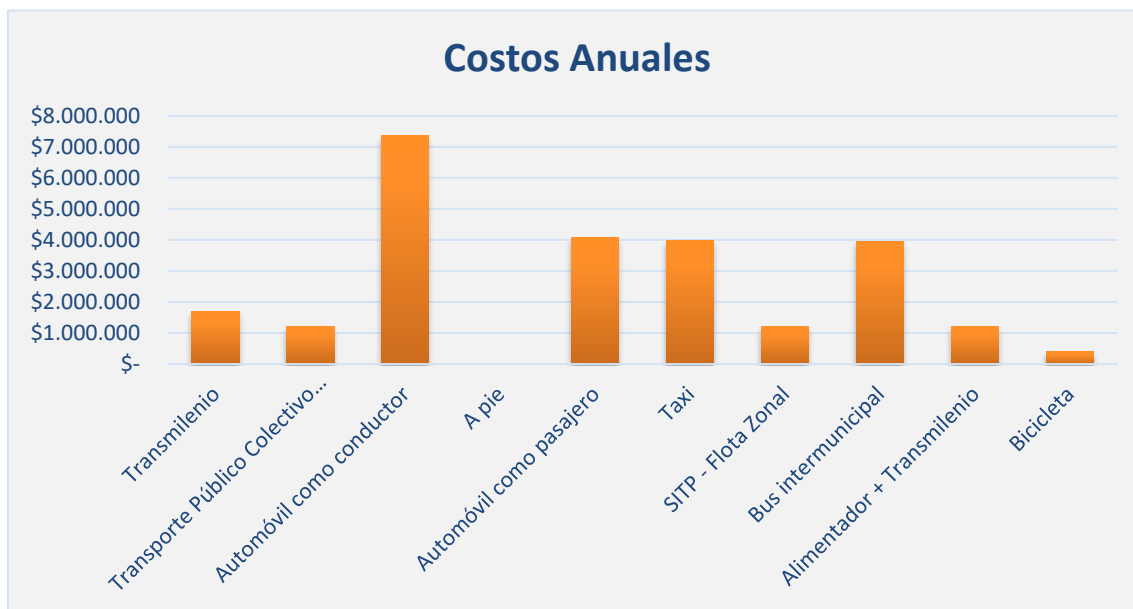


\$ 7,3 M COP al año



\$ 1,7 M COP al año

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 41 de 63 |



Gráfica 12. Costos anuales de la movilidad por modos de transporte.
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

3.5 Indicadores síntesis de movilidad

Los resultados del diagnóstico de movilidad se tradujeron en cuatro indicadores que permiten cuantificar el impacto social y ambiental del IDEP. El **impacto ambiental** se presenta a través de la **huella de carbono y la huella energética**, mientras que el **impacto social** se presenta a través de la **huella de calidad de vida, huella de movilidad activa y la huella de la equidad**.

3.5.1 Huella de carbono

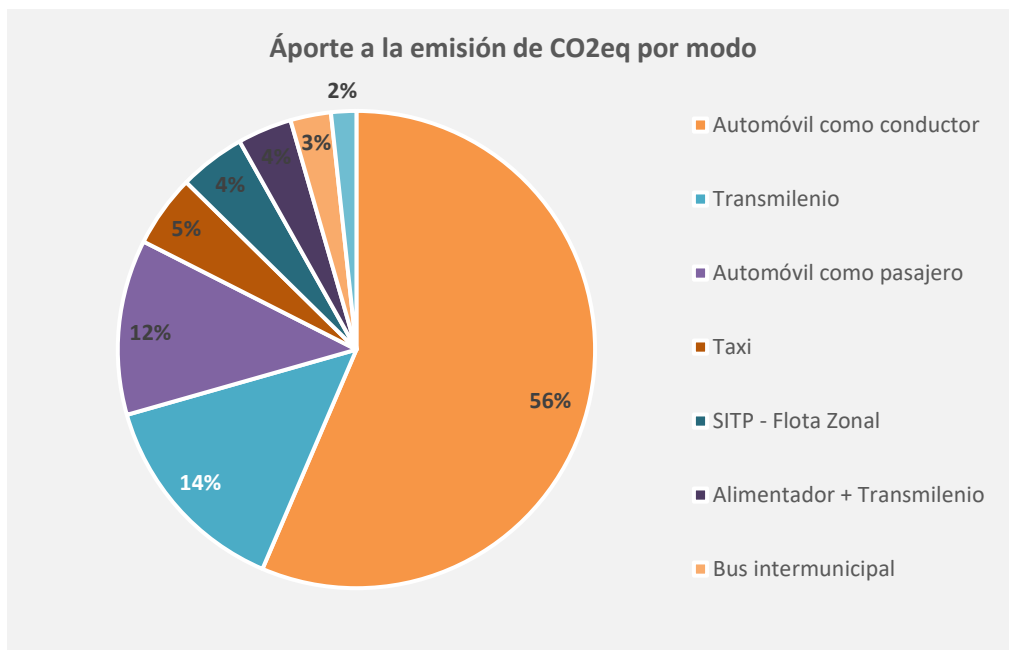
La Huella de Carbono representa las toneladas de CO2 equivalente emitido al año en promedio por el transporte de los empleados, expresado en hectáreas de bosque que se necesita sembrar al año para absorber todas las emisiones.

| | | |
|--|---|------------------------------|
|  ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN <small>Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</small> | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 42 de 63 |

La entidad emite 10 Ton CO₂ eq/año
 Se requeriría sembrar con árboles 9 canchas como el Campín para compensarlas



El automóvil representa la mayor concentración de CO₂ que se arroja a la atmósfera con 56% de las emisiones totales



Gráfica 13. Aporte emisión CO₂eq por modo
 Fuente: SDM Diagnóstico IDEP 2020

Colombia generó en el año 2019 “237 millones de toneladas de CO₂, de las cuales 44% las produjo el sector de la energía (77.784,2 millones). De ahí, el transporte representó 38,3% de las emisiones: el terrestre (automóviles, camiones, autobuses, motocicletas) significó 32,5%, es decir, 29.791,2 millones de toneladas; y la aviación, ferrocarriles y navegación, el 5,7% restante”.³

Por ejemplo, para mitigar la huella de carbono de un habitante de Bogotá que se desplaza diariamente en promedio 20 kilómetros (ida y vuelta) con su automóvil y emite 1.387 kilos de CO₂ al año, se necesitarían cultivar 64 árboles anualmente.

³ Fuente: <https://www.larepublica.co/responsabilidad-social/conozca-cual-es-la-huella-de-co2-que-generaal-transportarse-2515451>

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 43 de 63 |

3.5.2 Huella energética

La huella energética se orienta a la cantidad de combustible consumido por concepto de los viajes hacia y desde el trabajo al año.

Por los desplazamientos realizados hacia y desde el IDEP se consumen en total **22 galones de combustible al año por persona**, teniendo en cuenta el número de colaboradores que tiene la entidad, se consumen solo en los desplazamientos entre la casa y la entidad y viceversa, **1211.4 galones de combustible**.

3.5.3 Huella de calidad de vida

Este indicador se traduce en el tiempo de calidad que los colaboradores destinan anualmente movilizándose hacia y desde el trabajo. El resultado para la entidad señala que **los colaboradores pasan en promedio 25 días al año desplazándose hacia y desde el trabajo**.

En la siguiente gráfica se presentan los resultados por cada modo de transporte referido y teniendo en cuenta los tiempos de viaje tanto de ida como de vuelta en el día.



Gráfica 14. Huella de calidad de vida
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 44 de 63 |

Los colaboradores que más pasan tiempo de calidad movilizándose, son los usuarios de transporte público (bus intermunicipal, Transmilenio e SITP), lo cual va relacionado con las distancias de sus hogares a la oficina y con la intermodalidad que deben aplicar.

3.5.4 Huella de movilidad activa y de Sedentarismo

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), la actividad física es cualquier movimiento corporal producido por los músculos esqueléticos, con el consiguiente consumo de energía. Ello incluye las actividades realizadas al trabajar, jugar y viajar, las tareas domésticas y las actividades recreativas. Pero aclara que la expresión “actividad física” no se debería confundir con “ejercicio”, que es una subcategoría de actividad física que se planea, está estructurada, es repetitiva y tiene como objetivo mejorar o mantener uno o más componentes del estado físico. La actividad física, tanto moderada como intensa, es beneficiosa para la salud.

También señala, que la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo de mortalidad a nivel mundial, y aumenta el riesgo de padecer enfermedades no transmisibles, como enfermedades cardiovasculares, el cáncer y la diabetes.

Realizar 150 minutos a la semana de actividad física de intensidad moderada a vigorosa, ayudará a reducir el riesgo de enfermedades cardiovasculares y muerte prematura.

La Huella de Movilidad Activa hace referencia al tiempo que las personas están desplazándose activamente, es decir, realizando actividad física en su recorrido, lo que impacta directamente en su calidad de vida.

En la siguiente gráfica se presenta el tiempo promedio de actividad física en el desplazamiento por modo.



Gráfica 15. Minutos de actividad física en el desplazamiento a la entidad
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 45 de 63 |

La Huella de sedentarismo corresponde a la proporción de colaboradores que en sus desplazamientos desde y hacia el trabajo realizan menos de los 30 minutos de actividad física moderada recomendados por la Organización Mundial de la Salud.

De acuerdo con la información analizada del diagnóstico, **la huella de sedentarismo en el IDEP es de 84.8%.**



Gráfica 16. Huella de Sedentarismo
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

En promedio, los colaboradores hacen 20 minutos de actividad física en sus recorridos.



84,8% de los colaboradores hacen menos de 30 minutos de actividad física en sus viajes

3.5.5 Huella de equidad

Este indicador representa la proporción del salario de los colaboradores que es destinado a costear el transporte desde y hacia el lugar de trabajo.

Del resultado se concluye, que **en promedio se destina el 4.16 % del salario de los colaboradores para transportarse diariamente al trabajo.** Quienes más salario destinan son los usuarios del bus Intermunicipal y del automóvil como conductor, de acuerdo al análisis del ingreso promedio.

| | | |
|--|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 46 de 63 |



Gráfica 17. Porcentaje de salario utilizado en la movilidad por modo
Fuente: Diagnóstico de movilidad IDEP 2020

3.6 Principales hallazgos

Teniendo en cuenta la información presentada en cada uno de los componentes del Diagnóstico de Movilidad, a continuación, se muestran los principales hallazgos.

| | |
|---|--|
| 34% < 40 años | • Población más receptiva a transformar su movilidad |
| 69% | • Usan medios de transporte sostenibles (transporte público, bicicleta y caminata) |
| Modos no sostenibles 31% | • Población objetivo para transformar sus viajes a modos sostenibles |
| Oferta reducida de parqueaderos | • Potencial para fomentar el uso de modos de transporte diferente al automóvil |
| Baja ocupación del vehículo particular | • Oportunidad de promover el uso más eficiente del vehículo |
| El 52% de los servidores viven a <10 km | • Potencial para fomentar el uso de la bicicleta de manera rutinaria |

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 47 de 63 |

4. Análisis de estrategias implementadas

Teniendo en cuenta los resultados del Diagnóstico de Movilidad de la vigencia 2018, el IDEP formuló e implementó un plan de acción que incluyó enfoques en cuanto a Políticas Corporativas, Incentivos, Cultura y Educación, así como algunas actividades transversales.

Para analizar las estrategias implementadas es importante recordar algunos datos obtenidos del primer diagnóstico de la Entidad, en el cual participó el 57% de la población.

La distribución modal dio como resultado que el 59% hacía uso del transporte público, el 23% del automóvil individual, el 7% de motocicleta y con valores menores al 5% bicicleta, a pie, taxi y automóvil compartido. Por otro lado, el 53% de los colaboradores vivían a menos de 10 Km de la entidad y que el 62% tenía menos de 40 años, convirtiéndolos en población más receptiva a cambiar sus modos de transporte habitual.

A continuación, se describen y analizan los resultados de las estrategias de movilidad ya implementadas en 2018 y 2019.

4.1 Reducir o Modificar las necesidades de viajar

1) Estrategia: Teletrabajo

- **Enfoque:** Políticas Corporativas

- **Resultados y análisis:** Mediante la Resolución 029 del 16 de marzo de 2018 “*Por la cual se implementan acciones tendientes a la aplicación del teletrabajo en el Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico -IDEP-*”, se estructuró la estrategia de Teletrabajo como una forma de organización laboral que será aplicable a los servidores públicos que se encuentran en algún criterio de prioridad señalado en el artículo 8 del Decreto 596 de 2013, modificado por el artículo 3 del Decreto 806 de 2019 y cuyas funciones pueden ser desarrolladas sin requerir la presencia física del servidor en un sitio específico de trabajo.

A partir de la expedición de la Resolución citada, se implementó el Comité Coordinador de Teletrabajo, se aprobó el reglamento interno, se socializó la estrategia, se implementó la prueba piloto y la modalidad en la vigencia 2019, entre otras actividades inherentes.

En la ejecución de la prueba piloto en 2018 se confirió trabajar bajo la modalidad de teletrabajo a dos (2) servidoras públicas, y en la implementación de la modalidad a partir de 2019 se confirió el teletrabajo a tres (3) servidoras públicas, lo cual equivale al 8% del total de la planta de personal incluyendo cargos de libre nombramiento y remoción.

Esta modalidad laboral ha permitido ahorro en tiempo y costos asociados a la movilidad,

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 48 de 63 |

así como bienestar para sus beneficiarias, no obstante, es importante fortalecerla en la medida de la capacidad institucional lo permita, adicionando criterios específicos en cuanto a Movilidad como por ejemplo altos tiempos de desplazamiento y recorridos largos.

- **Meta e indicador:** La estrategia no se contempló específicamente en el plan de acción del PIMS, por tal motivo no tenía asociada meta en indicador. Se incluye como estrategia implementada con el fin de analizar su estructura y proponer oportunidades de mejora.

4.2 Fomentar la movilidad no motorizada y los modos de transporte masivo

1) Estrategia: Bicicleta

- **Enfoque:** Políticas Corporativas / Incentivos
- **Resultados y análisis:** En diciembre de 2018 se expidió la Resolución interna 155 “Por la cual se reglamenta el incentivo por el uso de la bicicleta para los funcionarios públicos del Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico – IDEP”, siendo esta la herramienta mediante la cual la entidad estableció las condiciones para validar los días en que los funcionarios llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el medio día libre remunerado.

Desde la expedición de la Ley 1811 de 2016, en la entidad se socializó el incentivo establecido en el artículo 5, sin embargo, no se había reglamentado internamente el mecanismo y ningún funcionario había sido beneficiado con la medida.

A partir de la divulgación de la Resolución 155 un servidor público manifestó su interés en acceder al beneficio, y desde enero de 2019 hasta la fecha se moviliza a la entidad en bicicleta. El cambio en su modo de transporte, ha significado que sea el colaborador con más viajes en bicicleta al trabajo, aportando a la Movilidad Sostenible de la Ciudad y sumando beneficios a su calidad de vida, en términos de ahorro por costos de movilidad y ejecución de actividad física.

En el plan de acción a implementar, se fortalecerá el enfoque asociado a la comunicación con el fin de que más servidores públicos se interesen y accedan al incentivo, fomentando así la movilidad no motorizada.

- **Meta:** una política que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible
- **Indicador:** No. de políticas adoptadas y socializadas / No. de políticas propuestas *100. $(1/1) * 100 = 100\%$

| | | |
|---|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 49 de 63 |

2) Estrategia: Bicicleta

- **Enfoque:** Incentivos

- **Resultados y análisis:** Entre diciembre de 2018 y diciembre de 2019 se realizó el reconocimiento y la entrega de un incentivo al colaborador con mayor número de llegadas en bicicleta a la Entidad con periodicidad semestral.

Este incentivo ha motivado a los biciusuarios de la Entidad a mantener su modo de transporte y resalta entre todos los colaboradores su aporte a la Movilidad Sostenible

- **Meta:** Tres reconocimientos e incentivos

- **Indicador:** No de incentivos entregados / No de incentivos programados * 100.
(3/3) *100 = 100%



Ilustración 15. Incentivo y reconocimiento a los usuarios de bicicleta
Fuente: IDEP 2018 y 2019

3) Estrategia: Transporte público

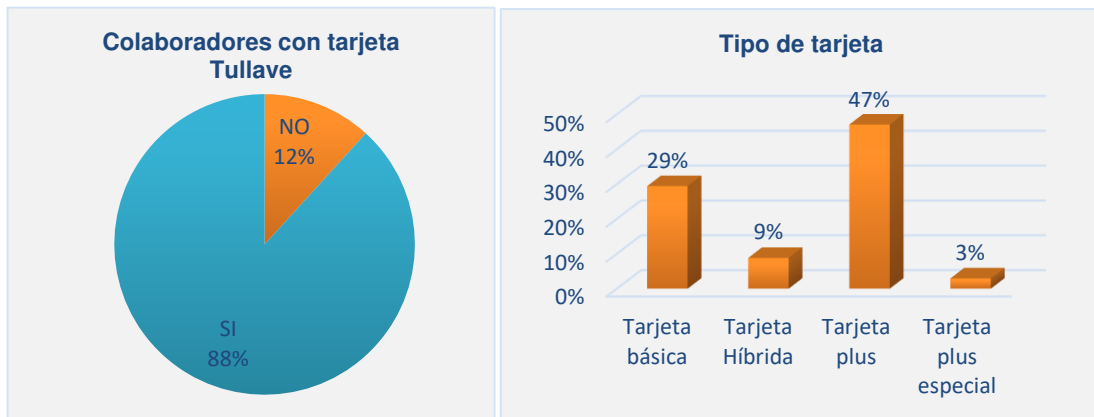
- **Enfoque:** Cultura y Educación

- **Resultados y análisis:** Para promover el uso del transporte público se realizaron tres actividades orientadas a la adquisición o personalización de la tarjeta TuLlave.

El proceso inició con la aplicación de una encuesta para identificar el uso del Sistema Integrado de Transporte Público, los colaboradores con la tarjeta TuLlave y el tipo de tarjeta que manejaban; en la encuesta participaron 34 colaboradores, lo cual representó

| | | |
|--|--|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | <p>PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS</p> | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 50 de 63 |

una muestra del 62% de la población. Los resultados se presentan a continuación.



Gráfica 18. Resultados diagnóstico uso tarjeta TuLlave
Fuente: IDEP 2019

De los encuestados el 88% contaban con la tarjeta TuLlave, sin embargo 10 colaboradores portaban la tarjeta básica y tres (3) la híbrida, con lo cual no podían acceder a los beneficios del sistema.

El siguiente paso fue dar a conocer mediante los diferentes medios de comunicación los beneficios de la tarjeta TuLlave plus o personalizada, con el fin de que los colaboradores se interesaran por adquirirla.



Beneficios de tener la tarjeta TuLlave

- Transbordo**
- Usuarios que iniciaron su viaje utilizando una tarjeta TuLlave.
- Se pueden hacer máximo 2 transbordos desde el momento que el usuario realice su primera validación hasta que culmine la vigencia de tiempo de 90 minutos. Una vez se haya cumplido este tiempo o se haya agotado los transbordos, tendrá que pagar la tarifa completa.
- El valor del transbordo es de \$12.000 de Troncal a Zonal o entre Zonal y Zonal, y de \$200 si es de Zonal a Troncal, todo el día. Después de los 95 minutos o los 2 transbordos, el usuario deberá pagar de nuevo la tarifa completa.
- Los transbordos no son válidos entre servicios troncales.
- Los transbordos no aplican en la misma ruta.
- Los transbordos no aplican entre servicios diurnos.
- Los transbordos no aplican efectivamente de la siguiente manera (Troncal- Zonal- Troncal).
- Viaje a crédito (sólo con TuLlave plus)**
El viaje a crédito es la posibilidad que tienes para hacer un viaje en los buses del SITP cuando no tienes saldo suficiente. En ese caso el sistema te fusa al valor que necesitas (máximo dos viajes), para usar servicios urbanos (salidas, complementos, traslapes o especiales (ritmo/ritmo)). Dicho crédito debe ser cubierto en la siguiente recarga.
- Protección de saldo (sólo con TuLlave plus)**
En caso de pérdida o robo de la tarjeta TuLlave plus, puedes recuperar el saldo que tienes llamando a la línea 2624204 reportando lo sucedido, la protección de saldo en la tarjeta personalizada se realiza al cierre de la operación del sistema Transmilenio del día en que se solicita el bloqueo.

Los transbordos con TuLlave personalizada o *Fidelizada

de Troncal a Zonal  o entre Zonal y Zonal  son a **\$0**

y **\$200** de Zonal a Troncal 

Ilustración 16. Piezas difusión beneficios tarjeta TuLlave plus

Finalmente, y en coordinación con Transmilenio se realizó una jornada sensibilización sobre el sistema cuyo público objetivo fueron los colaboradores internos y una jornada de personalización de tarjetas a la cual se vinculó a todo el Centro Empresarial Arrecife.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 51 de 63 |

En dicha jornada los colaboradores adquirieron su tarjeta plus, realizaron recargas, programaron sus plásticos híbridos para acceder a los beneficios y en algunos casos realizaron las denuncias por tarjetas extraviadas.

- **Metas:** 50% de los colaboradores con la tarjeta TuLlave personalizada
- **Indicador:** No. de funcionarios y contratistas con tarjeta TuLlave personalizada / No. total, de funcionarios y contratistas * 100. $(28/55) * 100 = 51\%$



Ilustración 17. Jornada personalización TuLlave
Fuente: IDEP 2019

4) **Estrategia:** Caminata

- **Enfoque:** Cultura y Educación
- **Resultados y análisis:** Con el fin de sensibilizar a los colaboradores de la entidad sobre hábitos de movilidad, se elaboró y divulgó una campaña comunicativa que promovía el uso de las escaleras.

A través de una serie de piezas gráficas bajo el eslogan *Paso A Paso Te Mueves Mejor*, se incentivó el uso de las escaleras y como tal la movilidad activa.

- **Meta:** Promover la caminata como hábito de movilidad activa mediante el diseño y divulgación de una campaña comunicativa
- **Indicador:** Una campaña comunicativa elaborada y divulgada: Cumplimiento 100%

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 52 de 63 |

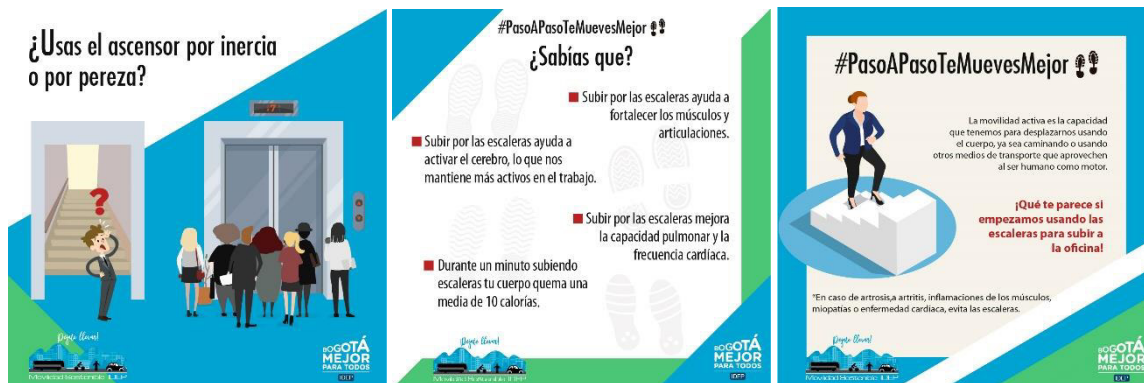


Ilustración 18. Piezas campaña movilidad activa
Fuente: IDEP 2019

4.3 Optimizar y racionalizar el uso del vehículo particular

1) **Estrategia:** Uso eficiente de la flota

- **Enfoque:** Cultura y Educación

- **Resultados y análisis:** En coordinación con la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente se ejecutó capacitación en Eco conducción básica a los colaboradores de la Entidad, con el fin de brindar herramientas que permitan mejorar el rendimiento de los vehículos propios y particulares.

En el espacio se resolvieron inquietudes y se impartieron tips para que el uso de los vehículos se haga de forma amigable con el medio ambiente.

- **Meta:** Promover diversas actividades de la estrategia Bogotá se Mueve Mejor y contar con la participación de mínimo el 30% de funcionarios y contratistas que laboran en la sede física del IDEP.

- **Indicador:** No. de funcionarios y contratistas que participaron en las jornadas de capacitación y sensibilización / No. total, de funcionarios y contratistas *100.
(18/55) * 100 = 33%

4.4 Transversales

1) **Estrategia:** Bicicleta, uso eficiente de la flota, transporte público y caminata

- **Enfoque:** Cultura y Educación

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 53 de 63 |

- **Resultados y análisis:** Con el apoyo de la Secretaría Distrital de Movilidad se llevó a cabo la sensibilización sobre comportamientos seguros en la vía. El objetivo fue promover entre los colaboradores comportamientos seguros y responsables al utilizar cualquier medio de transporte.

Con los conceptos recibidos y las aclaraciones realizadas en el marco de la capacitación, se incentivó a los diferentes actores viales a mejorar sus comportamientos en la vía.

- **Meta:** Promover diversas actividades de la estrategia Bogotá se Mueve Mejor y contar con la participación de mínimo el 30% de funcionarios y contratistas que laboran en la sede física del IDEP
- **Indicador:** No. de funcionarios y contratistas que participaron en las jornadas de capacitación y sensibilización / No. total, de funcionarios y contratistas *100. $(27/55) * 100 = 49\%$

2) **Estrategia:** transversal

- **Enfoque:** Cultura y Educación
- **Resultados y análisis:** En el marco de la Semana Ambiental se realizó un cine foro cuyo tema central fue el “consumo” en América Latina. Se presentó el documental de Nat Geo “Nuestro Consumo”, en el cual se analiza el consumo individual durante una vida para graficar cómo en cada acto cotidiano, el ser humano deja su huella en el medio ambiente.

Aunque el documental no se orientó a la Movilidad Sostenible, el mensaje que se quiso sembrar en los colaboradores fue el de la importancia de la protección al medio ambiente y principalmente motivar al cambio de hábitos, en lo cual también se integra nuestro medio de transporte.

En el espacio de análisis y discusión, se invitó a los colaboradores a convertirse en consumidores responsables en todos los aspectos de la vida diaria, las compras para satisfacer necesidades, el consumo de recursos y los medios de transporte.

- **Meta:** Promover diversas actividades de la estrategia Bogotá se Mueve Mejor y contar con la participación de mínimo el 30% de funcionarios y contratistas que laboran en la sede física del IDEP
- **Indicador:** No. de funcionarios y contratistas que participaron en las jornadas de capacitación y sensibilización / No. total, de funcionarios y contratistas *100. $(20/55) * 100 = 36\%$

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 54 de 63 |

3) **Estrategia:** transversal

- **Enfoque:** transversal

- **Resultados y análisis:** En cumplimiento de la Circular 02 de 2016 y del Decreto 037 de 2019 la entidad ha implementado los días de la movilidad sostenible el primer jueves de cada mes.

La jornada se ha convertido en un hábito para los colaboradores de la Entidad, promoviendo así el uso del transporte público y de medios no motorizados. Previo a cada jueves se realiza la difusión a través de los diferentes medios de comunicación y el día establecido se bloquean los parqueaderos asignados a la Entidad en el Centro Empresarial Arrecife.

- **Meta:** Promover la estrategia de Bogotá se Mueve Mejor, mediante la participación en el 100% de los días de la Movilidad Sostenible

- **Indicador:** No. de reportes del día de la movilidad sostenible realizados / No. de días de la movilidad sostenible en 2019 * 100. $(12/12) * 100 = 100\%$

5. **Plan de acción - Estrategias de movilidad a implementar**

Las estrategias de movilidad sostenible seleccionadas en la Entidad para las vigencias 2020 y 2021, están orientadas a fomentar la movilidad no motorizada y los modos de transporte masivo principalmente, y al igual se plantean acciones transversales.

La priorización se realizó de acuerdo a las condiciones y capacidad de la entidad y teniendo en cuenta los resultados del diagnóstico de movilidad.

En el Anexo 1 se presenta el plan de acción propuesto para las vigencias 2019 y 2020 con la descripción específica de cada una de las estrategias, y a continuación se resume su estructura.

Es importante aclarar que, una vez se supere la medida de aislamiento preventivo decretada para la contención del COVID19, y se reestablezcan progresivamente las actividades de los diferentes sectores, se determinará la viabilidad de ejecución de las acciones y el cronograma, considerando que en su mayoría se ejecuten en la siguiente vigencia.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. EDUCACIÓN Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico</p> | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 55 de 63 |

Tabla 4. Estrategias de movilidad a implementar

| Estrategia | Enfoque o Eje | Actividad | Tiempos de implementación | Presupuesto |
|-------------|------------------------|--|-----------------------------|---|
| Transversal | Comunicación | Socializar los resultados del diagnóstico de movilidad y utilizar los indicadores de impacto de la movilidad para sensibilizar a las personas | Dos meses | No se cuantifica - Elabora equipo interno |
| Peatón | Infraestructura | Revisar y evaluar el entorno de la Entidad en términos de infraestructura y espacios seguros e inseguros para los peatones | Tres meses | No requiere - Elabora equipo interno |
| Peatón | Cultura y promoción | Ejecutar una charla de sensibilización sobre seguridad vial para peatones. Nota: a gestionar con la SDM en modalidad virtual. | Dos meses | Se gestiona apoyo externo |
| Peatón | Comunicación | Divulgar a través de una pieza la opción de realizar trámites y pagos de manera virtual, con el objetivo de reducir el número de viajes y la exposición al contagio mientras dure la emergencia sanitaria por el COVID-19 | Dos meses | No requiere - Elabora equipo interno |
| Bicicleta | Políticas Corporativas | Construir y divulgar un protocolo básico de bioseguridad para ciclistas en el marco de la Emergencia Sanitaria por COVID 19. | Dos meses | No requiere - Elabora equipo interno |
| Bicicleta | Políticas Corporativas | Establecer el mecanismo o reglamentación interna para otorgar incentivos a los colaboradores que manifiesten su interés en cambiar su modo de transporte a la bicicleta y extender el beneficio a los bicisuarios frecuentes. | Dos años (vigencia PIMS) | \$ 400.000 |
| Bicicleta | Cultura y promoción | Gestionar la implementación del beneficio otorgado mediante la Resolución interna 155 <i>"Por la cual se reglamenta el incentivo por el uso de la bicicleta para los funcionarios públicos del Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico – IDEP"</i> , conforme el artículo 5 del Decreto 1811 de 2016, mediante la promoción periódica | Dos años (vigencia PIMS) | No se cuantifica - gestiona equipo interno |
| Bicicleta | Cultura y promoción | Gestionar la participación de los usuarios de bicicleta o de colaboradores que se quieran vincular a un taller de mecánica de bicicletas. Nota: Se realizará una vez se retomen las actividades presenciales, teniendo en cuenta la modalidad de trabajo en casa implementada a causa de la emergencia sanitaria por COVID-19 | Dos meses | Se gestiona apoyo externo |
| Bicicleta | Cultura y promoción | Gestionar la participación de los colaboradores interesados en un curso para aprender a montar bicicleta. Nota: Se realizará una vez se retomen las actividades presenciales, teniendo en cuenta la modalidad de trabajo en casa implementada a causa de la emergencia sanitaria por COVID-19 | Dos meses | Se gestiona apoyo externo |

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 56 de 63 |

| Estrategia | Enfoque o Eje | Actividad | Tiempos de implementación | Presupuesto |
|--------------------|---------------------|--|---------------------------|--|
| Bicicleta | Cultura y promoción | Vincular a los usuarios de la bicicleta a un espacio de capacitación que promocióne o lidere la Secretaría Distrital de Movilidad. | Tres meses | Se gestiona apoyo externo |
| Bicicleta | Comunicación | Realizar reconocimiento y entregar incentivo al funcionario y/o contratista que más llegué en bicicleta a la Entidad. Nota: Se realizará una vez se retomen las actividades presenciales, teniendo en cuenta la modalidad de trabajo en casa implementada a causa de la emergencia sanitaria por COVID-19 | Dos años (vigencia PIMS) | \$ 200.000 |
| Transporte Público | Cultura y promoción | Gestionar una jornada de personalización de la tarjeta TuLlave a la cual se vinculen colaboradores de la Entidad y extender la invitación a todo el Centro Empresarial. Nota: programar para 2021 teniendo en cuenta la emergencia sanitaria por COVID 19. | Dos meses | Se gestiona apoyo externo |
| Transporte Público | Comunicación | Divulgar mensajes sobre medidas de bioseguridad y distanciamiento social y uso de aplicaciones que contribuyen a mejorar la planeación de los viajes. | Tres meses | No se cuantifica - gestiona equipo interno |
| Transporte Público | Cultura y Educación | Capacitar a los colaboradores sobre el uso adecuado del Sistema Integrado de Transporte Público: Nota: ejecución sujeta a disponibilidad de apoyo de Transmilenio para desarrollo virtual o presencial en 2021. | Dos meses | Se gestiona apoyo externo |
| Teletrabajo | Política interna | Ajustar la Política Interna de Teletrabajo e incluir dentro de las opciones criterios específicos en cuanto a movilidad (ejemplo: tiempos de desplazamiento y distancias) | Permanente | No se cuantifica - Elabora equipo interno |
| Carro compartido | Comunicación | Realizar una campaña comunicacional innovadora para sensibilizar sobre el uso ineficiente del vehículo particular e invitar a las personas a utilizarlo mejor | Tres meses | No se cuantifica - Elabora equipo interno |

El tiempo de implementación se ha ajustado a las diferentes etapas requeridas para la ejecución de la acción, como lo son la planeación, el diseño, la divulgación, la convocatoria, la ejecución y socialización de resultados, entre otros.

La mayor parte de actividades son ejecutadas por colaboradores de la Entidad, principalmente el Equipo PIMS, por eso no se relaciona presupuesto específico para cada acción.

Las actividades se han ajustado teniendo en cuenta la Emergencia Sanitaria que enfrenta en el País desde el mes de marzo por la pandemia del COVID-19. El desarrollo de algunas dependerá de la evolución de la emergencia en la Ciudad, y se planearan para las vigencias 2020 y 2021.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 57 de 63 |

6. Estrategia de evaluación y seguimiento

6.1 Objetivo

Evaluar y analizar los resultados alcanzados con la ejecución de las acciones del plan de acción del PIMS, mediante la medición de los indicadores generales y los formulados por actividad o grupo de actividades, con el fin de identificar la participación de los colaboradores, posibles cambios en los patrones de movilidad y oportunidades de mejora.

6.2 Alcance

Plan de acción del PIMS conforme el cronograma del mismo.

6.3 Frecuencia

Trimestral: la cual permitirá generar las alertas en cuanto a ejecución de las acciones, cumplimiento del cronograma y participación de los colaboradores.

Anual: Al finalizar cada vigencia se presentarán en el marco del Comité Institucional de Gestión y Desempeño los resultados de la implementación del PIMS, y se analizará el cumplimiento de las metas planteadas.

6.4 Reportes e informes

Los reportes o informes principales estarán articulados al seguimiento trimestral de las herramientas de gestión de la Entidad, como lo son el Plan Operativo Anual, el Plan de adecuación y sostenibilidad del Sistema Integrado de Gestión con referente al Modelo Integrado de Gestión -MIPG- y el Plan Institucional de Gestión Ambiental -PIGA-. Estos reportes serán alimentados con los resultados del seguimiento trimestral del Plan de Acción del PIMS.

Con periodicidad semestral se remitirá a la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA- el informe de avance y ejecución del plan de acción del PIGA, teniendo en cuenta que en cumplimiento de lo establecido en la Resolución 242 de 2014 se incorporaron actividades de Movilidad Urbana Sostenible en el Programa de Gestión “Implementación de Prácticas Sostenibles”.

Una vez se supere la emergencia sanitaria y se retome la implementación del día de la Movilidad Sostenible, se remitirá a la Secretaría Distrital de Movilidad -SDM- el reporte respectivo, el cual incluirá los resultados de cada jornada y la estrategia de comunicación.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 58 de 63 |

6.5 Metas e indicadores

El seguimiento y evaluación periódica al cumplimiento de las estrategias formuladas, se realizará mediante la revisión de las metas e indicadores establecidos en el plan de acción del PIMS para cada actividad.

De igual forma, se tendrán en cuenta las siguientes metas e indicadores para la evaluación anual.

- **Meta 1:** Aumentar en un 5% la participación de los Servidores Públicos y Contratistas en las actividades de Movilidad Sostenible en el 2020 y 2021 respecto al año 2019.

Indicador Participación: (No. de colaboradores que participaron en las actividades de Movilidad Sostenible / No. de colaboradores objetivo de la actividad o convocados *100) (% de participación en 2020 - % de participación en 2021).

Descripción: El cumplimiento de la meta se evaluará realizando la diferencia entre el porcentaje de participación promedio de la vigencia 2020 y el porcentaje de participación de la vigencia 2019, y de igual forma para la vigencia 2021.

- **Meta 2:** Comunicar al 100% de los colaboradores los resultados de la evaluación del entorno de la Entidad, en términos de infraestructura y espacios seguros e inseguros para los peatones.

Indicador: No. de colaboradores a quienes se comunicaron resultados de la evaluación del entorno de la Entidad / No. de colaboradores activos en la Entidad *100.

Descripción: Se debe determinar que la información llegó a todos los colaboradores independiente del medio o medios empleados.

- **Meta 3:** Lograr que mínimo dos (2) colaboradores se sumen como usuarios frecuentes de la bicicleta en 2021 respecto al resultado del año 2019.

Indicador: No. de usuarios frecuentes de la bicicleta en 2021 – No. de usuarios frecuentes de la bicicleta en 2019.

Descripción: El dato de usuarios frecuentes de la bicicleta para efectos del cálculo, se obtiene del promedio anual.

- **Meta 4:** Incluir un criterio específico relacionado con Movilidad en la Política de Teletrabajo.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 59 de 63 |

Indicador: No. de políticas de teletrabajo revisadas / No. de políticas existentes *100

Descripción: el indicador se centra en la revisión de la política, teniendo en cuenta que solo cuando se reciban las postulaciones y se analice el cumplimiento de los requisitos, se podrá establecer la viabilidad del teletrabajo con criterios de movilidad.

- **Meta:** Elaborar y divulgar un protocolo básico de bioseguridad para ciclistas

Indicador: No. de protocolos elaborados / No. de protocolos programados *100

Descripción: Se debe evidenciar la elaboración y divulgación del protocolo de acuerdo con las normas y lineamientos emitidos por el Ministerio de Salud y Protección Social.

6.6 Recursos requeridos

Para la recolección y análisis de información se requiere:

- Material diseñado por comunicaciones de acuerdo con la campaña o actividad.
- Soportes de la divulgación por diferentes medios de comunicación.
- Registro fotográfico de la participación.
- Listados de asistencia a las actividades a las que aplique.
- Material empleado en las actividades, como talleres, formatos para preguntas, entre otros.
- Reportes e informes presentados a nivel interno y a entidades externas.
- Base de datos del control de usuarios de la bicicleta mensual, conforme el registro en el libro o formato destinado por la administración del Centro Empresarial.
- Formato de permisos de Talento Humano, donde se indique el disfrute del beneficio del artículo 5 de la Ley 1811 de 2016.
- Registro de la entrega de los incentivos.

7. Estrategia de comunicación

Las acciones de divulgación de las estrategias formuladas en el PIMS del IDEP requieren un componente de comunicación estratégica que de manera transversal, planeada, clara y pertinente contribuya al cumplimiento de los objetivos trazados y fortalezca la apropiación gradual de la necesidad de una movilidad sostenible por parte de los servidores como individuos y ciudadanos.

En consecuencia, esta estrategia de comunicación contemplará: objetivos generales y específicos, ejes a los cuales responde, mensajes clave y públicos objetivo, así como los

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 60 de 63 |

canales de comunicación por los cuales serán difundidas las acciones que se adelanten en el marco del PIMS.

7.1 Objetivo General

Incentivar el conocimiento y la participación de los servidores del IDEP en las estrategias del PIMS a través de acciones de comunicación multimediales por medio de los diferentes canales de comunicación del IDEP.

7.2 Objetivos específicos

- Fomentar el uso de medios de transporte no motorizados y del transporte público.
- Promover el uso racional de los modos motorizados.
- Promover los comportamientos seguros en los desplazamientos desde y hacia la entidad.
- Reducir o modificar las necesidades de transportarse.

7.3 Ejes tácticos

Los ejes que definen esta estrategia de comunicación obedecen a los grupos y estrategias definidas por el PIMS del IDEP:

- Transversal (Cultura y educación, comunicación)
- Fomentar la movilidad no motorizada y los modos de transporte masivo (Caminar, bicicleta, transporte público)
- Reducir o modificar las necesidades de viajar (Teletrabajo)
- Optimizar y racionalizar el uso del vehículo particular.

7.4 Etiquetas

Se propone el uso de las etiquetas #DescubreLaMovilidadSostenible, #CreaLaMovilidadSostenible y #SúmateALaMovilidadSostenible para fortalecer las diferentes estrategias del PIMS y generar fácil recordación, relación y acción por parte de los servidores del IDEP.

El conocimiento de la normativa, los avances y retos propuestos por el PIMS del IDEP en el marco de una visión de ciudad, las invitaciones a reflexionar y crear alternativas para la movilidad sostenible y por último, los llamados a actuar sumándose a una acción puntual de movilidad sostenible, aportarán a la toma de nuevas decisiones y conductas por parte de los funcionarios, que redunden en su calidad de vida individual y colectiva.

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 61 de 63 |

7.5 Mensajes clave

Se propone que los mensajes clave de la estrategia de comunicación se desprendan del eslogan ‘Descubre, crea y súmate a la movilidad sostenible’. De tal manera que cada palabra sea un llamado a la acción desde cada una de las 6 estrategias, según la necesidad de la campaña.

Esto permitirá que el público identifique y conecte rápidamente la invitación a la que es convocado, así como participar en las diferentes actividades propuestas desde el PIMS.

Por ejemplo, para referirse a una acción enmarcada en la **estrategia de bicicleta**, orientada a **fomentar la movilidad no motorizada**, la acción de comunicación se podrá enfocar en la palabra ‘**súmate**’, de tal manera que el mensaje se configure así:

“Súmate al taller de bicicleta que el IDEP, en alianza con el IDRD, tiene preparado para ti y dile sí a la movilidad no motorizada en tu ciudad”

“¡Concurso inter oficinas!

Es hora de crear y desarrollar una idea para que tus compañeros **utilicen modos sostenibles de transporte** al dirigirse a su trabajo y ganar el premio de movilidad sostenible IDEP. Conoce las condiciones aquí:”

“Descubre el impacto de la movilidad sostenible en el medio ambiente y el cambio climático en el Cine Foro que organizaremos el próximo 20 de junio en el IDEP”.

Los mensajes y el uso de las palabras clave podrán variar según la necesidad de la campaña y el mensaje.

Los mensajes se transmitirán por diferentes medios como texto, imágenes, audios y videos.

7.6 Público objetivo

Interno: Servidores públicos (provisionales, libre nombramiento y vinculados a la carrera administrativa) y contratistas.

Externo: entidades distritales y ciudadanía en general.

7.7 Canales de comunicación

Los mensajes se darán a conocer por canales internos y externos de comunicación así:

Boletín interno que se envía vía correo electrónico

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 62 de 63 |

Grupo de WhatsApp del IDEP
 Salvapantallas de los computadores
 Carteleras del IDEP
 Redes sociales del IDEP (Twitter, Instagram, Facebook y YouTube)

7.7.1 Correo electrónico

Propósito: Difundir a través de la cuenta de comunicaciones@idep.edu.co información de sensibilización a los servidores públicos para conocer, crear y participar en acciones que contribuyan a una movilidad sostenible.

Características: El correo electrónico es uno de los canales de comunicación de mayor uso institucional. Se propone a través de este el envío de mensajes cortos y precisos, que incluyan un recurso gráfico referido al tema a promocionar.

Periodicidad: permanente

7.7.2 Salva pantallas de los computadores

Propósito: Generar imágenes recordatorias entre los usuarios de computadores institucionales de la importancia de conocer o participar en acciones que contribuyan a una movilidad sostenible.

Características: Los tapices de escritorio y/o secuencia de pantalla ubicados en los computadores, son espacios que permiten ubicar mensajes que privilegian la imagen y textos breves.

Periodicidad: Ocasional

7.7.3 Boletín institucional vía correo electrónico

Propósito: Brindar a los servidores información relevante que fomente el conocimiento de la normatividad y disposiciones institucionales del PIMS, las acciones para fomentar la movilidad no motorizada y los modos del transporte masivo; sensibilice sobre los beneficios del uso racional y optimizado del vehículo particular para los servidores y la ciudad, e incentive la participación activa en todos los Días de la Movilidad Sostenible, entre otros.

Características: medio digital que incluye piezas multimedia como videos, plantillas, notas cortas y enlaces a información.

Periodicidad: periódica

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS | Código: PL-GRF-11-04 |
| | | Versión: 2 |
| | | Fecha Aprobación: 29/07/2020 |
| | | Página 63 de 63 |

7.7.4 Grupo de WhatsApp del IDEP

Propósito: Informar a los servidores del IDEP sobre los avances de las estrategias del PIMS a través de formatos audiovisuales.

Características: Grupo en el que se encuentran los números de contacto de los servidores, que permite la difusión de información de manera ágil y personalizada.

Periodicidad: Ocasional

7.7.5 Redes sociales del IDEP

Propósito: Divulgar acciones y avances del PIMS del IDEP que puedan ser de interés para la ciudadanía.

Periodicidad: Ocasional

8. Anexos

Anexo 1. Plan de Acción

**ANEXO 1 PLAN DE ACCIÓN 2020 - 2021
PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS**

CÓDIGO: PL-GRF-11-04

VERSIÓN: 2

FECHA: 29/07/2020

PÁGINAS: 3

| Población Objetivo | Alcance | Objetivo General | Objetivo específico | Meta | Indicador | Actividad | Línea | Enfoque | Responsable | |
|---|---|---|---|--|---|--|---|------------------------|---|--|
| Servidores Públicos y Contratistas | Revisar el diagnóstico de movilidad y divulgar dos indicadores de síntesis de la Movilidad Sostenible | Promover la movilidad sostenible al interior de la Entidad a través de la implementación de diversas estrategias, con el fin de mitigar el impacto de los desplazamientos que realizan los colaboradores en diferentes modos de transporte y contribuir a la mejora de la movilidad de la Ciudad. | • Fomentar el uso de medios de transporte no motorizados y del transporte público • Promover el uso racional de los modos motorizados. | Dos (2) mensajes de socialización | No. de mensajes diseñados y socializados/ No. de mensajes programados *100 | 1 | Socializar los resultados del diagnóstico de movilidad y utilizar los indicadores de impacto de la movilidad para sensibilizar a las personas | Transversal | Comunicación | Líder de Movilidad Equipo de Comunicaciones |
| Servidores Públicos y Contratistas que asisten con frecuencia a la sede del IDEP | Actividad presencial o virtual para todos los colaboradores | | Una (1) Charla de sensibilización | No. de charlas programadas / No. de charlas ejecutadas *100 | 2 | Ejecutar una charla de sensibilización sobre seguridad vial para peatones | Peatón | Cultura y promoción | Líder de Movilidad | |
| Servidores Públicos y Contratistas que asisten con frecuencia a la sede del IDEP | Revisar y evaluar en un radio de 500 metros, y priorizar en mensajes de seguridad | | • Fomentar el uso de medios de transporte no motorizados y del transporte público. • Promover los comportamientos seguros en los desplazamientos desde y hacia la entidad. | Un mapa o documento de evaluación del entorno | No. de mapas o documentos de la evaluación del entorno / No. de evaluaciones programadas *100 | 3 | Revisar y evaluar el entorno de la Entidad en términos de infraestructura y espacios seguros e inseguros para los peatones | Peatón | Infraestructura | Líder de Movilidad Equipo de Comunicaciones |
| Servidores Públicos y Contratistas | Sensibilización en el marco de la Emergencia Sanitaria por COVID 19 | | Dos (2) mensajes de socialización | No. de mensajes diseñados y socializados/ No. de mensajes programados *100 | 4 | Divulgar a través de una pieza la opción de realizar trámites y pagos de manera virtual, con el objetivo de reducir el número de viajes y la exposición al contagio mientras dure la emergencia sanitaria por el COVID-19 | Peatón | Comunicación | Líder de Movilidad Equipo de Comunicaciones | |
| Servidores Públicos y Contratistas | Sensibilización en el marco de la Emergencia Sanitaria por COVID 19 | | Un documento protocolo | No. de protocolos elaborados / No. de protocolos programados *100 | 5 | Construir y divulgar un protocolo básico de bioseguridad para ciclistas en el marco de la Emergencia Sanitaria por COVID 19. | Bicicleta | Políticas Corporativas | Líder de Movilidad Equipo de Comunicaciones | |
| Servidores Públicos y Contratistas que asisten con frecuencia a la sede del IDEP que sean usuarios de la bicicleta o que deseen serlo | Incentivo para usuarios de la bicicleta antiguos y nuevos, se incoa con la elaboración de la política y reglamentación, difusión e implementación | | Un (1) mecanismo o reglamentación interna de incentivo por el uso de la bicicleta divulgado | No. de mecanismos o reglamentación elaborados y divulgados / No. de mecanismos o reglamentación programados *100 | 6 | Establecer el mecanismo o reglamentación interna para otorgar incentivos a los colaboradores que manifiesten su interés en cambiar su modo de transporte a la bicicleta y extender el beneficio a los biciusuarios frecuentes. | Bicicleta | Políticas Corporativas | Líder de Movilidad Subdirector Administrativo, Financiero y de Control Disciplinario | |

**ANEXO 1 PLAN DE ACCIÓN 2020 - 2021
PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS**

CÓDIGO: PL-GRF-11-04

VERSIÓN: 2

FECHA: 29/07/2020

PÁGINAS: 3

| Población Objetivo | Alcance | Objetivo General | Objetivo específico | Meta | Indicador | Actividad | Línea | Enfoque | Responsable | |
|--|---|---|--|---|---|---|--|--------------------|---|---|
| Servidores Públicos | Difusión, seguimiento y entrega del incentivo | Promover la movilidad sostenible al interior de la Entidad a través de la implementación de diversas estrategias, con el fin de mitigar el impacto de los desplazamientos que realizan los colaboradores en diferentes modos de transporte y contribuir a la mejora de la movilidad de la Ciudad. | • Fomentar el uso de medios de transporte no motorizados y del transporte público. | Tres (3) divulgaciones del beneficio al año | No. de divulgaciones ejecutadas /No. de divulgaciones programadas | 7 | Gestionar la implementación del beneficio otorgado mediante la Resolución interna 155 "Por la cual se reglamenta el incentivo por el uso de la bicicleta para los funcionarios públicos del Instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico – IDEP", conforme el artículo 5 del Decreto 1811 de 2016, mediante la promoción periódica | Bicicleta | Cultura y promoción | Líder de Movilidad Equipo de Comunicaciones |
| Colaboradores usuarios de la bicicleta | Se inicia con la expectativa y convocatoria y se ejecuta de acuerdo a la inscripción e interés | | | Una (1) convocatoria a participar en el taller de mecánica básica de bicicletas | No. de convocatorias realizadas / No. de convocatorias programadas *100 | 8 | Gestionar la participación de los usuarios de bicicleta o de colaboradores que se quieran vincular a un taller de mecánica de bicicletas. | Bicicleta | Cultura y promoción | Líder de Movilidad |
| Servidores Públicos y Contratistas que asisten con frecuencia a la sede del IDEP | Se inicia con la expectativa y convocatoria y se ejecuta de acuerdo a la inscripción e interés | | | Una (1) convocatoria a participar en el curso para aprender a montar bicicleta | No. de convocatorias realizadas / No. de convocatorias programadas *100 | 9 | Gestionar la participación de los colaboradores interesados en un curso para aprender a montar bicicleta. | Bicicleta | Cultura y promoción | Líder de Movilidad |
| Colaboradores usuarios de la bicicleta | Coordinar con la SDM y gestionar la participación de los usuarios de bicicleta | | | Una (1) capacitación | No. de capacitaciones realizadas / No. de capacitaciones programadas *100 | 10 | Vincular a los usuarios de la bicicleta a un espacio de capacitación que promocióne o lidere la Secretaría Distrital de Movilidad. | Bicicleta | Cultura y promoción | Líder de Movilidad |
| Colaboradores usuarios de la bicicleta | Se debe llevar el registro de las llegadas a trabajar en bicicleta de Servidores y Contratistas | | | Dos (2) reconocimientos e incentivos por año | No. de reconocimientos e incentivos entregados / No. de reconocimientos e incentivos programados | 11 | Realizar semestralmente reconocimiento y entregar incentivo al funcionario y/o contratista que más llegó en bicicleta a la Entidad | Bicicleta | Comunicación | Líder de Movilidad Subdirector Administrativo, Financiero y de Control Disciplinario Equipo de comunicaciones |
| Servidores Públicos y Contratistas que asisten con frecuencia a la sede del IDEP y ciudadanía en general | Personalización, compra y recarga de tarjetas | | | Promover la movilidad sostenible al interior de la Entidad a través de la implementación de diversas estrategias, con el fin de mitigar el impacto de los desplazamientos desde y hacia la entidad. . | • Fomentar el uso de medios de transporte no motorizados y del transporte público. • Promover los comportamientos seguros en los desplazamientos desde y hacia la entidad. . | Una jornada de personalización de tarjeta TuLLave ejecutada | No. de jornadas de personalización realizadas / No. de jornadas de personalización programadas *100 | 12 | Gestionar una jornada de personalización de la tarjeta TuLLave a la cual se vinculen colaboradores de la Entidad y extender la invitación a todo el Centro Empresarial. | Transporte Público |
| Servidores Públicos y Contratistas que asisten con frecuencia a la sede del IDEP | Estructura del Sistema y uso | Una (1) capacitación | No. de capacitaciones realizadas / No. de capacitaciones programadas *100 | | | 13 | Capacitar a los colaboradores sobre el uso adecuado del Sistema Integrado de Transporte Público | Transporte Público | Cultura y promoción | Líder de Movilidad |
| Servidores Públicos y Contratistas | Sensibilización en el marco de la Emergencia Sanitaria por COVID 19 | Dos (2) mensajes | No. de mensajes diseñados y divulgados/ No. de mensajes programados *100 | | | 14 | Divulgar mensajes sobre medidas de bioseguridad y distanciamiento social y uso de aplicaciones que contribuyen a mejorar la planeación de los viajes. | Transporte Público | Comunicación | Líder de Movilidad Equipo de Comunicaciones |

**ANEXO 1 PLAN DE ACCIÓN 2020 - 2021
PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE - PIMS**

CÓDIGO: PL-GRF-11-04

VERSIÓN: 2

FECHA: 29/07/2020

PÁGINAS: 3

| Población Objetivo | Alcance | Objetivo General | Objetivo específico | Meta | Indicador | Actividad | Línea | Enfoque | Responsable |
|----------------------------------|---|---|---|--|--|---|------------------|------------------|---|
| Servidores Públicos | Conforme el Decreto 806 de 2019 y la reglamentación interna | Mitigar el impacto de los desplazamientos que realizan los colaboradores en diferentes modos de transporte y contribuir a la mejora de la movilidad de la Ciudad. | • Reducir o modificar las necesidades de transportarse. | Política Interna de Teletrabajo revisada y ajustada (si aplica normativamente) | No. de políticas de teletrabajo revisadas / No. de políticas existentes *100 | 15 Ajustar la Política Interna de Teletrabajo e incluir dentro de las opciones criterios específicos en cuanto a movilidad (ejemplo: tiempos de desplazamiento y distancias) | Teletrabajo | Política interna | Líder de Movilidad Subdirector Administrativo, Financiero y de Control Disciplinario Profesional Especializado Talento Humano |
| Usuarios del vehículo particular | Incluir dos mensajes clave sobre los impactos del uso del vehículo por una sola persona y dos canales de comunicación | | • Promover el uso racional de los modos motorizados. | Una (1) campaña diseñada y divulgada | No. de campañas diseñadas y divulgadas/ No. de campañas programadas *100 | 16 Realizar una campaña comunicacional innovadora para sensibilizar sobre el uso ineficiente del vehículo particular e invitar a las personas a utilizarlo mejor | Carro compartido | Comunicación | Líder de Movilidad Equipo de Comunicaciones |