

COLEGIO PABLO NERUDA I.E.D

PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

COOPERACIÓN TÉCNICA – DIRECCIÓN DE BIENESTAR ESTUDIANTIL

PROFESIONAL – MIGUEL DAVID SANTANA R.

Tabla de contenido

Localidad Fontibón – IED Pablo Neruda.....	5
1. Ficha Técnica	5
2. Introducción.....	6
2.1. Marco Normativo del Plan de Movilidad Escolar	6
2.2. Datos de Accidentalidad en el Distrito Capital.....	10
3. Características de Movilidad del Colegio.....	13
4. Proyecto Institucional Educativo – PEI	14
4.1. Misión.....	14
4.2. Visión.....	14
5. Comité y Política de Movilidad Escolar	14
5.1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar	14
5.2. Política de Movilidad Escolar	16
5.3. Objetivo General de Movilidad Escolar	17
6. Diagnóstico: Instrumentos Aplicados.....	17
6.1. Datos de Desplazamiento estudiantes	17
6.2. Datos de Desplazamiento comunidad educativa.....	20
6.3. Entorno.....	21
6.4. Encuesta de Percepción.....	22
6.5. Cartografía Social.....	26
6.6. Diagnóstico Bici usuarios con bicicletas particulares.....	27
7. Análisis de Resultados	27
8. Ficha describiendo Objetivos, Acciones, Evaluación y Seguimiento.....	32
9. Divulgación y Promoción del Plan de Movilidad Escolar	38
10. Anexos	40
10.1. Normatividad.....	40
10.2. Actas de Reunión y/o Gestión.	40
10.3. Instrumentos de Diagnóstico.....	40
10.4. Registro fotográfico	40
10.5. Directorio de rutas para la gestión	40
10.6. Documentos de Apoyo	40
10.7. Protocolo de atención a víctimas de siniestros viales.....	40
10.8. Glosario	40
10.9. Iniciativas de movilidad escolar	40

Lista de Fotografías

Fotografía 1 Entrada Colegio Pablo Neruda Sede A, Junio 2017	5
Fotografía 2 Entorno Colegio Pablo Neruda, junio 2017	21
Fotografía 3 Entorno Colegio Pablo Neruda Sede B, junio 2017	21
Fotografía 4 Entorno Colegio Pablo Neruda Sede A, junio 2017	22

Lista de Gráficas

Gráfica 1 Total de siniestros menores de edad por localidad, Bogotá D.C., enero a julio de 2017..	11
Gráfica 2 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por los Estudiantes en una semana típica (5 viajes), Colegio Pablo Neruda, 2017	18
Gráfica 3 Estudiantes Vulnerables en las vías, Colegio Pablo Neruda, 2017.....	19
Gráfica 4 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por la Comunidad Educativa en una semana típica (5 viajes), Colegio Pablo Neruda, 2017	20
Gráfica 5 Miedos en los desplazamientos, Estudiantes Colegio Pablo Neruda, 2017	25
Gráfica 6 Aspectos que tranquilizan en los desplazamientos, Estudiantes Colegio Pablo Neruda, 2017	26

Lista de Tablas

Tabla 1 Normograma sobre Movilidad, Colombia	7
Tabla 2 Siniestros menores de edad por localidad y por mes, Bogotá D.C., enero a julio de 2017 ..	10
Tabla 3 Menores de edad fallecidos en siniestros viales por rango de edad y sexo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017	11
Tabla 4 Menores de edad fallecidos en siniestros viales por condición, Bogotá D.C., enero a agosto de 2017	12

Tabla 5 Menores de edad lesionados en siniestros viales por rango de edad y sexo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017	12
Tabla 6 Menores de edad lesionados como pasajero y acompañante por Vehículo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017	12
Tabla 7 Menores de edad lesionados como conductores por Vehículos, Bogotá D.C., enero a julio de 2017	12
Tabla 8 Localidades y barrios de Origen, Estudiantes Colegio Pablo Neruda, 2017	22
Tabla 9 Situaciones de Riesgo obtenidos del Diagnóstico y calificación, Colegio Pablo Neruda, 2017	28
Tabla 10 Divulgación y Promoción, IED Pablo Neruda, septiembre 2017	38

Lista de Fichas

Ficha 1 Objetivo 1 del Plan de Acción, IED Pablo Neruda, septiembre 2017	32
Ficha 2 Objetivo 2 del Plan de Acción, IED Pablo Neruda, septiembre 2017	33
Ficha 3 Objetivo 3 del Plan de Acción, IED Pablo Neruda, septiembre 2017	34
Ficha 4 Objetivo 4 del Plan de Acción, IED Pablo Neruda, septiembre 2017	36

Localidad Fontibón – IED Pablo Neruda

Fotografía 1 Entrada Colegio Pablo Neruda Sede A, Junio 2017



1. Ficha Técnica

- **Dirección:** Sede A: Cra. 103a Bis #16 F – 88
Sede B: Cl. 16j #99-95
- **Nombre del Rector:** Rafael Cuervo
- **Teléfonos de contacto:** 2674783 - 2673992
- **Correo Electrónico:** rafacuervo53@hotmail.com
- **Relación - estudiantes:** 2066 estudiantes de las dos sedes con sus dos jornadas
- **Personal docente:** 97 docentes. 70 docentes en la sede A y 27 en la sede B.
- **Relación de los actores institucionales enlaces:**
 - Luz Stella Cañón: Coordinadora Académica Sede A
 - Hernando Cortés: Coordinador de convivencia Sede A
 - María Clemencia Clavijo: Docente Sede B
- **Siniestros viales:** no existe un sistema de identificación de estos eventos, sin embargo, de lo conocido no ha habido casos de siniestros viales.
- **Nombre del responsable PIBES:** Diana Herrera
- **Nombre gestor Territorial ME:** Viviana Carranza
- **Nombre pedagogo ACB:** Milena Salcedo

2. Introducción

La situación de las muertes y lesiones en vía de niñas, niños y jóvenes de Bogotá D.C. ha sido de gran preocupación en los últimos años principalmente porque es prevenible. A nivel mundial la situación es similar teniendo más impacto en países de medianos y bajos recursos económicos.

La Década de la Seguridad Vial liderada por las Naciones Unidas por medio de la Organización Mundial de la Salud – OMS solicitó a los países del planeta construir herramientas y estrategias basados en unos lineamientos generales de la seguridad vial con el fin de reducir, mitigar y prevenir las muertes y lesiones en vía de los ciudadanos. Esto implica tener en cuenta el comportamiento humano, la normatividad, la infraestructura, la atención a víctimas, los vehículos y la recolección de datos. Por esta razón, se definió como una de las estrategias a nivel nacional el Plan Estratégico de Seguridad Vial y a nivel distrital se consideró para la población escolar el Plan de Movilidad Escolar. A continuación, se presenta un normograma describiendo las normas que sustentan el Plan de Movilidad Escolar y los datos de accidentalidad del presente año en el Distrito Capital.

2.1. Marco Normativo del Plan de Movilidad Escolar

Para introducir el normograma es importante dar un contexto desde el marco normativo al Plan de Movilidad Escolar. El normograma describe las normas más sobresalientes para la movilidad.

2.1.1. Contexto normativo

Plan Nacional de Seguridad Vial -PNSV 2013-2021, Resolución 2273 de agosto 6 de 2014. A través de la Ley 1450 de 2011 o Plan Nacional de Desarrollo, el Estado colombiano definió la seguridad vial como Política de Estado y como prioridad del Gobierno Nacional. Este Plan se constituye en la carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en el territorio nacional, propiciando la formulación e implementación de políticas y acciones tanto a nivel nacional como regional, departamental y municipal, con el propósito de reducir las víctimas fatales y lesionados por hechos de tránsito, independientemente de la condición de la víctima.

El PNSV 2013-2021 se estructura y desarrolla bajo los siguientes principios:

- La vida es el valor máximo y todas las ideas y propósitos estarán encaminadas a protegerla y respetarla en el sistema de movilidad.
- Los actores viales fomentarán la capacidad de vivir en sociedad, promoviendo actitudes de convivencia y solidaridad en los espacios de movilidad.
- El cumplimiento de las normas de tránsito y transporte se realizará de manera libre y consciente por todos, convirtiendo así a la autorregulación en un mecanismo de educación y ejemplo.
- Todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los hechos de tránsito, realizadas bajo los parámetros de honestidad y rectitud. La

responsabilidad y el compromiso son la base para el desarrollo de la política colombiana de seguridad vial, en las distintas escalas y niveles.

Ley 1503 de 2011.

“Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”. Concretamente el Artículo 3, menciona que la educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados.

Esta ley da sustento y direcciona lo establecido en el Decreto 594 de 2015 sobre Planes de Movilidad Escolar, ya que modificó los artículos 13, 14, 16, 30 y 56 de la Ley General de Educación, incorporando la enseñanza obligatoria de la Educación Vial en todos los niveles educativos, haciéndola transversal al currículo.

Decreto 594 de 2015.

“Por el cual se establecen los Planes de Movilidad Escolar para las instituciones educativas de Bogotá. Esta norma se promulgó a fin de garantizar y promover una movilidad segura, racional y sostenible en las instituciones educativas del Distrito, a través de los Planes de Movilidad Escolar-PME, los cuales tienen como fin “orientar el adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no motorizados de la ciudad con medidas de regulación o control en vías adyacentes a la Institución Educativa-IE, así como educar, formar y proteger a la comunidad escolar frente a sus desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas”.

2.1.2. Normograma sobre Movilidad

A continuación, se presentan las normas más sobresalientes a nivel nacional y distrital del sector de Movilidad y aquellos que se relacionan y afectan a la movilidad escolar.

Tabla 1 Normograma sobre Movilidad, Colombia

NORMA	EXPEDICIÓN	ASUNTO Y APLICABILIDAD
<i>Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito Terrestre.</i>	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Marco normativo que rige en todo el territorio nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

		la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
Ley 1355 de 2009	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Por medio de la cual se define la obesidad y las enfermedades crónicas no transmisibles asociadas a esta como una prioridad de salud pública y se adoptan medidas para su control, atención y prevención.
Ley 1083 de 2006	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Normas sobre planeación urbana sostenible. Movilidad sostenible en distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial. “Planes de movilidad” obligatorios.
Ley 1383 de 2010	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Reformas de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre
Ley 1503 de 2011	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Por la cual se promueven la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
Ley 1702 de 2013	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
Ley 1811 de 2016	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	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 Distrital 319 de 2006	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C.
Decreto 449 de 2006	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Plan Maestro de Equipamientos Educativos para Bogotá D.C.
Decreto Distrital 164 de 2007	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para las IED públicas y privadas de Bogotá D.C.
Decreto 805 de 2008	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Medidas especiales para la prestación del servicio de transporte escolar.
Decreto Distrital 185 de 2012	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Comisión Intersectorial de Seguridad Vial



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Decreto 2851 de 2013	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Decreto reglamentario de la Ley 1503
Decreto 348 de 2015	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Reglamenta el Transporte Especial
Decreto 1079 de 2015	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte
Decreto 1906 de 2015	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Modifica el Decreto 1079 de 2015 respecto al Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV
Decreto 431 de 2017	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2, del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones
Decreto 594 de 2015	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Plan Movilidad Escolar Distrital
Resolución 1740 de 2009: “Medidas para garantizar el acceso y permanencia de niños, niñas y adolescentes de Bogotá”	SECRETARIA DE EDUCACION DEL DISTRITO - SUBSECRETARIA DE ACCESO Y PERMANENCIA	Establece los criterios a tener en cuenta por toda la comunidad educativa garantizando el derecho a la educación
Resolución 1531 de 2014	SECRETARIA DE EDUCACIÓN DISTRITAL	Movilidad Escolar en la SED
Resolución 1565 de 2014	MINISTERIO DE TRANSPORTE	Guía metodológica para la elaboración del PESV
Resolución 2273 de 2014	MINISTERIO DE TRANSPORTE	Ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021
Resolución 151 de 2015	SECRETARIA DE EDUCACIÓN DISTRITAL	Modificación de la Resolución 1531 de 2014
Resolución 2278 de 2015	SECRETARIA DE EDUCACIÓN DISTRITAL	Creación del Comité de Seguridad Vial de la SED

Acuerdo 449 de 2010	CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	Se establece el Programa Caminos Seguros al Colegio como política distrital en Bogotá D.C.
Acuerdo 650 de 2016	CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	Se crea el programa “Innovadores Escolares en Seguridad Vial” en los planes de formación en seguridad vial escolar en el Distrito Capital.
Acuerdo 684 de 2017	CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	Se establecen los lineamientos para el diseño e implementación de la estrategia de Corredores Seguros en entornos académicos, culturales, de cultos y comerciales en el Distrito Capital.

2.2. Datos de Accidentalidad en el Distrito Capital

Los datos que se presentan a continuación son de toda la ciudad y no específicamente de un colegio, puesto que no se tiene el detalle de esta información en los registros de la Policía de Tránsito.

La información fue entregada por la Secretaría Distrital de Movilidad y los datos sobre eventos viales se basan en los registros consolidados de Informes Policiales de Siniestros de Tránsito –IPAT- que son diligenciados por los agentes de Policía encargados de atender los eventos viales, a partir de lo estipulado en la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte.

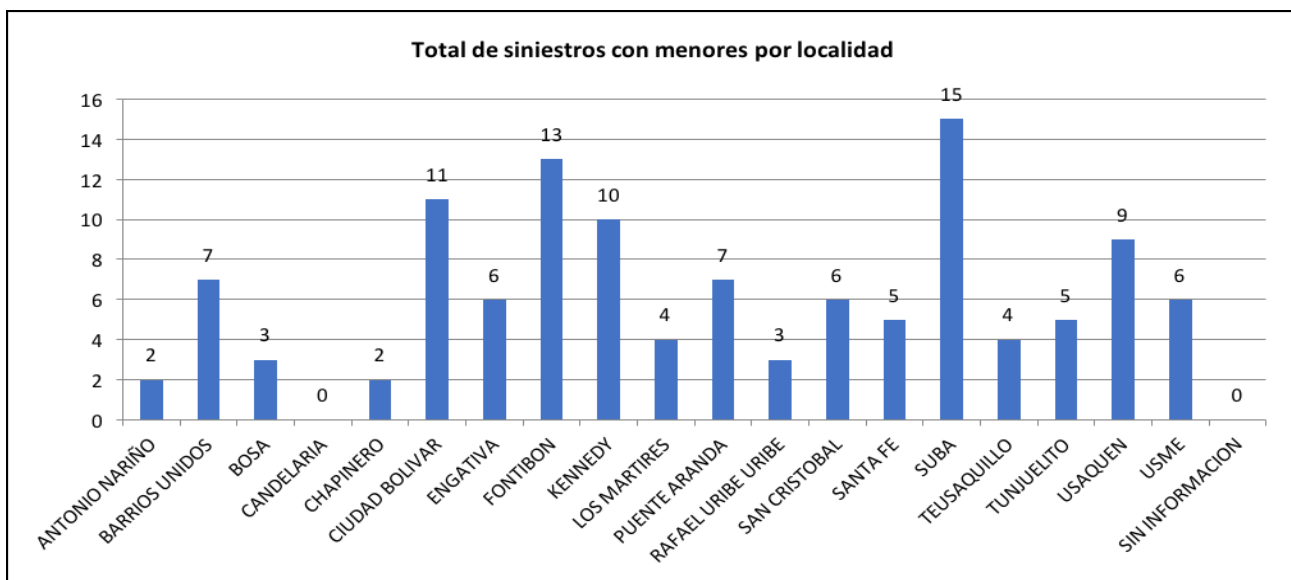
Tabla 2 Siniestros menores de edad por localidad y por mes, Bogotá D.C., enero a julio de 2017

LOCALIDAD	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
ANTONIO NARIÑO		1	2	2	5	1	2
BARRIOS UNIDOS	3	8	2	1	2	1	5
BOSA	7	8	11	7	15	14	10
CANDELARIA	1		3				
CHAPINERO	2	4	5	2	2	3	2
CIUDAD BOLIVAR	8	14	17	9	13	16	14
ENGATIVA	9	19	12	7	13	6	12
FONTIBON	3	8	2	4	6	3	6
KENNEDY	13	20	20	17	22	13	19
LOS MARTIRES	3	3	4	4	2	4	4
PUENTE ARANDA	6	4	5	7	6	7	4
RAFAEL URIBE	2	12	7	4	6	5	6

URIBE							
SAN CRISTOBAL	5	5	4	7	7	5	6
SANTA FE	2	3	1	2	4	6	6
SUBA	10	11	15	11	10	9	17
TEUSAQUILLO	1	4	2	2	4	7	5
TUNJUELITO	5	1	6	11	5	1	6
USAQUEN	4	11	9	6	7	11	7
USME	8	6	8	8	6	6	5
TOTAL	92	142	135	111	135	118	136

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

Gráfica 1 Total de siniestros menores de edad por localidad, Bogotá D.C., enero a julio de 2017



Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

Tabla 3 Menores de edad fallecidos en siniestros viales por rango de edad y sexo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017

RANGO DE EDAD	FEMENINO	MASCULINO	NO APLICA	TOTAL
00 a 04	1	2	0	3
05 a 9	1	1	0	2
10 a 14	0	3	0	3
15 a 17	0	3	1	4
Total general	2	9	1	12

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

A continuación, se tienen los menores fallecidos en siniestros viales durante los meses de enero a agosto del 2017 por condición:

Tabla 4 Menores de edad fallecidos en siniestros viales por condición, Bogotá D.C., enero a agosto de 2017

CONDICIÓN	# DE VÍCTIMAS
Conductor de bicicleta	2
Acompañante de motocicleta	2
Peatón	8

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

Tabla 5 Menores de edad lesionados en siniestros viales por rango de edad y sexo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017

RANGO DE EDAD	FEMENINO	MASCULINO	NO APLICA	TOTAL
00 a 04	54	50	2	106
05 a 9	87	98	3	188
10 a 14	88	122	0	210
15 a 17	111	153	4	268
Total general	340	423	9	772

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

Tabla 6 Menores de edad lesionados como pasajero y acompañante por Vehículo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017

VEHICULO EN QUE VIAJABA	ACOMPANANTE	PASAJERO	Total general
AUTOMOVIL	51	42	93
BUS	0	79	79
BUSETA	0	14	14
CAMIONETA	7	2	9
CAMPERO	3	2	5
MICROBUS	0	42	42
MOTOCICLETA	56	0	56
Total general	117	181	298

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

Tabla 7 Menores de edad lesionados como conductores por Vehículos, Bogotá D.C., enero a julio de 2017

Conductor de	# de menores
Automóvil	1
Bicicleta	73
Camioneta	2
Motocicleta	37
Total general	113

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

Un dato clave para el Plan de Movilidad Escolar es: 361 menores de edad lesionados en siniestros viales corresponden a peatones.

3. *Características de Movilidad del Colegio*

- ✓ El colegio está ubicado en una zona central de Fontibón, cercano a una de las avenidas más importantes de la ciudad, como es la calle 13. Vía arteria donde ingresan y salen vehículos de carga y de todo tipo, hacia municipios vecinos.
- ✓ La zona franca está cercana y la llamada variante, como ruta alterna a la calle 13, también está a pocas cuadras de distancia. La calle 17 y las carreras 100 y 99, principales vías de acceso y salida de la localidad se encuentran más cercanas a la sede B de primaria que a la sede A de bachillerato, sin embargo, son los caminos de llegada de los estudiantes y no presentan ciclos semafóricos peatonales adecuados para cruzar.
- ✓ Estas vías son de alto flujo vehicular y de reportes de accidentes de tránsito, por esto el colegio se priorizó por la SDM.
- ✓ La sede B de primaria por su parte, está contiguo al hospital de Fontibón y al centro del barrio, lo que lo expone a parqueo irregular, flujo vehicular alto de todo tipo e inseguridad.
- ✓ La señalización de zona escolar en el entorno de la sede B es deficiente y requiere de actualización y mantenimiento. En la sede A, la puerta de salida cuenta con buena señalización, no tanto el ingreso, el cual requiere además de reductores de velocidad pues confluyen la ciclo-ruta interna de la localidad con dos vías locales de tráfico medio por un costado y por el otro, servicios de SITP.
- ✓ Es frecuente que los estudiantes de la sede B lleguen como pasajeros de bici y de motocicleta y en carros particulares que funcionan como rutas desde zona franca. Además, es costumbre para los estudiantes y habitantes de la localidad, usar las rutas alimentadoras de Transmilenio para trayectos entre barrios. Todo esto genera unos hábitos de desplazamiento que pueden no ser seguros, pero que se insertan en la cultura y de movilidad.
- ✓ El principal modo de desplazamiento de los estudiantes es a pie, con 64% de menores de edad que viajan solos o acompañados caminando algún día de la semana al colegio.

4. Proyecto Institucional Educativo – PEI ¹

El PEI del colegio se resume en: "Formación y proyección para una vida consciente". Es de aclarar que está en proceso de reestructuración hacia una perspectiva de pedagogías críticas.

4.1. Misión

“Somos una institución educativa de carácter oficial que brinda educación de calidad, incluyente, diversa y holística desde un enfoque a través del desarrollo del pensamiento crítico, basado en principios de equidad, igualdad, justicia, solidaridad y respeto para el ejercicio de la convivencia escolar y de la ciudadanía, desde el desarrollo autónomo de nuestros niños y niñas”.

4.2. Visión

“El colegio Pablo Neruda espera ser reconocido en el 2025 como una institución líder a nivel local, distrital y nacional, que promueve la autonomía de niños, niñas y jóvenes a través de un currículo flexible, dinámico e integral que responda a las necesidades actuales de la sociedad colombiana que anhela paz, reconciliación y convivencia, enfocado en fomentar procesos académicos, convivenciales y administrativos de calidad, para la formación de ciudadanos integrales, con habilidades sociales y capacidades de liderazgo para transformar su realidad social”.

5. Comité y Política de Movilidad Escolar

Las primeras fases del Plan de Movilidad Escolar – PME, tanto la conformación de comité de Movilidad Escolar, como la formulación de una política de movilidad escolar, dependieron de la gestión y agenda del rector y del grupo de gestión, donde se trataron todos los temas asociados a la movilidad escolar ceñidos al bienestar estudiantil. Posteriormente, los enlaces encargados, junto con el Rector y representante de familia, fueron reuniéndose para consolidar el tema y equipo de trabajo de Movilidad Escolar institucional del Colegio Pablo Neruda.

5.1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar

Una vez agendada la reunión inicial con el Rector Rafael Cuervo, el equipo PIBES conformado por Diana Herrera (Gestora Pibes), Milena Salcedo (pedagoga de Al Colegio en Bici) y Miguel Santana (profesional para Planes de Movilidad Escolar), presentaron el programa en un incipiente encuentro el día 17 de febrero de 2017. Una vez explicados los 3 componentes de los Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, relacionados con Gestión de riesgo, Estilos de vida saludables y Movilidad sostenible, donde se ubican los Planes de Movilidad Escolar (PME), el rector expone varios inconvenientes de infraestructura y de movilidad asociados, para empezar a pensar en las

¹ Tomado de Caracterización Gestora Territorial Fontibón PIBES, 2017.

necesidades concretas de la institución. Posteriormente, el rector invita al equipo PIBES a participar en reunión de equipo gestor del colegio el día lunes 20 de febrero de 2017.

Ya en esta reunión, se presentó el programa a todo el grupo gestor constituido por el rector, coordinadores de las dos sedes, orientadoras de las dos sedes y docentes encargados de proyectos específicos, para iniciar el proceso con acciones concretas de la fase uno, como son caracterización y diagnósticos. Sin embargo, la acogida del programa no tuvo éxito en un inicio, los docentes colaboran con información, pero nadie se comprometió a trabajar con un comité especial, específicamente para movilidad, además teniendo en cuenta que rechazaron el programa Al colegio en bici. Por tal motivo, se invitó nuevamente a reunión del 14 de marzo cuando se llevó a cabo el concejo académico integral.

Allí nuevamente se manifestó la incomodidad del colegio frente al programa, y una disposición parcial para continuar con todo lo que el programa PIBES y los Planes de movilidad escolar pretenden. Por tal motivo, la gestora PIBES, gestionó reunión del rector con el Director de Bienestar Universitario, para que por fin las condiciones se dieran total y no parcialmente e iniciar un proceso serio, completo e integral para el mejoramiento de las condiciones de bienestar a partir de los alcances del plan y que los administrativos y docentes del colegio, no se alcanzan a imaginar que son sus responsabilidades, por ejemplo, con el tema de la seguridad vial y la movilidad segura de todos los actores de la vía.

A partir de toda la gestión, el Rector inicialmente designó el grupo gestor como comité PIBES y los docentes enlaces ayudarían a dinamizar las reuniones y compromisos con levantamiento de información y convocatoria de la comunidad educativa cuando fuere necesario. Los profesionales de la SED se encargarían principalmente de la gestión interinstitucional, tanto para las necesidades físicas expresamente demandadas por el grupo gestor (biblioteca, comedor o auditorio y espacio para bicis), como para otras relacionadas con los componentes PIBES. Con respecto al tema de movilidad sostenible el enlace designado fue el coordinador de convivencia de la jornada mañana, Hernando Cortés.

El comité de movilidad escolar inició, luego de toda la gestión descrita, en la fecha 20 de febrero de 2017 y con reuniones periódicas buscó evidenciar avances y dificultades, según como lo fue requiriendo el mismo proceso y los riesgos reconocidos. Quienes estuvieron al frente de suministrar información y delegar acciones concretas a los docentes, según como sea necesario para el diseño e implementación de los PME, fueron los coordinadores de convivencia de la jornada mañana y el de la jornada tarde y la coordinadora académica para la sede A. Todo este compromiso se vio retrasado por las nuevas disposiciones del concejo académico, reunión en la cual no se llegó a ninguna conclusión ni compromiso.

El comité finalmente hizo su instalación el viernes 28 de abril de 2017 en horas de la mañana con la presencia del Rector y los coordinadores de la sede A, tanto en la jornada mañana como en la tarde y la coordinadora de la sede B. Se invitó a entidades externas como Transmilenio y Secretaría de Movilidad, quienes expusieron su oferta educativa, como parte de uno de los principales ejes del Plan de Movilidad. De esta forma el comité quedó instalado y posteriormente sus reuniones periódicas se llevaron a cabo para socializar los resultados de los diagnósticos, priorizar riesgos y construir un plan de acción acorde con las necesidades y posibilidades de acción del colegio, con la colaboración de entidades externas.

Los miembros del equipo de trabajo de movilidad escolar son:

- ✓ Rafael Cuervo: Rector del Colegio Pablo Neruda
- ✓ Hernando Cortés: Coordinador de Convivencia sede A jornada mañana
- ✓ Luz Stella Cañón: Coordinadora académica sede A
- ✓ María Clemencia Clavijo: Docente representante Sede B
- ✓ Siomara Casadiegos: Coordinadora jornada tarde
- ✓ Wilson Güiza: Coordinador de convivencia jornada tarde
- ✓ Inés Barahona: representante madre de familia
- ✓ Andrés Felipe González: Estudiante representante
- ✓ Leidy Milena Salcedo: pedagoga Al Colegio en Bici – Secretaría de Educación del Distrito
- ✓ Diana Herrera: gestora PIBES – Secretaría de Educación del Distrito
- ✓ Miguel Santana: Profesional PME – Secretaría de Educación del Distrito

5.2. Política de Movilidad Escolar

En reunión del equipo de trabajo de movilidad escolar del colegio, antes de socializar y priorizar los riesgos hallados en los diagnósticos realizados, se preguntó sobre los elementos que debería tener la Política de Movilidad Escolar del colegio Pablo Neruda, es decir, cuáles aspectos del PEI y misionalidad institucional tendrían que orientar cualquier visión de la movilidad y actividades futuras, frente a la seguridad y la sostenibilidad.

De lo anterior surgieron varios elementos que reunidos finalmente resultaron en la siguiente redacción:

Toda acción encaminada a fomentar la movilidad segura y una cultura vial en el colegio deberá enfocarse hacia la formación para la vida conciente, el desarrollo del pensamiento crítico y por ende la autonomía para la autogestión y la toma de decisiones como actores de la vida, haciendo énfasis en el peatón y bici-usuarios, de manera que se active en ellos la ciudadanía responsable y segura frente la ciudad y el medio ambiente.

5.3. Objetivo General de Movilidad Escolar

Conformar una cultura de la movilidad segura, sostenible y activa en la comunidad educativa, de manera que se reconozca en la institución educativa el trabajo dirigido a implementar el Plan de Movilidad escolar y sobre todo, una conciencia más proactiva frente a la seguridad vial, la toma de decisiones y la ciudadanía responsable.

6. *Diagnóstico: Instrumentos Aplicados*

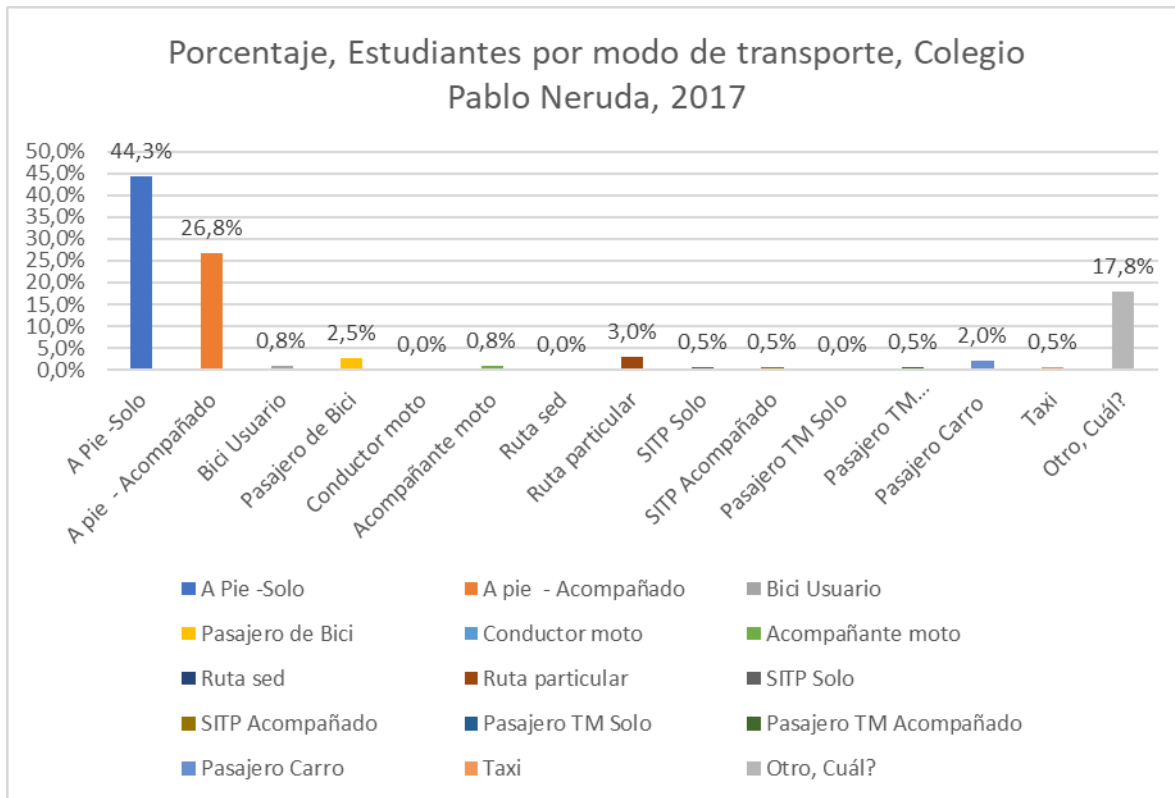
Los instrumentos que se implementaron en la institución son los siguientes:

- ✓ D1. Debido a diferentes contingencias en el calendario académico de la institución y distrital, se aplicó el instrumento a una muestra representativa de 5 estudiantes por curso de la sede A en la jornada mañana y tarde, elegidos al azar y a partir de un cálculo del tamaño óptimo de una muestra con un nivel de confianza del 97%. Para la sede B se aplicó a los estudiantes asistentes de la jornada mañana, aunque no se contó con el 100% de ellos. En total fueron 385 estudiantes abordados de un estimado real de 1810.
- ✓ D2. Se realizó la visita al entorno con ingeniero designado de SDM – DSVCT.
- ✓ D3. Este instrumento se aplicó a los mismos estudiantes y con la misma lógica de selección que el instrumento D1, pero a estudiantes desde cuarto de primaria de la jornada mañana de la sede B, hasta undécimo de la sede A, es decir, a un total de 220 estudiantes.
- ✓ D4. La cartografía social se planteó en el comité de movilidad escolar y con los padres de familia, pero el mismo rector manifiesta que el trabajo con los padres es muy complicado por lo que no se prioriza este modo de levantamiento de información.
- ✓ D5. La pedagoga de ACB, llevó a cabo la encuesta de conocimientos y maniobrabilidad con 20 estudiantes de la jornada mañana de la sede A, que frecuentemente llegan al colegio en bicicleta.

6.1. Datos de Desplazamiento estudiantes

Se recolectó información de cómo se desplazan los estudiantes de la sede A en sus dos jornadas y de la sede B en la jornada mañana, con una muestra representativa de 385 estudiantes.

Gráfica 2 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por los Estudiantes en una semana típica (5 viajes), Colegio Pablo Neruda, 2017



Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

De la anterior gráfica 2 se reconocen tres principales modos de desplazamiento de los estudiantes. Por un lado, están los peatones que llegan solos a estudiar con un 44,3% y por otro, los peatones que llegan acompañados con un 26,8%, adicionalmente, está quienes llegan en otros medios de transporte con 17,8%, es decir, quienes utilizan transporte público tradicional o buses, busetas y otros modos de transporte como carros que prestan el servicio de transporte desde zona Franca hacia el centro de Fontibón y el alimentador de Transmilenio el cual funciona como transporte entre barrios dentro de la localidad. En menor proporción y con porcentajes similares de 2 a 3% están la ruta particular no reconocida, el pasajero de bicicleta y el pasajero de carro particular.

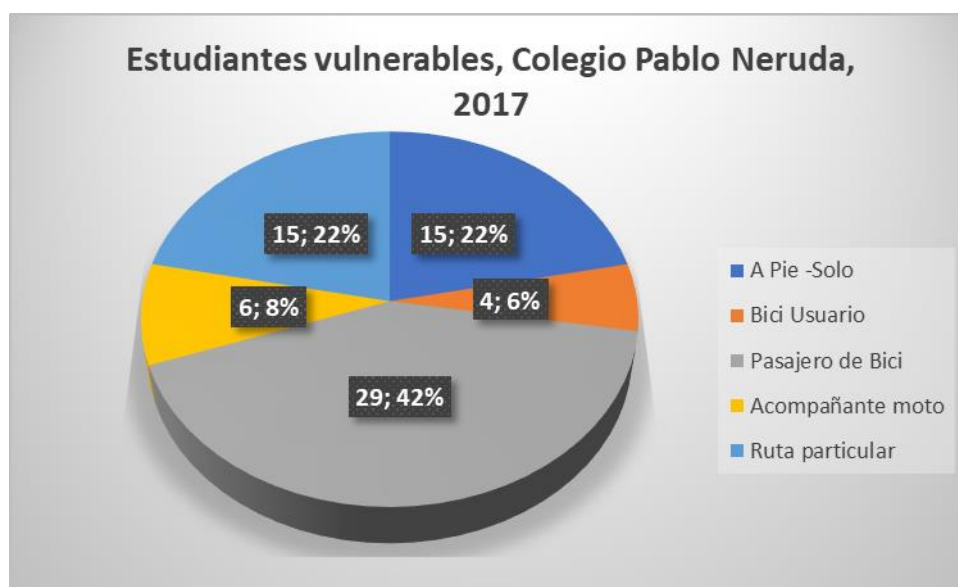
En menor medida, pero para resaltar por ser actores con algún grado de vulnerabilidad más alto, están los bici-usuarios y acompañantes de moto con 0,8%. Este dato de bici-usuarios es relevante para el presente Plan de Movilidad Escolar, pues se quiere dar mayor relevancia, en términos de seguridad vial, a este modo de desplazamiento teniendo en cuenta por otra parte, que el programa de Al Colegio en Bici (ACB) no fue escogido por temas de espacio de ubicación de las bicicletas, lo cual no significa que la bicicleta no sea un vehículo que facilita los desplazamientos de

los estudiantes, porque por el contrario, más de 20 estudiantes utilizan el único ciclo-parqueadero que existe en el colegio.

6.1.1. Riesgos Población Vulnerable (Estudiantes) relacionada con el Modo de Desplazamiento

La siguiente gráfica corresponde a la identificación de los actores viales con mayores riesgos, a partir de los datos obtenidos del instrumento D1, ya que por las condiciones de desplazamiento de los estudiantes desde su hogar al colegio, presentan factores de incidencia en el aumento de probabilidades de eventos viales.

Gráfica 3 Estudiantes Vulnerables en las vías, Colegio Pablo Neruda, 2017



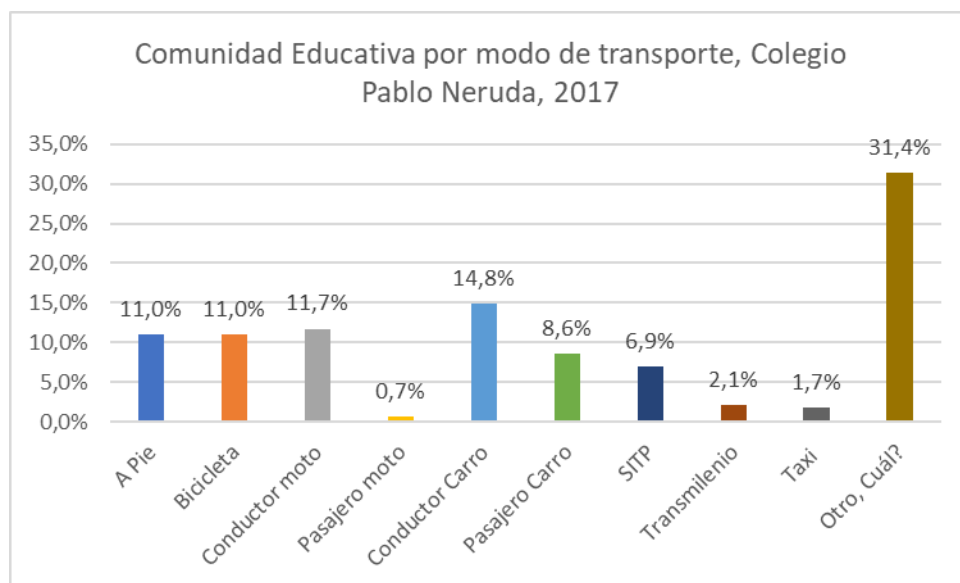
Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Como se observa en la gráfica 3, 69 estudiantes representan una población vulnerable por estar expuestos a mayores riesgos en sus desplazamientos, tanto así que con 29 estudiantes se puede decir que 42%, son pasajeros de bici, en su gran mayoría menores de 10 años; así mismo un 22% de estudiantes se movilizan en rutas particulares no reconocidas de las cuales no se tiene mayor información de la operación adecuada para servicio especial escolar y con la misma proporción de 22% de estudiantes, está quienes llagan al colegio caminando solos teniendo seguramente menos de 12 años por estar estudiando en primaria. Por otro lado, se debe poner cuidado en los pasajeros de motocicleta menores de 10 años con un 8% y los bici-usuarios que representan un 6%, sobre todo porque estos últimos no utilizan elementos de protección, como se puede evidenciar en el numeral 7.6 de diagnósticos de bici-usuarios.

6.2. Datos de Desplazamiento comunidad educativa

La encuesta preguntó a 58 docentes, cuáles son los modos de desplazamiento desde su hogar al colegio, en una semana típica, de lo cual surgieron las siguientes conclusiones:

Gráfica 4 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por la Comunidad Educativa en una semana típica (5 viajes), Colegio Pablo Neruda, 2017



Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Según esta Gráfica 4, de 58 docentes abordados como muestra del total de 97, con un 31,4%, el modo de transporte que más se utiliza es el bus o buseta, seguido por el carro particular como conductores con un 14,8%. En una proporción similar del 11%, están quienes llegan como conductores de moto, quienes llegan a pie y en bicicleta. Por último, están los docentes que utilizan el carro particular como pasajeros, el SITP, el Transmilenio y el Taxi.

6.3. Entorno

Se realizó la visita al entorno de las dos sedes de la institución, con ingeniero designado de SDM – DSVCT. Fueron tres las principales observaciones:

- ✓ Revisión de fases semafóricas en la calle 17 con carrera 100 cercano a la sede B.

Fotografía 2 Entorno Colegio Pablo Neruda, junio 2017



- ✓ Actualización de señales verticales y mantenimiento de las horizontales de la sede B donde también se revisará la posibilidad de reductores de velocidad por la calle 16 i lateral a dicha sede. En la Sede A señalización horizontal y mantenimiento de estoperoles.

Fotografía 3 Entorno Colegio Pablo Neruda Sede B, junio 2017



Fotografía 4 Entorno Colegio Pablo Neruda Sede A, junio 2017



En la Sede A como se observa en la última fotografía, los estoperoles y la señalización vertical es deficiente. Finalmente se recomienda el conocimiento de datos básicos de las rutas particulares, las cuales se parquean en la calle 16 h de la fotografía 4 para los estudiantes de la sede A y en la calle 16 j para la sede B; dicha acción se está llevando a cabo por parte de docentes de la Sede B, pero sin la respuesta total de los conductores.

6.4. Encuesta de Percepción

Este instrumento aborda la percepción de riesgo en los desplazamientos de una muestra representativa de 5 estudiantes por curso desde cuarto hasta undécimo de la sede A y B, para un total de 220 estudiantes.

Tabla 8 Localidades y barrios de Origen, Estudiantes Colegio Pablo Neruda, 2017

LOCALIDAD	BARRIOS	No. De estudiantes
CIUDAD BOLIVAR	ACAPULCO	1
ENGATIVÁ	ÁLAMOS	1
	BOYACÁ REAL	1
FONTIBÓN	ALAMEDA	4
	ATAHUALPA	2
	BATAVIA	3
	BELÉN	3
	BOSTON	8
	CAPELLANÍA	1

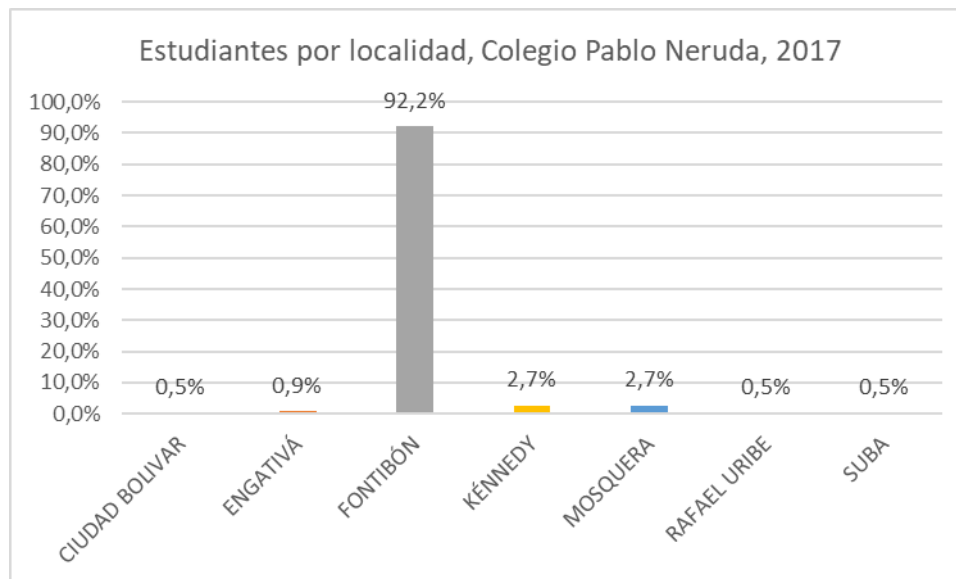


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

	CENTENARIO	14
	COFRADÍA	1
	EL CARMEN	10
	EL CUCO	1
	EL GUADUAL	2
	EL TAPETE	8
	FLANDES	3
	FONTIBON	3
	FONTIBON CENTRO	4
	JORDÁN	2
	KASANDRA	2
	LA ALDEA	2
	LA GIRALDA	2
	LA LAGUNA	28
	LA SOLEDAD	1
	LAS DOS PALMAS	1
	MORAVIA	1
	PUEBLO NUEVO	2
	PUENTE GRANDE	3
	RECODO	17
	SABANA GRANDE	2
	SALAMANCA	1
	SAN PABLO	2
	SAN PEDRO LOS ROBLES	16
	SATURNO	3
	TAPETE	1
	VERSALLLES	1
	VILLA CARMENZA	2
	VILLEMAR	5
	ZONA FRANCA	41
KENNEDY	EL AMPARO	1
	EL TINTAL	3
	EL VERGEL	1
	LA MAGDALENA	1
MOSQUERA	PLANADAS	2
	PORVENIR RIO	4
RAFAEL URIBE	LOMAS	1
SUBA	SUBA RINCÓN	1
Total general		219

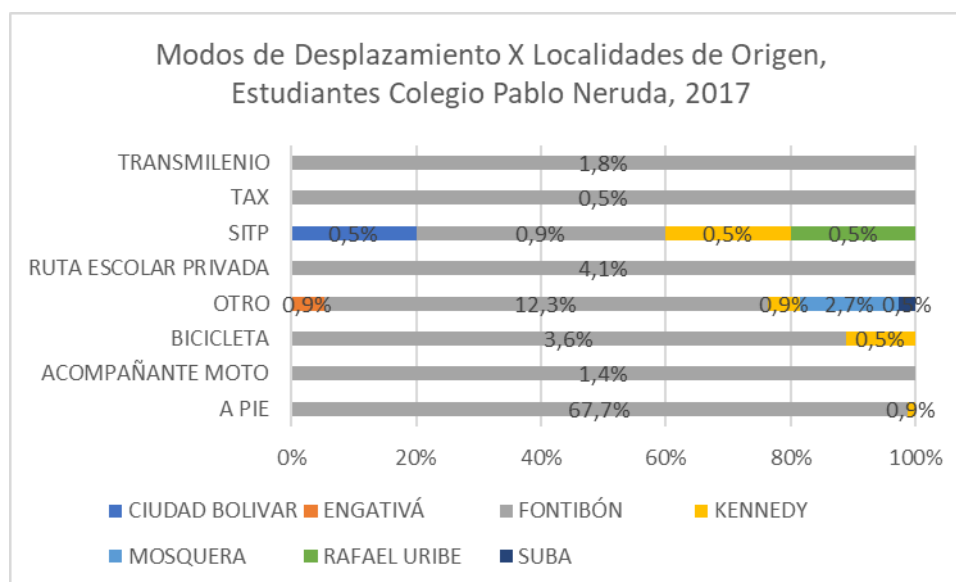
Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Gráfica 1 Porcentaje, Localidades de Origen, Estudiantes Colegio Pablo Neruda, 2017



Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Gráfica 2 Modos de Desplazamiento X Localidades de Origen, Estudiantes Colegio Pablo Neruda, 2017



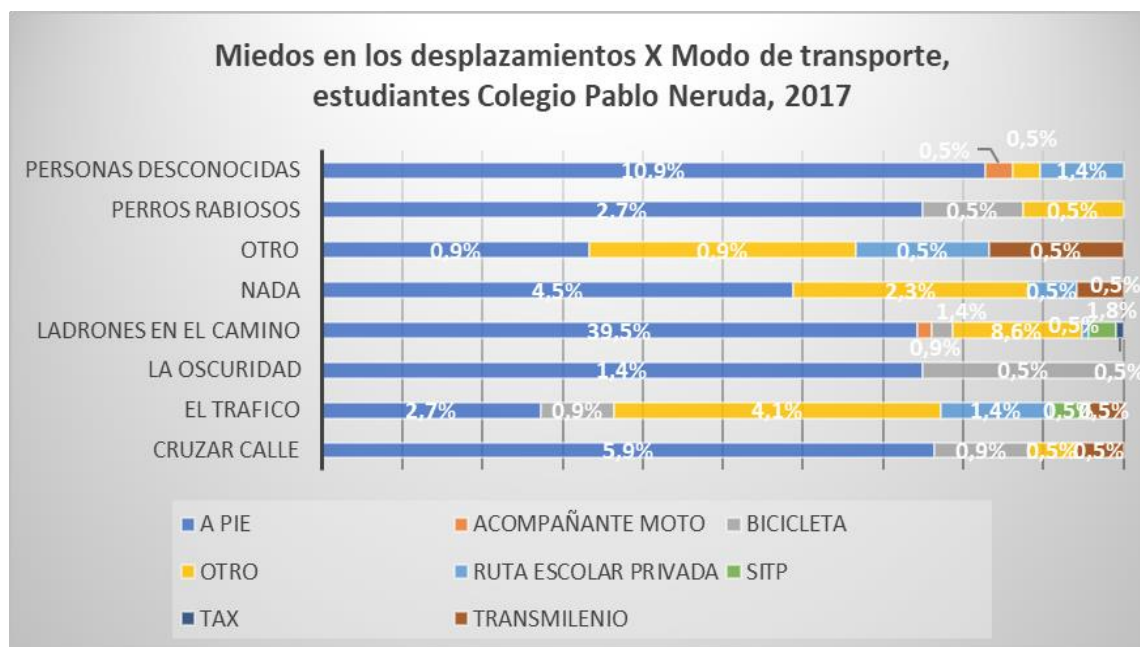
Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

De acuerdo con la tabla 8 y la gráfica 4, Fontibón es la localidad con mayor presencia de estudiantes como punto de origen de sus desplazamientos, apenas obvio por el modelo de asignación de cupos de la Secretaría de Educación del Distrito, sin embargo, existen uno barrios que dentro de la localidad, son lejanos al colegio y allí vale la pena detenerse para pensar en los modos de transporte utilizados en la localidad. Por lo anterior, la gráfica 5 muestra que 67,7% de

estudiantes de Fontibón, viajan a pie, 12,3% viajan en bus, buseta, alimentador o carros particulares que se pagan para acercar al centro de Fontibón y 4,1% de los estudiantes de Fontibón viajan en ruta particular. Esto último permite inferir que los desplazamientos no son tan cercanos pues los barrios de origen son por ejemplo San Pablo, Puente Grande, Sabana Grande, Recodo, Zona Franca o Alameda e incluso de Mosquera con Planadas y Porvenir, lo cual implica por un lado que son recorridos de más de 2 kilómetros y también, que los estudiantes utilizan medios motorizados o incluso la bicicleta, éste último con un 3,6%, es el tercer medio de transporte más utilizado en la localidad y con la muestra obtenida, se puede decir que algunos viajes provienen de Zona Franca por ejemplo.

Por otra parte, en la encuesta de percepción también se indagó sobre los miedos y aspectos que generan seguridad, de esta forma, a continuación, se cruzan los datos de modo de desplazamiento y aspectos que generan inseguridad en los estudiantes:

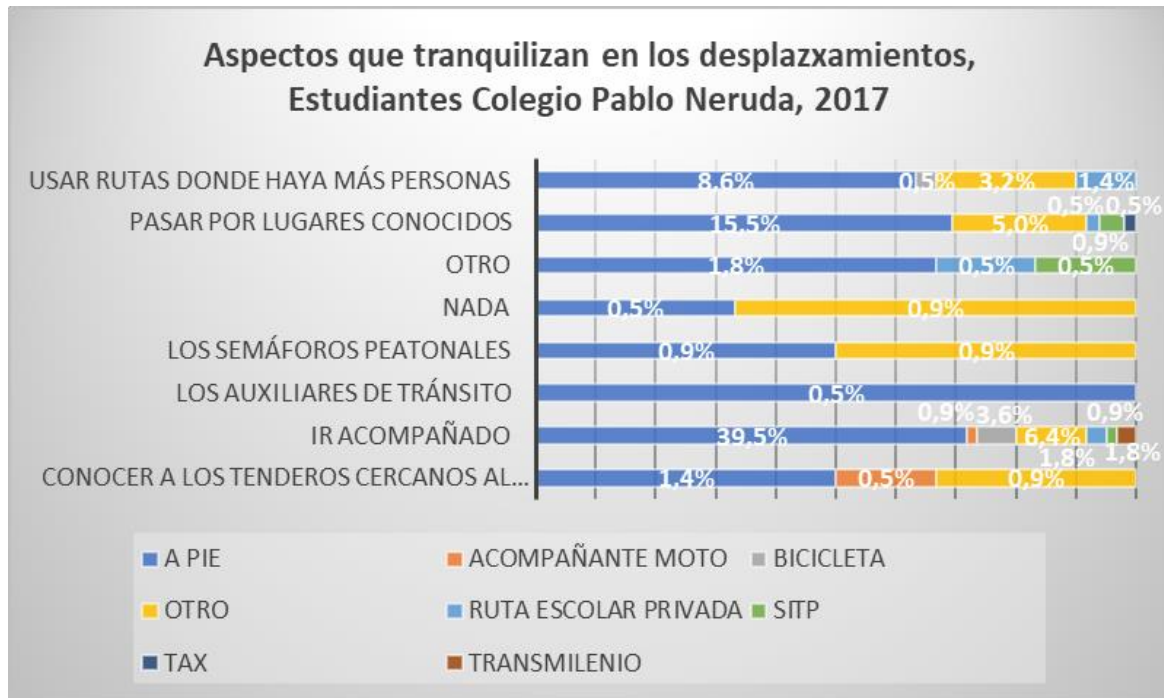
Gráfica 5 Miedos en los desplazamientos, Estudiantes Colegio Pablo Neruda, 2017



Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Así pues, se demuestra que los mayores miedos para los estudiantes en sus desplazamientos son a los ladrones en el camino representados con un 39,5%, a las personas desconocidas, con 10,9% y a cruzar la calle con 5,9%, especialmente para los peatones. Para los pasajeros de bus o buseta y otros medios, el mayor miedo también es a los ladrones en el camino representados con 8,6%, seguido por el tráfico con 4,1%. Es de resaltar el porcentaje total de quienes marcarían NADA, pues ni como peatones ni como pasajeros sienten que están inseguros en sus desplazamientos.

Gráfica 6 Aspectos que tranquilizan en los desplazamientos, Estudiantes Colegio Pablo Neruda, 2017



Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Siguiendo la gráfica 6, particularmente para los peatones, el ir acompañados representa un 39,5% de los aspectos que generan seguridad en los desplazamientos, seguido por pasar por lugares conocidos con 15,5% y por usar rutas donde haya más personas con un 8,6%. Luego, para los que se movilizan como pasajeros en otro medio de transporte, entre ellos, buses y busetas, alimentador o carros particulares que cobran por hacer viajes intra barriales, con un 6,4% se representan a quienes les da tranquilidad ir acompañados y con 5% pasar por lugares conocidos. Por último, vale la pena rescatar la percepción de la representación de ciclistas, dado que 3,6% de ellos posiblemente sentirán seguridad al ir acompañados, aspecto que argumentaría la conformación de un club de ciclistas como estrategia de seguridad y de paso de convivencia y apropiación de la institución educativa y de la ciudad.

6.5. Cartografía Social

La cartografía social se planteó en el comité de movilidad escolar y con los padres de familia, pero el mismo rector manifiesta que el trabajo con los padres es muy complicado por lo que no se prioriza este modo de levantamiento de información.

6.6. Diagnóstico Bici usuarios con bicicletas particulares

Con base en la encuesta y la pista de habilidades se encuentran las siguientes particularidades en el grupo de estudiantes de 20 que se identificaron en la sede A jornada mañana como bici-usuarios frecuentes.

- ✓ Se identifica que todos refieren saber montar en bicicleta y que identifican el concepto de ciclo-parqueadero y las partes de la bicicleta.
- ✓ Reconocen la adecuación de ciclo-parqueaderos en su institución, aunque por estar sin ningún tipo de barrera para su acceso, consideran que no son seguros pues en varias ocasiones otros estudiantes las han tomado para montar al interior de la institución o les alteran aspectos mecánicos de las mismas. También reconocen la existencia de infraestructura para bicicletas y reconocen las vías con poca afluencia vehicular o con presencia de policía y comunidad.
- ✓ Respecto a su imaginario de la bicicleta el 41 % la reconoce como medio de transporte y el 25% como un elemento para hacer ejercicio, aunque en la práctica de habilidades se identificaron dinámicas diferentes en que los estudiantes la usaron como juguete o elemento recreativo de practica de piruetas o para transportar amigos.
- ✓ En mayor porcentaje un accidente, pinchazo o avería mecánica son los riesgos que reconocen al moverse en la bicicleta. De igual manera toman como medidas de precaución el control de la velocidad e identifican que no consideran relevantes los elementos de seguridad.
- ✓ Los estudiantes conocen el significado de las señales de tránsito, pero se identifica que no las respetan. Por otra parte, reconocen que los elementos de seguridad protegen y evitan lesiones, pero el 95% de los estudiantes no los usa.

Se establece como plan de acción el desarrollo de charlas con los padres y/o acudientes y un proceso de formación con estudiantes. Dichos procesos estarán a cargo de la Pedagoga del programa Al colegio en bici y del coordinador de la jornada mañana.

7. Análisis de Resultados

Se realizó el análisis de resultados obteniendo un listado de riesgos, los cuales se relacionaron en una matriz presentada al comité de movilidad escolar del colegio y que ellos mismos calificaron para priorizar intervenciones a planear.

Tabla 9 Situaciones de Riesgo obtenidos del Diagnóstico y calificación, Colegio Pablo Neruda, 2017

PANORAMA DE LAS SITUACIONES DE RIESGO OBTENIDO DE LA MATRIZ, ENCUESTA Y CARTOGRAFÍA					
Situación de riesgo	Descripción y clasificación de la situación de riesgo				
	Comportamiento	Señalización	Infraestructura	Riesgos alrededor de la institución	Calificación
Robos y venta de psicoactivos alrededor de la institución, sobre todo en horas del mediodía y de la salida de la jornada tarde. Presencia de vendedores ambulantes y Mal parqueo.	Estudiantes vulnerables y cercanos ante el influjo de expendedores. Mal parqueo genera riesgos viales. Vendedores ambulantes generan posibilidades de venta de SPA.			Atracos, venta de spa.	17
Parque de la Sede B con problemas de seguridad	Desconocimiento de normatividad y protocolo de ascenso y descenso de estudiantes	Los estoperoles están desgastados, los pictogramas y paso peatonal también y la señalización de zona escolar, no se identifica. Ausencia de señales de prohibido parquear	Las intersecciones vehiculares sin diseño para pasos seguros de peatones, ni reductores de velocidad	Siniestros o eventos viales	13
Calle 16 h, lateral a la entrada de la sede A, resulta congestionada, entre varios aspectos por el parqueo de ciertas rutas a la salida de la jornada tarde. Calle 16Fbis y carrera y carrera 102 con mal parqueo.			Rampas disfuncionales para personas con discapacidad, teniendo en cuenta que en la sede B si hay estudiantes de inclusión.		15



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Calle 16 j, acceso a la sede B y al Hospital de Fontibón, presenta parqueo irregular, incluso de rutas particulares	Irrespeto zona 30	En la sede B no existe señalización de zona escolar o está desgastada	Estoperoles desgastados por la calle 16 h, ausencia de reductores de velocidad. En las calles 16 f y 16 i las intersecciones son inseguras para peatones y la última es una vía de acceso y comunicación de las dos sedes del colegio. Calle 16 i no tiene reductores de velocidad y es transitada por buses tradicionales, SITP y alimentadores.	Siniestros o eventos viales	15
Por lo menos 29 estudiantes se movilizan hacia su colegio en ruta particular	Irrespeto por parte de todos los actores de la vía de los pasos seguros y del espacio de la ciclo-ruta.	Señalización horizontal y vertical desgastada, al igual que la de ciclo ruta y zona 30.	Estoperoles desgastados por la calle 16 h, ausencia de reductores de velocidad	Siniestros o eventos viales	11
Invasión de Andenes por escombros y comercio, además, el acceso de rampas para personas con discapacidad no es funcional tanto en sede a como en b	Conductores no ceden paso a peatones y ciclistas. Estudiantes y familia de dos colegios se aglomeran a horas de salida e ingreso en la carrera 100	Falta señalización de intersección a pesar de existir de zona escolar	Parqueo irregular, Intersección vehicular no planeada en diseño vial	Siniestros o eventos viales.	13



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Altas velocidades de los SITP y vehículos motorizados, especialmente carrera 16f, 16 h y 16 i	Desconocimiento de normatividad y protocolo de ascenso y descenso de estudiantes. Efecto sombra para peatón y estudiantes cruzan la vía para ingresar a las rutas.	Señalización existente de zona escolar y de zona 30, pero no de parqueo		Siniestros o eventos viales	25
Intersección más compleja es la cll 16 h con cra 103a bis, pues no hay paso seguro, no se da prelación a peatones y cicloruta genera conflictos con bicisusuarios o motociclistas.	Los estudiantes de primaria toman su descanso en este parque. A ciertas horas de la tarde se reconoce como un espacio inseguro		Se requiere una señalización o cerramiento para seguridad de los estudiantes	Siniestros o eventos viales y atracos. Peligro por motocicletas que cruzan el parque.	25
Intersección más compleja de la sede B es la cll 16 i con cra 100, pues no se identifica, a pesar del pare, qué vía tiene prelación y se irrespeta el paso peatonal que es a riesgo.	Estudiantes que posiblemente no han desarrollado la percepción del riesgo ni la concepción de las dinámicas velocidad, espacio y tiempo en vehículos.			Siniestros o eventos viales, exposición a inseguridad	25
Por lo menos 15 estudiantes de primaria, de cuarto y quinto, llegan caminando solos a sus sedes.	Falta de formación en seguridad vial, normatividad, mantenimiento, señales simbólicas y comportamiento adecuado en vía para bici usuarios		Vías sin diseño para compartir con bicicletas	Siniestros o eventos viales	17
Estudiantes Biciusuarios (Aproximadamente 21 estudiantes) de las dos sedes utilizan su bicicleta	Desconocimiento de normatividad y adecuado uso de la bicicleta por parte de padres de familia o acudientes.			Siniestros o eventos viales	17



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

para ir a estudiar sin implementos de seguridad y sin conocimientos de seguridad vial. Estudiantes en ciclo-parqueadero pinchan y dañan las bicis					
Por lo menos 29 estudiantes de las dos sedes, desde transición hasta sexto, son pasajeros de bici	Desconocimiento de normatividad y adecuado uso de las motocicletas, por parte de padres de familia o acudientes (menores de 10 años no pueden ser pasajeros de moto)			Siniestros o eventos viales	17
Por lo menos 6 estudiantes llegan a estudiar como pasajeros de moto	No se identifican si estas rutas cumplen con la normatividad de vehículos especiales escolares y aspectos de seguridad vial			Siniestros o eventos viales y ausencia de controles y de seguros ante eventualidades	17
La educación en movilidad segura no se ha incluido como transversal en el currículo de la institución, por lo que la cultura vial aún no está fortalecida en la comunidad educativa	La cultura vial no está insertada en imaginarios y hábitos de la comunidad académica				25
Nivel de riesgo alto		Situación de riesgo de alto impacto, se presenta con frecuencia y de consecuencias muy graves para la comunidad educativa			5
Nivel de riesgo medio		Situación de riesgo que impacta con alguna frecuencia a la comunidad y tiene consecuencias con algún nivel de gravedad			3
Nivel de riesgo bajo		Situación de riesgo que se presenta rara vez y casi nunca tiene consecuencias graves para la comunidad educativa, pero la afecta			1

Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

8. Ficha describiendo Objetivos, Acciones, Evaluación y Seguimiento

Con el anterior panorama de las situaciones de riesgo, éstas se unifican por objetivos comunes, con el fin de definir las acciones y los indicadores para realizar su evaluación y seguimiento. Dicha sistematización se realiza en una ficha por objetivo.

Ficha 1 Objetivo 1 del Plan de Acción, IED Pablo Neruda, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	Fontibón		COLEGIO	Pablo Neruda		
OBJETIVO 1	Promover a partir de diferentes estrategias de gestión interinstitucional y de organización de estudiantes, acciones que minimicen los riesgos asociados a mal parqueo, vendedores ambulantes, robos y expendio de spa en el entorno del colegio y en horas de salida y entrada de estudiantes.					
RIESGOS	1. Robos y venta de psicoactivos alrededor de la institución, sobre todo en horas del mediodía y de la salida de la jornada tarde. Presencia de vendedores ambulantes y Mal parqueo.					
	2. Parque de la Sede B con problemas de seguridad y riñas de estudiantes del Rodrigo Arenas					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIDIOCIDAD	RESPONSABLE/ CARGO	EVIDENCIA
GI / 1. Ruta de contactos y rutas de comunicación	Corto	Noviembre 2017			Profesional PME_SED	Plan de Movilidad, numeral 11.
GI / 2. Gestión con secretaria de seguridad. Frentes de seguridad y estrategias de seguridad para corredores seguros	Corto	28 de septiembre de 2017		Cuando sea necesario	Profesional PME_SED, gestor local de la Secretaría de Convivencia y Seguridad y Comité ME	Evidencia 2. Actas, listados o fotos
GI / 3. Vigilancia canina. Disuade problemas de spa y Policía hace rondas periódicas.	Corto	2017			Comité ME	Evidencia 3. Se está desarrollando
GI – E / 4. Posibilidad de organizar corredores seguros para club de peatones. Profesional PME preguntará a estudiantes sobre corredores seguros y barrios peligrosos	Mediano	Octubre 2017 - I semestre 2018	II semestre 2018	Bimensual	Profesional PME_SED, gestor local de Secretaría de Convivencia y Seguridad y Comité ME	Evidencias 4. Fotos, listados, actas o estrategias para organizar clubes
INDICADOR DE RESULTADOS	Indicador 1. Porcentaje de ejecución de acciones. La fórmula es: (No. de Acciones ejecutadas / No. De Acciones planeadas) *100					
SEGUIMIENTO AL INDICACOR	DESCRIPCIÓN			RESPONSABLE/CARGO		FECHA
	GI / 1. Se entrega en el Plan de Movilidad la ruta de contactos			Profesional PME_SED		Noviembre 2017
	GI / 2. Reunión con Enlace y Gestor			Profesional PME_SED, Gestor Local		Septiembre y

	de la Secretaría de Seguridad			de la Secretaría de seguridad y convivencia		octubre 2017
	GI / 3. Vigilancia canina			Directivas colegio		
	GI – E / 4. Sondeo con estudiantes acerca de corredores seguros y barrios inseguros			Profesional PME_SED		Octubre 2017
CONVENCIONES	GI: Gestión institucional	E: Educación	VM: Vías y Movilidad	AV: Atención a Víctimas	PLAZO	Corto: 1 año Mediano: 1 a 3 años Largo: más de 3 años
	VS: Vehículos Seguros		MS: Movilidad Sostenible			

Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Ficha 2 Objetivo 2 del Plan de Acción, IED Pablo Neruda, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	Fontibón		COLEGIO	Pablo Neruda		
OBJETIVO	Reducir a través de la gestión interinstitucional, los riesgos viales alrededor del colegio frente a parqueo irregular, invasión de andenes, altas velocidades de vehículos, ausencia de pasos seguros y mal estado de la señalización.					
RIESGOS	1. Calle 16 h, lateral a la entrada de la sede A, resulta congestionada, entre varios aspectos por el parqueo de ciertas rutas a la salida de la jornada tarde. Calle 16Fbis y carrera y carrera 102 con mal parqueo.					
	2. Calle 16 j, acceso a la sede B y al Hospital de Fontibón, presenta parqueo irregular, incluso de rutas particulares, conflicto en horas de entrada y salida de estudiantes.					
	3. Invasión de Andenes por escombros y comercio, además, el acceso de rampas para personas con discapacidad no es funcional tanto en sede a como en b					
	4. Altas velocidades de los SITP y vehículos motorizados, especialmente carrera 16f, 16 h y 16 i					
	5. Intersección más compleja es la cll 16 h con cra 103a bis, pues no hay paso seguro, no se da prelación a peatones y ciclo-ruta genera conflictos con bici-usuarios o motociclistas.					
	6. Intersección más compleja de la sede B es la cll 16 i con cra 100, pues no se identifica, a pesar del pare, qué vía tiene prelación y se irrespeta el paso peatonal que es a riesgo.					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE/ CARGO	EVIDENCIA
GI - VM / 5. Gestión con SDM – DSVCT ingenieros para evaluar intervenciones en clave de seguridad vial en el entorno del colegio. Gestión para seguimiento	Corto	Junio 2017		Seguimiento semestral	Profesional PME_SED, profesional SDSVCT_SDM y comité ME JAS	Evidencia 5. Radicado SDM
INDICADOR	Indicador 2A= Porcentaje de gestiones realizadas. La fórmula para obtener el indicador es: (Número de gestiones realizadas/ Número de gestiones proyectadas) *100 Indicador 2B=Porcentaje de gestiones que tuvieron el resultado solicitado. La fórmula para obtener el indicador es: (Número de gestiones efectivas / Número de gestiones realizadas) *100					
SEGUIMIENTO AL INDICACOR	DESCRIPCIÓN			RESPONSABLE/CARGO		FECHA
	GI - VM / 5. Recorrido de entorno con			- Recorrido y seguimiento: Profesional PME SED, profesional		Recorrido: 16 de

	Ingeniera de SDM -DSVCT, quien solicita a SDM intervenciones frente a señalización, semaforización y reductores de velocidad en el entorno del colegio	SDSVCT _SDM y comité ME JAS	junio de 2017
	Seguimientos		

CONVENCIONES	GI: Gestión institucional	E: Educación	VM: Vías y Movilidad	AV: Atención a Víctimas	PLAZO	Corto: 1 año Mediano: 1 a 3 años Largo: más de 3 años
	VS: Vehículos Seguros		MS: Movilidad Sostenible			

Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Ficha 3 Objetivo 3 del Plan de Acción, IED Pablo Neruda, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	Fontibón		COLEGIO	Pablo Neruda		
OBJETIVO	Fomentar en los padres de familia y conductores, el reconocimiento de los riesgos normativos y para la seguridad de los estudiantes al movilizarse en rutas no reconocidas					
RIESGOS	1. Por lo menos 29 estudiantes se movilizan hacia su colegio en ruta particular de las cuales no se tiene información					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE/ CARGO	EVIDENCIA
GI- VS/ 6. Comunicación con gestora local de Fontibón por conflictos con servicios de movilidad SED	Corto	Septiembre 2017		Cuando sea necesario	Gestora local de movilidad _ SED	Evidencia 6. Acta, Peticiones, radicados
GI - VS/ 7. Identificar rutas no reconocidas en sede B y de estudiantes en sede A	Corto	I semestre 2017 Sede B. Sede A, identificación de estudiantes		Anual	Comité ME	Evidencias 7. Notificación o circular en sede B
GI - VS/ 8. Enviar información a padres de familia sobre contratación a rutas particulares. Comunicado de prensa SED socializado en entrega de boletines	Corto	Octubre 2017		Anual	Comité ME. Profesional PME_SED enviará a Comité el comunicado.	Evidencia 8. Comunicado de prensa para padres



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

GI - VS / 9. Ruta pila operativo opcional y operativo con SDM para parqueo irregular	Mediano	2018		Cuando se solicite ante SDM	Comité ME. Profesional PME hará el primer contacto	Evidencia 9. Acta, fotos.
GI – VS/ 10. Notificar a padres de familia de estudiantes que podrían tener beneficio de rutas escolares desde barrios como kasandra, puente grande, para que se inscriban oportunamente en la página WEB SED en servicios de movilidad escolar.	Corto	Noviembre 2017 y 2018		Anual	Comité ME	Acta, circular, fotos, notificación a padres.
INDICADOR	Indicador 3: Porcentaje de acciones implementadas. La fórmula es: (No. de Acciones ejecutadas / No. De Acciones planeadas) *100 Indicador5: Porcentaje de Rutas y-o estudiantes de rutas no reconocidas, identificadas. La fórmula es: (Rutas no reconocidas identificados con contacto y-o estudiantes / rutas no reconocidas identificadas)*100					
SEGUIMIENTO AL INDICADOR	DESCRIPCIÓN			RESPONSABLE/CARGO		FECHA
	GI- VS/ 6.					
	GI - VS/ 7.					
	GI - VS/ 8.					
	GI - VS / 9.					
	GI – VS/ 10.					

CONVENCIONES	GI: Gestión institucional	E: Educación	VM: Vías y Movilidad	AV: Atención a Víctimas	PLAZO	Corto: 1 año Mediano: 1 a 3 años Largo: más de 3 años
	VS: Vehículos Seguros		MS: Movilidad Sostenible			

Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Ficha 4 Objetivo 4 del Plan de Acción, IED Pablo Neruda, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	Fontibón		COLEGIO	Pablo Neruda		
OBJETIVOS	Conformar una cultura vial en el colegio acorde con su enfoque crítico y de deberes ciudadanos para permear en la comunidad educativa la movilidad segura, comportamientos cívicos y el cuidado del entorno y medio ambiente. Apoyar y promover el desplazamiento no motorizado de manera adecuada, segura y educativa.					
RIESGOS	1. Por lo menos 15 estudiantes de primaria, de cuarto y quinto, llegan caminando solos a sus sedes.					
	2. Estudiantes Bici-usuarios (Aproximadamente 21 estudiantes) de las dos sedes utilizan su bicicleta para ir a estudiar sin implementos de seguridad y sin conocimientos de seguridad vial. Estudiantes en ciclo-parqueadero pinchan y dañan las bicis					
	3. Por lo menos 29 estudiantes de las dos sedes, desde transición hasta sexto, son pasajeros de bici					
	4. Por lo menos 6 estudiantes llegan a estudiar como pasajeros de moto					
	5. La educación en movilidad segura no se ha incluido como transversal en el currículo de la institución, por lo que la cultura vial aún no está fortalecida en la comunidad educativa					
	6. Se anexa en el proceso un riesgo asociado a la cultura de bici-usuarios: falta de cultura para bici-usuarios en general de la localidad por uso imprudente del vehículo, especialmente en contravía en el entorno de la sede B					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE/CARGO	EVIDENCIA
MS – E / 11. Encuesta de diagnóstico a bici-usuarios de bici particular y posterior capacitación de ACB sobre seguridad vial, señales, maniobrabilidad, mecánica, Pedagogo socializará estudiantes y cursos de bici-usuarios para invitación a padres.	Corto	Septiembre-octubre 2017		Una vez	Pedagoga ACB_SED y coordinador de convivencia JM sede A	Evidencia 11. Encuestas ACB, Evidencias de formación a bici-usuarios (semana de la prevención y el autocuidado) Evidencia de la invitación a padres
MS – E / 12. Jornadas de asesoría para rutas seguras con cartografía y otra jornada para posible expedición en bici.	Corto	Octubre o noviembre 2017 y I semestre 2018		Una vez	Pedagoga ACB_SED y coordinador de convivencia JM sede A	Evidencia 12. Actas, listados
MS – E / 13. Capacitación a padres y notificación de riesgos, firmar responsabilidad frente a cumplimiento de normas y porte de implementos de seguridad a bici-usuarios de bici particular	Corto	Octubre o noviembre 2017		Una vez	Pedagoga ACB_SED y coordinador de convivencia JM sede A	Evidencia 13. Encuestas ACB, Listado o acta de capacitación a padres en sede A
E / 14. Obras de teatro de SDM para promocionar la seguridad vial y la cultura ciudadana	Corto	Julio 2017	Agosto 2017	Una vez	Pedagogo DSVCT_SDM y comité ME	Evidencia 14. Acta, Listados, fotos, agenda o

						reporte de pedagogo
E / 15. Plan aula SDM para promocionar la seguridad vial y la cultura ciudadana	Corto	Agosto 2017	Agosto 2017	Una vez	Pedagogo DSVCT_SDM y comité ME	Evidencia 15. Acta, Listados, fotos, agenda o reporte de pedagogo
E / 16. FERIA PILO - BUS PARA PRIMARIA SEDE B y entrega de cartillas	Corto	II semestre 2017		Una vez	Gestora TM SA y coordinadora u orientadora SEDE B	Evidencia 16. Acta, Listados, fotos, agenda o reporte de Gestora TM
E / 17. Capacitación a docentes – programa marco	Corto	27 de julio de 2017		Una vez	Pedagogo DSVCT_SDM y comité ME	Evidencia 17. Acta, Listados, fotos, agenda o reporte de pedagogo
AV / 18. Socializar el protocolo de Atención en Siniestros Viales de la Secretarías Distritales de Educación y Movilidad y protocolo e ACB	Corto	Octubre 2017 y I semestre de 2018		Con la entrega del PME. Una vez en 2018	Profesional PME_SED	Evidencia 18. Acta o listados
E/ 19. Socializar el Plan de Movilidad Escolar en la comunidad educativa	Corto	Octubre 2017		Una vez	Profesional PME_SED	Evidencia 19. Acta
E/ 20. Acciones de transversalización de la seguridad vial en el currículo.	Mediano	2017	2018	Cada actividad por área reportada	Comité ME, profesora Clemencia sede B	Evidencias de Sede B.
INDICADOR	Indicador 4: Porcentaje de acciones implementadas. La fórmula es: = (No. de Acciones ejecutadas / No. De Acciones planeadas) * 100. Las acciones planeadas son 9.					
SEGUIMIENTO AL INDICADOR	DESCRIPCIÓN		RESPONSABLE/CARGO		FECHA	
	MS – E / 11. Encuesta ACB de bici propia		Pedagogo ACB_SED y Coordinador Convivencia JM Sede A			
	MS – E / 12. Plan bici					
	MS – E / 13. Notificaciones a padres - bici					
	E / 14. Obras de teatro dirigidas a estudiantes de primaria de la sede B para promocionar la seguridad vial.		Grupo de lúdicas DSVCT_SDM y comité ME		14 y 28 de julio	
	E / 15. Plan aula. Formación en seguridad vial a 754 estudiantes de bachillerato de la sede A jornada mañana.		Pedagogo DSVCT_SDM y comité ME		22,23,24 de agosto de 2017	
	E / 15. Plan aula. Formación en seguridad vial a 467 estudiantes de		Pedagogo DSVCT_SDM y comité ME		28 y 29 de agosto de 2017	

	primaria y bachillerato de la sede A jornada tarde.		
	E / 16. Feria PILO Transmilenio	Gestora local de Transmilenio y comité ME	
	E / 17. Capacitación a docentes formados en seguridad vial y transversalidad (47 docentes formados)	Pedagogo DSVCT_SDM y comité ME	27 de julio de 2017
	AV / 18. Socializar el protocolo de Atención en Siniestros Viales	Profesional PME_SED y comité ME	I semestre de 2018
	E/ 19. Socialización PME	Profesional PME_SED y comité ME	26 de octubre de 2017

CONVENCIONES	GI: Gestión institucional	E: Educación	VM: Vías y Movilidad	AV: Atención a Víctimas	PLAZO	Corto: 1 año Mediano: 1 a 3 años Largo: más de 3 años
	VS: Vehículos Seguros		MS: Movilidad Sostenible			

Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

9. Divulgación y Promoción del Plan de Movilidad Escolar

Una vez se realiza la ficha por cada uno de los objetivos se da a conocer a la comunidad educativa del colegio con el fin de generar compromiso con el PME.

Tabla 10 Divulgación y Promoción, IED Pablo Neruda, septiembre 2017

QUÉ	CÓMO	QUIÉNES	CUÁNDO	DÓNDE	PARA QUÉ
Acciones de un proceso educativo que ayudan a comunicar para generar compromiso del PME.	Acciones organizadas y definidas para comunicar el PME desde y hacia la comunidad escolar.	La comunidad escolar; el entorno escolar; redes de apoyo público y privado.	La promoción se debe hacer de manera permanente, transversal y sostenible con la comunidad educativa.	Física en el plantel educativa y en el entorno; virtual usando medios masivos.	El conocimiento genera la capacidad de tomar decisiones, comprometerse y participar.
1. Socialización en las reuniones con padres.	A través de los profesores, con reporte de actividades realizadas, volantes o afiches, en reuniones de	La comunidad escolar; redes de apoyo público y privado.	Entrega de boletines, Día de la familia y otros espacios	En los salones de clases, en la página web, en medios de comunicación, carteleros	Socializar, Poner en conocimiento a la comunidad en general sobre el PME



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

	padres.				
2. Actividades propias de las áreas por parte de los profesores	A través de las asignaturas, articulando el tema de movilidad y seguridad vial al currículo	Los profesores con los estudiantes.	En el tiempo correspondiente a cada asignatura.	En cada aula de clase o cancha deportiva.	Para que interioricen el PME y lo pongan en práctica en su cotidianidad
3. Talleres programados por la Secretaría de Movilidad u otras entidades. Campaña bicipensante de SDM	Talleres recreo-didácticos, teóricos y prácticos.	Representantes de la secretaria de movilidad u otras entidades, los estudiantes, docentes y padres.	En el transcurso del último semestre 2017 y primer semestre 2018	Dentro de colegio y fuera de él.	Para fomentar la cultura vial y de la movilidad segura en todos los actores de la vía

Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Ver anexos Divulgación y promoción en numeral 10.2.

10. Anexos

Cada uno de los numerales de anexos que se presentarán a continuación se encontrarán en una carpeta digital y además están los que el colegio considere anexar en su momento. Se relacionan de esta forma la normatividad, documentos de apoyo, instrumentos, actas, directorio para la ruta de gestión, registro fotográfico de todo el trabajo realizado durante el año 2017 en el colegio, el protocolo de atención a víctimas de siniestros viales, un glosario y anexos de la iniciativa en movilidad exitosa desarrollada por los padres de familia.

- 10.1. Normatividad
- 10.2. Actas de Reunión y/o Gestión.
- 10.3. Instrumentos de Diagnóstico
- 10.4. Registro fotográfico
- 10.5. Directorio de rutas para la gestión
- 10.6. Documentos de Apoyo
- 10.7. Protocolo de atención a víctimas de siniestros viales
- 10.8. Glosario
- 10.9. Iniciativas de movilidad escolar