

IED ATANASIO GIRARDOT

PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

COOPERACIÓN TÉCNICA – DIRECCIÓN DE BIENESTAR ESTUDIANTEL

PROFESIONAL – MIGUEL DAVID SANTANA R.

Tabla de contenido

Localidad Antonio Nariño – IED Atanasio Girardot	6
1. Ficha Técnica	6
2. Introducción	7
3. Antecedentes	8
3.1. Marco Normativo del Plan de Movilidad Escolar	8
3.2. Datos de Accidentalidad en el Distrito Capital	12
4. Características de Movilidad del Colegio	15
5. Proyecto Institucional Educativo – PEI	16
5.1. Misión	16
5.2. Visión	16
6. Comité y Política de Movilidad Escolar	16
6.1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar	16
6.2. Política de Movilidad Escolar	17
6.3. Objetivo General de Movilidad Escolar	18
7. Diagnóstico: Instrumentos Aplicados	18
7.1. Datos de Desplazamiento estudiantes	19
7.2. Datos de Desplazamiento comunidad educativa	22
7.3. Entorno	23
7.4. Encuesta de Percepción	35
7.5. Cartografía Social	40
7.6. Diagnóstico Bici usuarios con bicicletas particulares	41
8. Análisis de Resultados	43
9. Ficha describiendo Objetivos, Acciones, Evaluación y Seguimiento	46
10. Divulgación y Promoción del Plan de Movilidad Escolar	51
11. Anexos	52
11.1. Normatividad	53
11.2. Actas de Reunión y/o Gestión.	53
11.3. Instrumentos de Diagnóstico	53
11.4. Registro fotográfico	53
11.5. Directorio de rutas para la gestión	53
11.6. Documentos de Apoyo	53
11.7. Protocolo de atención a víctimas de siniestros viales	53
11.8. Glosario	53
11.9. Iniciativas de movilidad escolar	53

Lista de Fotografías

Fotografía 1 Panorámica, Colegio Atanasio Girardot Sede A, 2017	6
Fotografías 2 Acceso principal Sede A, entrada y salida de estudiantes 12: 00 am, Colegio Atanasio Girardot, 2017	23
Fotografías 3 Acceso desde occidente, Calle 14 sur. Sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017.....	24
Fotografía 4 Intersección Carrera 29 con calle 14 sur frente al acceso a la sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017	25
Fotografía 5 Congestión de estudiantes por el acceso principal, 12:00 am, sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017	25
Fotografías 6 Paso indebido a media cuadra del semáforo. Carrera 27 con calle 14 sur, sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017	26
Fotografía 7 Paso indebido a media cuadra del semáforo. Carrera 27 con calle 14 sur, sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017	27
Fotografías 8 Ciclo-ruta Río Fucha contigua al acceso posterior de la sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017	28
Fotografías 9 Calle 18 sur, vía de acceso principal, Sede C Colegio Atanasio Girardot, 2017	29
Fotografías 10 Intersección Calle 18 sur con carrera 29, Sede C Colegio Atanasio Girardot, 2017 ..	30
Fotografía 11 Basuras, Intersección Calle 18 sur con carrera 29, Sede C Colegio Atanasio Girardot, 2017	31
Fotografía 12 Carrera 23 y parque contiguo, Sede B Colegio Atanasio Girardot, 2017	31
Fotografía 13 Calles laterales, carrera 23 y 24a, Sede B Colegio Atanasio Girardot, 2017	32
Fotografía 14 Acceso a la Sede B y Comité ME, Colegio Atanasio Girardot, 2017	33
Fotografía 15 Cartografía, Padres de familia, Colegio Atanasio Girardot sede A, agosto, 2017	40

Lista de Gráficas

Gráfica 1 Total de siniestros menores de edad por localidad, Bogotá D.C., enero a julio de 2017 ..13	
Gráfica 2 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por los Estudiantes en una semana típica (5 viajes), Colegio Atanasio Girardot, 201719	
Gráfica 3 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por la Comunidad Educativa en una semana típica (5 viajes), Colegio Atanasio Girardot Sede A, jornadas mañana y tarde, abril 201722	
Gráfica 4 Porcentaje, Localidades de Origen, Estudiantes Colegio Atanasio Girardot, 201737	
Gráfica 5 Modos de Desplazamiento X Localidades de Origen, Estudiantes Colegio Atanasio Girardot, 201738	
Gráfica 6 Miedos en los desplazamientos, Estudiantes Colegio Atanasio Girardot, 201739	
Gráfica 7 Aspectos que tranquilizan en los desplazamientos, Estudiantes Colegio Atanasio Girardot, 201739	

Lista de Tablas

Tabla 1 Normograma sobre Movilidad, Colombia.....9	
Tabla 2 Siniestros menores de edad por localidad y por mes, Bogotá D.C., enero a julio de 2017 ..12	
Tabla 3 Menores de edad fallecidos en siniestros viales por rango de edad y sexo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017.....13	
Tabla 4 Menores de edad fallecidos en siniestros viales por condición, Bogotá D.C., enero a agosto de 201714	
Tabla 5 Menores de edad lesionados en siniestros viales por rango de edad y sexo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017.....14	
Tabla 6 Menores de edad lesionados como pasajero y acompañante por Vehículo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017.....14	
Tabla 7 Menores de edad lesionados como conductores por Vehículos, Bogotá D.C., enero a julio de 201714	
Tabla 8 Lista de riesgos Población Vulnerable, Colegio Atanasio Girardot, 201720	
Tabla 9 Oportunidades y falencias frente a infraestructura y espacio público.....34	

Tabla 10 Localidades y barrios de Origen, Estudiantes Colegio Atanasio Girardot, 2017	35
Tabla 11 Cursos con Bici-usuarios	42
Tabla 12 Situaciones de Riesgo obtenidos del Diagnóstico y calificación, Colegio Atanasio Girardot, 2017	43
Tabla 13 Divulgación y Promoción, IED Ricaurte, septiembre 2017	51

Lista de Fichas

Ficha 1 Objetivo 1 del Plan de Acción, IED Atanasio Girardot, septiembre 2017	46
Ficha 2 Objetivo 2 del Plan de Acción, IED Atanasio Girardot, septiembre 2017	47
Ficha 3 Objetivo 3 del Plan de Acción, IED Atanasio Girardot, septiembre 2017	48
Ficha 4 Objetivo 4 del Plan de Acción, IED Atanasio Girardot, septiembre 2017	49

Localidad Antonio Nariño – IED Atanasio Girardot

Fotografía 1 Panorámica, Colegio Atanasio Girardot Sede A, 2017



1. Ficha Técnica

- **Dirección:** Sede A: Calle 14 sur No 28 – 06
Sede B: Carrera 23 No. 4-04 sur
Sede C: Calle 18 sur No. 29b-35
- **Correo Electrónico:** iedatanasiogirardot@gmail.com
- **Nombre del Rector:** Alfonso Robayo Blanco
- **Teléfonos de contacto:** 2 039 424, 2 031 712
- **Correo Electrónico:** rectoriaagirardot15@gmail.com, coldiatanasiogirar15@redp.edu.co
- **Relación de los actores institucionales enlaces:**
 - Patricia Sánchez: Coordinadora JM sede A:
 - Carmenza Martínez: Orientadora JM sede A
 - Ángela Torres- Orientador JT sede A
 - Lady Leal: Docente Edu Física
- **Personal docente:** 105. 44 jornada mañana, 40 jornada tarde, 21 jornada única.
- **Relación - estudiantes:**
 - 2436 aproximadamente de las tres sedes. Sede A, Jornada mañana: 15 cursos de primera infancia, 15 cursos de primaria y 15 cursos de bachillerato; Jornada tarde: 15 cursos de

primaria y 15 cursos de bachillerato. En sedes B y C jornada única con 179 y 117 estudiantes respectivamente.

- **Siniestros viales:** no se reportan eventos en el presente año y el colegio no tiene una estrategia para conocerlos ni hacerles seguimiento.
- **Nombre del responsable PIBES:** Elizabeth González
- **Nombre gestor Territorial ME:** Andrés David Riaño
- **Nombre pedagogo ACB:** Sergio Linares

(Fuente: Caracterización de la institución educativa José Rufino Cuervo, Gestor PIBES, SED, 2017).

2. Introducción

En cumplimiento del decreto 594 de 2015 y a la ley 1503 de 2011, la institución educativa Atanasio Girardot de la localidad de Antonio Nariño, en Bogotá D.C, en el marco del Plan Integral de Bienestar Estudiantil (PIBES), se propuso llevar a cabo un Plan de Movilidad Escolar acorde con sus necesidades, características y problemáticas teniendo en cuenta la normatividad vigente y su responsabilidad con la vida de la comunidad educativa. Es sabido que el tema de la seguridad vial, es una problemática de salud pública con impacto en todo el mundo y los planes de la OMS, nacionales y distritales, están encaminados a disminuir, también acogiendo una Visión Cero, las vidas humanas comprometidas en siniestros viales. De esta forma, el Plan de Movilidad pretende ser una oportunidad para que la institución educativa se organice frente estos propósitos mundiales, frente a la preocupación por los riesgos viales y genere acciones autónomas para coadyuvar con todo el apoyo institucional del gobierno Distrital, en la consolidación de perspectivas de ciudad que dejen en el centro una real intención educativa hacia cambios de hábitos y conductas seguras en vía y hacia el cuidado de la vida como valor supremo.

Por tanto, se presenta a continuación el Plan de Movilidad Escolar del colegio Atanasio Girardot, el cual es resultado de todo un trabajo mancomunado de la institución, a nombre del comité de movilidad escolar y la Secretaría de Educación Distrital, en armonía con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y otras entidades, para configurar acciones que buscan insertarse en la dinámica y derroteros de la institución, independientemente de una administración distrital o de un cuerpo docente y administrativo determinado.

El Plan de Movilidad Escolar del colegio Atanasio Girardot, es uno de los primeros de los colegios oficiales del Distrito Capital y del país, ya que es una institución pionera, junto con otros 43 colegios, en acoger una perspectiva en pro de la seguridad vial y de la movilidad segura, sostenible y activa. Su particularidad radica en toda la movilización institucional para que el tema realmente sea dinamizado, especialmente con miras a fortalecer la autogestión y la generación de cultura ciudadana dentro y fuera de la institución.

3. Antecedentes

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.

3.1. 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.

3.1.1. 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”.

3.1.2. 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.

3.2. 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

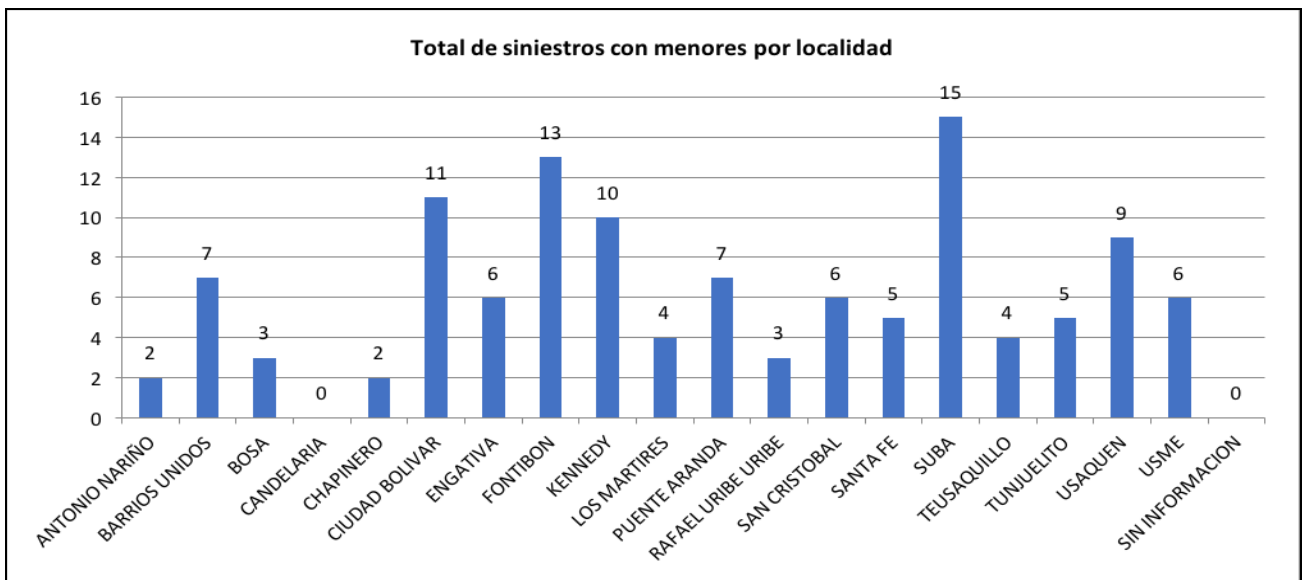
LOCALIDAD	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
ANTONIO NARIÑO		1	2	2	5	1	2
BARRIOS UNIDOS	3	8	2	1	2	1	5
BOSA	7	8	11	7	15	14	10
CANDELARIA	1		3				
CHAPINERO	2	4	5	2	2	3	2
CIUDAD BOLIVAR	8	14	17	9	13	16	14
ENGATIVA	9	19	12	7	13	6	12
FONTIBON	3	8	2	4	6	3	6
KENNEDY	13	20	20	17	22	13	19
LOS MARTIRES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

4. Características de Movilidad del Colegio

- ✓ El colegio está ubicado entre la carrera 27, la Avenida calle 1 y el río Fucha. Contigua a la sede A, se encuentra la rotonda donde convergen 5 vías, la carrera 27, la calle 1, la transversal 24b, la calle 11 sur y la calle 8 sur, esto resulta importante debido a que la única oportunidad de paso seguro para peatones es un semáforo peatonalizado y con cebra por la carrera 27 a la altura de la calle 14 sur que no siempre se respeta.
- ✓ En lo que respecta a Movilidad, son dos los modos de desplazamiento más frecuentemente usados: primero a pie con 63 %, seguido por pasajeros de ruta escolar particular con un 10%, pasajeros de carro particular con 8% y pasajeros de bicicleta con 5%.
- ✓ Es relevante el hecho que por la ronda del río Fucha exista una ciclorruta y bici-carril por la calle 11 sur, pues facilitaría el uso de este medio de transporte, sin embargo, la percepción de inseguridad por dichos corredores es alta, por la presencia de habitantes de calle, lo poco transitado y el conocimiento de casos de robos de bicicletas y peatones, todo ello genera que la comunidad prefiera otras vías no tan seguras en términos viales, pero sin exposición a los peligros de robos.
- ✓ Es importante la cantidad de rutas escolares que prestan sus servicios particulares a los padres y estudiantes, pues esto genera factores de riesgo en horas de entrada y salida de estudiantes al medio día y alrededor de las 6pm. Las razones son la congestión peatonal, sumada a la invasión del espacio público o andenes por parte de vendedores informales y a la presencia de rutas de la SED y vehículos particulares parqueados en una vía de doble sentido, lo cual ocasiona conflictos viales que aumentan cada día la probabilidad de ocurrencia de eventos viales y que podrían ser desafortunados para los estudiantes o la comunidad educativa.
- ✓ Por todo el entorno de la rotonda ya mencionada y especialmente por la calle 8 sur, por donde llegan estudiantes del occidente y norte, no existen pasos seguros para peatones, excepto el semáforo poco funcional para estos trayectos, que se encuentra en la carrera 27.
- ✓ El uso de la bicicleta en esta institución es alto, conforme a los bici-parqueaderos que existen, sin embargo, no todos se pueden utilizar, pues por estar ubicados en un sector del colegio donde no siempre hay vigilancia y cercanos a la malla límite, han ocurrido varios robos, lo cual produce desconfianza para utilizarlos y por ende, para utilizar la bicicleta en ausencia de lugar dónde dejarla.

5. Proyecto Institucional Educativo – PEI

El PEI del colegio apunta a acciones transformadoras para la promoción del ser humano y su lema es: "ciudadanos líderes sanos e innovadores". Los ejes transversales son: comunicación y cultura ciudadana; desarrollo del pensamiento y, promoción y prevención.

(Fuente: Caracterización de la institución educativa José Rufino Cuervo, Gestor PIBES, SED, 2017).

5.1. Misión

El colegio Atanasio Girardot es una institución distrital de educación preescolar, básica y media fortalecida que forma personas con competencias axiológicas intelectuales y laborales orientadas al desarrollo del pensamiento; con acciones de promoción y prevención para la consolidación de los proyectos de vida éticos, estéticos, cívicos y ambientales que contribuyan al mejoramiento de su calidad de vida y la de su comunidad.

5.2. Visión

Para el año 2020, el colegio Atanasio Girardot será reconocido por la formación de ciudadanos líderes, sanos e innovadores con competencias axiológicas, intelectuales y laborales que contribuyan al desarrollo sostenible de su entorno.

6. Comité y Política de Movilidad Escolar

Las primeras dos fases del Plan de Movilidad Escolar – PME, tienen que ver con la conformación del Comité y la política de Movilidad Escolar- ME. En el colegio José Asunción Silva, todas las decisiones de este tipo de instancias participativas están a cargo de la Rectora de la institución, por lo que fue ella quien decidió y decidirá, sobre los tiempos y modos para las construcciones que se explican a continuación.

6.1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar

Desde el concejo directivo de la institución, reunido el 10 de marzo, se designó a un docente enlace con quien se trabajó en la conformación de un comité para trabajar específicamente el Plan de Movilidad Escolar desde su gestión.

La instalación del comité se llevó a cabo el 5 de mayo de 2017 en horas de la mañana con la presencia de las orientadoras Carmenza Martínez de la mañana, y Ángela Torres de la Tarde. La coordinadora Elvira Pedraza de la jornada mañana asistió, al igual que representantes de entidades externas, de Transmilenio y de Secretaría de Movilidad. El Rector estuvo pendiente de iniciar esta instalación y de que toda la comunidad se entere de qué son los PIBES y los PME, así como de vincular a representantes de la jornada tarde como el coordinador Santiago Yepes y la coordinadora Myriam Duran quienes colaboraron en la aplicación de diagnósticos de desplazamientos y percepción de riesgo de estudiantes.

Este comité de movilidad escolar es el mismo comité PIBES, el cual se planteó reunirse en lo posible, cada jueves según los temas a tratar con socialización previa de la agenda de la reunión. No siempre se tratarán temas exclusivos de PIBES o del Plan de Movilidad, pero el espacio queda instituido para darle continuidad y reconocimiento a todos los procesos PIBES. En la primera reunión entonces, se configuró una dinámica de trabajo, se socializaron ofertas de instituciones como Secretaría de Movilidad y Transmilenio y además se identificó el espacio como un ente decisivo y de trabajo en equipo para gestionar y organizar acciones de acuerdo con los datos obtenidos de los diagnósticos.

Posteriormente, las reuniones fueron de priorización de riesgos, construcción de la política de movilidad escolar, discusión de temas asociados a la seguridad vial y planeación de acciones a corto, mediano y largo plazo. Finalmente, el equipo de trabajo queda constituido y con toda la información del proceso de PME para que autónomamente desarrollen la implementación y seguimiento de sus propias acciones, así como con la responsabilidad de hacer el seguimiento de la validación del PME por parte de las entidades del distrito y movilizar aprendizajes según las futuras eventualidades o conflictos.

Finalmente, el comité de Movilidad Escolar quedó instituido con las siguientes personas:

- Alfonso Robayo: Rector
- Patricia Sánchez: Coordinadora Académica JM sede A
- Elvira Pedraza: Coordinadora de Convivencia JM sede A
- Myriam Durán: Coordinadora Académica JT sede A
- Santiago Yepes: Coordinador de convivencia JT sede A
- Sandra Liliana Cano: Coordinadora sede C
- Carmenza Martínez: Orientadora JM sede A
- Ángela Torres- Orientador JT sede A
- Lady Leal: Docente Edu Física
- Miguel Santana: Profesional PME de la Secretaría de Educación
- Elizabeth Rodríguez: Gestora territorial PIBES de la Secretaría de Educación

6.2. 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 Atanasio Girardot, 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 siempre tendrán que estar resaltados y los cuales tendrán que tener la visión y orientación de la movilidad segura:

- ✓ Proyectos cívicos y de cultura ciudadana
- ✓ Proyectos con conciencia ambiental
- ✓ Uso adecuado y cuidado de la ciudad
- ✓ Prevención y promoción
- ✓ Autocuidado, propio, de la ciudad, del espacio público y del otro.
- ✓ Renovar aprendizajes – hacerlos vivenciales

Dichos elementos quedaron avalados por el comité ME, armonizados de la siguiente manera, como una redacción definitiva de la Política de Movilidad Escolar del Colegio Atanasio Girardot:

Coadyuvar en la generación y promoción de la movilidad segura a partir de comportamientos cívicos, cuidado personal, colectivo y del medio ambiente desde el currículo de la institución, así como desde la cotidianidad de los desplazamientos de la comunidad educativa, aprovechándolos en lo posible como oportunidades pedagógicas.

6.3. Objetivo General de Movilidad Escolar

Promover una cultura institucional de la movilidad segura y sostenible desde el currículo y hacia las prácticas cotidianas de desplazamiento.

7. Diagnóstico: Instrumentos Aplicados

La fase de diagnósticos o recolección de información acerca de la movilidad escolar corresponde a la Fase 3 donde se propuso una gama de instrumentos descritos de la siguiente manera:

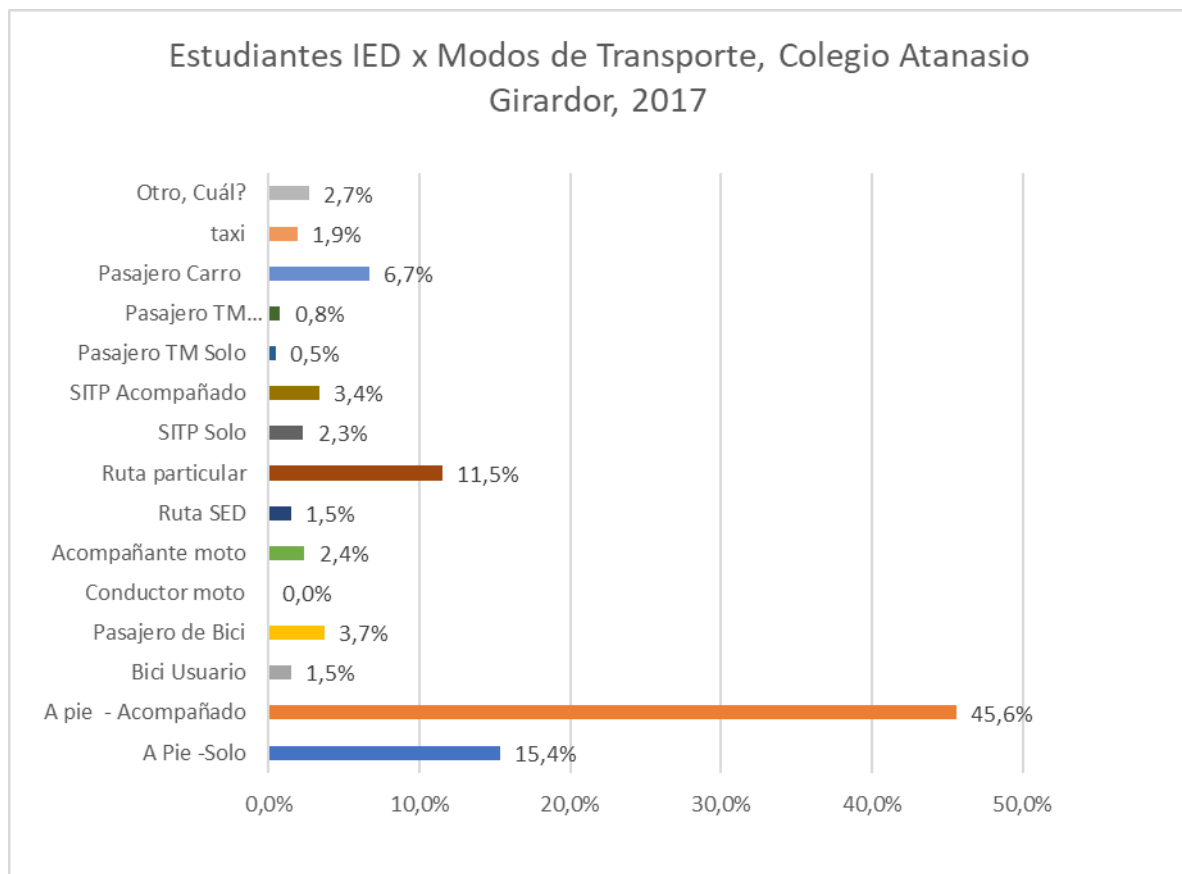
- ✓ D1. Se aplicó este instrumento para contabilizar los desplazamientos de la comunidad educativas y estudiantes de la sede A, tomada como ejemplo y modelo, para un total de 1979 estudiantes abordados.
- ✓ D2. Se realizó visita de entorno con el Ingeniero designado de la Secretaría Distrital de Movilidad – DSVCT, en el mes de agosto de 2017, de lo cual surgieron varias conclusiones descritas en el numeral 7.3 de entorno.
- ✓ D3. Su ejecución se llevó a cabo a través de encuestas aplicadas a 5 estudiantes representantes de 42 cursos desde cuarto hasta undécimo de la sede A y de ambas jornadas, con un total de 210.
- ✓ D4. La cartografía social, se llevó a cabo con el consejo de padres en el mes de agosto. Las conclusiones se observan en el numeral 7.5 de cartografía social.

- ✓ D5. El pedagogo de Al Colegio en Bici, se encargó de aplicar la encuesta de conocimientos y maniobrabilidad, a los estudiantes identificados por el diagnóstico D1 y otros que se fueron sumando al uso de la bicicleta particular, para posteriormente planear acciones de un plan en bici propia junto con el comité ME.

7.1. Datos de Desplazamiento estudiantes

Se recolectó información de cómo se desplazan los estudiantes de la sede A, la cual será tomada como modelo de construcción del Plan de Movilidad Escolar. Frente a los estudiantes, el total abordado fueron 1979 de la jornada mañana y tarde incluyendo 15 cursos de jardín y transición.

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



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

De la anterior gráfica se reconocen dos principales modos de desplazamiento de los estudiantes desde transición hasta undécimo con un total de 1979 estudiantes abordados. Por un lado, están los peatones que llegan acompañados a estudiar con un 45,6% y por otro, los peatones que llegan

solos con un 15,4%. En menor proporción, pero con cantidades importantes, están quienes llegan en rutas escolares particulares no reconocidas, es decir 231 niños y niñas que representan 11,5% del total de estudiantes. Además, se encuentran 6,7% de pasajeros de carro particular, 3,7% de pasajeros de bici y 3,4% de pasajeros de SITP que llegan acompañados. En menor medida con menos del 3% están quienes llegan como pasajeros de bus o buseta, como pasajeros de moto, en SITP solos, en taxi, en ruta de la SED y como bici-usuarios.

Este último dato es relevante para el presente Plan de Movilidad Escolar, pues se quiere dar mayor relevancia a este modo de desplazamiento teniendo en cuenta por otra parte, que al momento de tomar los datos en el primer semestre del 2017, aún no comenzaba el proceso de Al Colegio en Bici (ACB) y 33 estudiantes manifestaron usar la bicicleta para llegar al colegio, sin embargo, después de iniciar todo el programa ACB, pareciera que se impulsó un mayor uso de bicicleta por parte de estudiantes con bici propia, ya que de un total de 33, se pasó a 37; con ellos se propone un plan bici escolar para el 2018.

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

La siguiente lista de riesgos corresponde a la identificación de los actores viales, a partir de los datos obtenidos del instrumento D1, que por sus condiciones de movilidad, desde su hogar al colegio, presentan factores de incidencia en el aumento de probabilidades de eventos viales.

Tabla 8 Lista de riesgos Población Vulnerable, Colegio Atanasio Girardot, 2017

Riesgo	Grados	Total Estudiantes
A Pie Solo	(26 ESTUDIANTES DE PRIMARIA JM) (19 ESTUDIANTES DE PRIMARIA JT)	45
Bici-usuarios	(20 ESTUDIANTES JM) (13 ESTUDIANTES JT)	33
Pasajeros de Bici	(68 ESTUDIANTES JM) (24 ESTUDIANTES JT)	92
Pasajeros de moto	(37 ESTUDIANTES PRIMARIA JM)	50

	(13 ESTUDIANTES PRIMARIA JT)	
Rutas particulares	(131 ESTUDIANTES JM)	231
	(100 ESTUDIANTES JT)	
Pasajero TM solo	1 ESTUDIANTE DE PRIMARIA, 5to JM	1

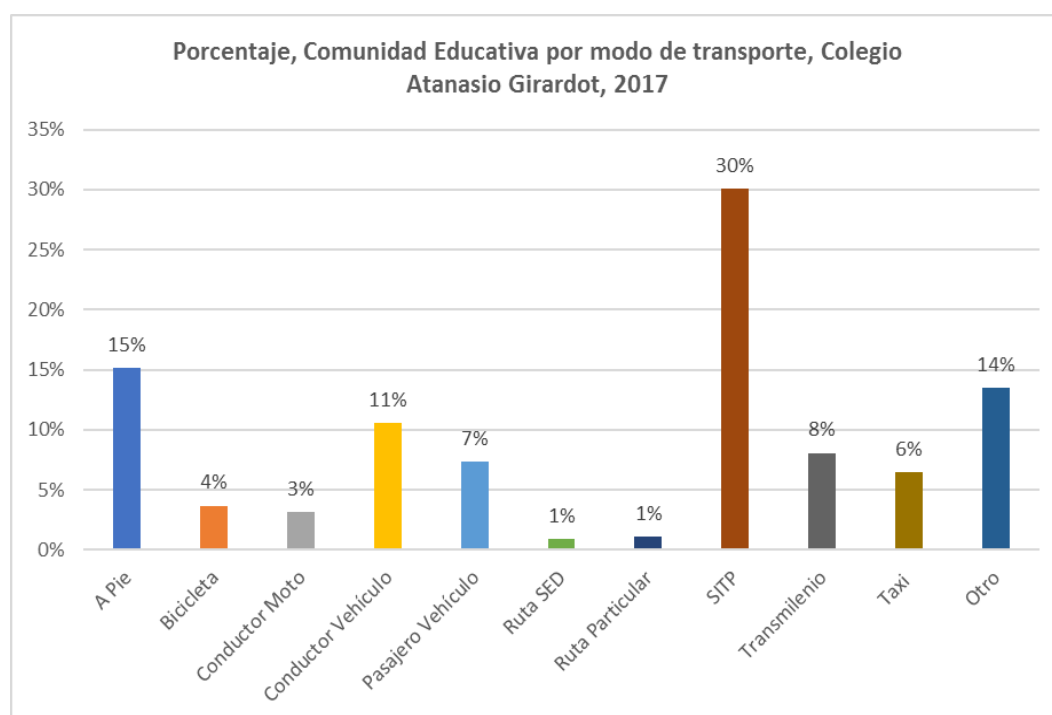
Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Como se observa en la Tabla 8, 461 estudiantes representan una población vulnerable por estar expuestos a mayores riesgos en sus desplazamientos, especialmente los 231 estudiantes que se movilizan en rutas particulares no reconocidas de las cuales no se tiene mayor información de la operación adecuada para servicio especial escolar; los 92 pasajeros de bicicleta sabiendo que es un vehículo unipersonal, lo que aumenta la probabilidad de siniestros o eventos viales; los 50 pasajeros de moto de primaria, pues probablemente tienen menos de 10 años, prohibición por resolución del Distrito; los 45 estudiantes de primaria que viajan caminando solos y los 33 bici-usuarios que se movilizan sin implementos de seguridad según información dada por el enlace del colegio.

7.2. Datos de Desplazamiento comunidad educativa

De 114 docentes y personal administrativo, así como de servicios generales y vigilancia, surgieron los siguientes datos:

Gráfica 3 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por la Comunidad Educativa en una semana típica (5 viajes), Colegio Atanasio Girardot Sede A, jornadas mañana y tarde, abril 2017



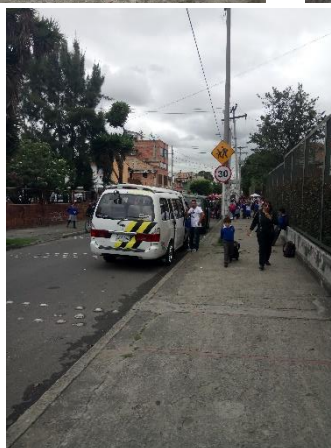
Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Según esta Gráfica 3, de 114 personas de la comunidad educativa, empezando por el rector, hasta personal administrativo, de servicios generales, vigilancia, pagaduría, secretaría, hasta cafetería, el SITP con un 30% es el medio de transporte más utilizado, seguido por los peatones y otros que alude a buses o busetas de servicio tradicional. Luego encontramos a los conductores de vehículos, a los pasajeros de Transmilenio, a los pasajeros de vehículo particular, a quienes se movilizan en taxi y en una última franja con menos de 4%, a quienes van en bicicleta, conductores de moto, y tres personas que de alguna forma utilizan las rutas escolares particulares y de la SED.

7.3. Entorno

Se realizó la visita al entorno con ingeniero designado de SDM – DSVCT. SEDE A

Fotografías 2 Acceso principal Sede A, entrada y salida de estudiantes 12: 00 am, Colegio Atanasio Girardot, 2017



En estas tres fotos se evidencia un conflicto de movilidad a la hora de entrada y salida de estudiantes al medio día, pues la congestión vehicular y de peatones, sumada al parqueo irregular y los vendedores ambulantes, hacen del acceso de la sede A del Atanasio Girardot por la calle 14 sur, un punto álgido para intervenir, pues las probabilidades de incidentes viales son altas.

Se evidencian andenes amplios y señalización vertical, además de estoperoles, pero todo esto parece insuficiente a la hora de la congestión del medio día. Los estudiantes de primaria de la jornada tarde que llegan en ruta particular, deben esperar una hora más que los de bachillerato, pues su ingreso al colegio no se permite dado que adentro no hay lugar ni quienes se hagan cargo de ellos; por esto, terminan jugando en los andenes con riesgos

continuos de bajar a vía y jugar entre ruta y ruta parqueada allí hasta que puedan ingresar. Si no están fuera de la ruta resultan esperando adentro de ellas en un conflicto de quienes salen en la mañana y los que entran de la jornada tarde.

Fotografías 3 Acceso desde occidente, Calle 14 sur. Sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017



Estas dos fotos superiores demuestran que por la misma calle 14 sur, en toda su extensión se parquean rutas particulares y como éstas llegan primero en ocasiones, las rutas contratadas por la Secretaría de Educación, son las últimas en ubicarse y resultan más lejanas de la puerta de ingreso. Además, a pesar de haber señalización vertical, la horizontal está desgastada al igual que los estoperoles y algunas señales verticales vandalizadas como en la foto donde se muestra solo la base de la estructura. No hay líneas que dividan los carriles pues es una calle de doble vía, lo que finalmente por el parqueo irregular, resulta congestionar aún más el tráfico. Por último, cabe resaltar un aviso de restaurante que está apoyado en la señal vertical de zona escolar y obstaculiza el andén.

Fotografía 4 Intersección Carrera 29 con calle 14 sur frente al acceso a la sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017



Esta fotografía muestra una intersección no tan transitada, pero que requiere de revisión frente a señalización pues es la carrera 29 con calle 14 sur, donde también parquean rutas particulares y los estoperoles están desgastados.

Fotografía 5 Congestión de estudiantes por el acceso principal, 12:00 am, sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017



Finalmente, se evidencia la congestión de estudiantes al medio día cuando salen quienes estudian en la jornada mañana y se quedan conversando en toda la vía y cuando los de la jornada tarde hacen fila en el andén para poder entrar por una sola puerta que se abre a las 12:30 después de que algunos estudiantes que llegan en ruta particular han esperado desde las 12:00 ya que estas rutas los dejan afuera para continuar con su recorrido en otros colegios. Además, se ubican puestos de venta ambulante en el andén y en la vía y un carro grande de venta de pizzas.

Una problemática más, asociada con los pasos seguros es en la carrera 27 pues ésta cuenta con un semáforo a media cuadra de la calle 14 sur por donde salen los estudiantes, pero éste no es utilizado.

Fotografías 6 Paso indebido a media cuadra del semáforo. Carrera 27 con calle 14 sur, sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017



A media cuadra de la primera foto está ubicado el semáforo vehicular y peatonal, aún así, las personas prefieren cruzar por la mitad de la vía a menos de 300 metros de la salida de una rotonda, lo que aumenta el riesgo de siniestros.

Fotografía 7 Paso indebido a media cuadra del semáforo. Carrera 27 con calle 14 sur, sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017



Por detrás del colegio, según fotografía 8, hay otro ingreso para los estudiantes de bachillerato de la jornada tarde, sin embargo, no se está usando por la percepción de inseguridad. Además, allí es un punto álgido pues es la llegada de quienes vienen del norte y cruzan el río Fucha, algunos estudiantes tienen que cruzar la calle 8va sur, la cual no tiene ningún paso seguro.

Por la entrada expuesta también termina la ciclo-ruta, poco transitada porque su conexión no está planeada y la percepción de seguridad tampoco facilita el tránsito por ella. Incluso el parqueadero interno de bicis y que limita por la carrera 27 queda en cierta forma desprotegido, ya que la reja no es tan alta y por ahí se han robado las bicicletas, razón por la cual el parqueadero no se utiliza y sí uno que queda en la entrada pero que resultaría insuficiente para la cantidad de estudiantes que podrían llegar en su propia bicicleta.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Fotografías 8 Ciclo-ruta Río Fucha contigua al acceso posterior de la sede A, Colegio Atanasio Girardot, 2017



Av. El Dorado No. 66 - 63
Código postal: 111321
PBX: 324 1000 - Fax: 315 34 48
www.educacionbogota.edu.co
Info: Línea 195

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



Esta esquina trasera del colegio que limita con el Río Fucha y la ciclo ruta de su ronda, tiene una cámara de seguridad, la cual no está prestando sus servicios de seguridad, porque a pesar de funcionar todo el sistema, los árboles no permiten la visibilidad.

SEDE C

Fotografías 9 Calle 18 sur, vía de acceso principal, Sede C Colegio Atanasio Girardot, 2017





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN



Esta sede está ubicada en la calle 18 sur con carrera 29 b, por donde no se distingue ninguna señal que avise a los conductores o peatones sobre la presencia de un colegio, es decir hay ausencia total de señalización de zona escolar. La entrada del colegio está por la calle 18 s, la cual es amplia y en buen estado lo que facilita altas velocidades y aumenta el riesgo de siniestros. En frente, también está el parque Santander que es foco de habitante de calle y consumo de SPA.

Fotografías 10 Intersección Calle 18 sur con carrera 29, Sede C Colegio Atanasio Girardot, 2017



La intersección de la calle 18 sur con carrera 29 y donde confluye además la diagonal 18 sur, es vista como peligrosa por la ausencia de señales que indiquen zona escolar y por una desalineación de las vías sin pasos seguros para peatones. Además, la esquina de dicha intersección, frente al colegio, se presta para que los habitantes o trabajadores del sector boten desechos, llantas y sea foco de riesgos ambientales.

Fotografía 11 Basuras, Intersección Calle 18 sur con carrera 29, Sede C Colegio Atanasio Girardot, 2017



SEDE B

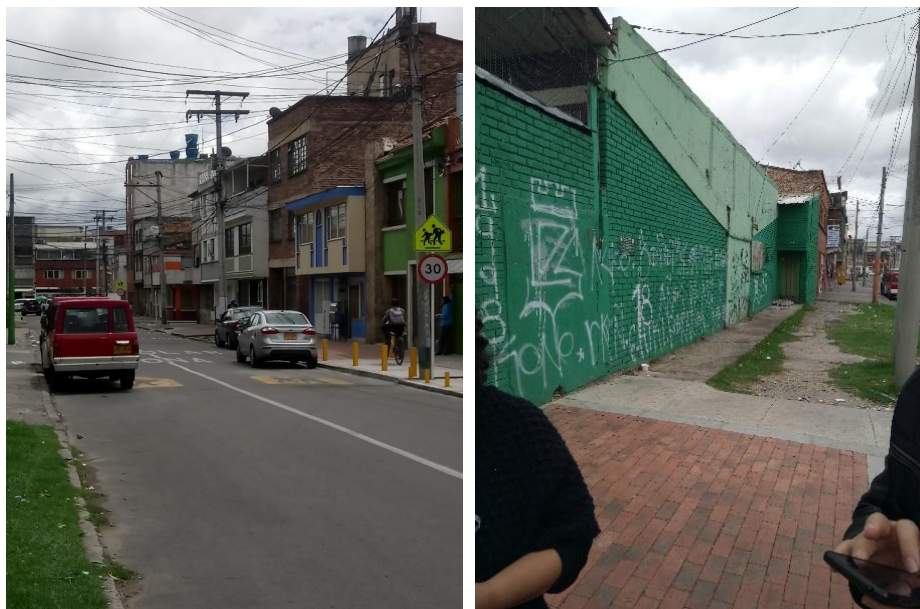
Fotografía 12 Carrera 23 y parque contiguo, Sede B Colegio Atanasio Girardot, 2017





La sede C está ubicada en la calle 4 sur entre carreras 23 y 24 a. Su entrada es por un parque de bolsillo, recientemente reformado y adecuado también con señalización de zona escolar nueva tanto vertical como horizontal. Esta sede no presenta mayores riesgos viales, pues su acceso está delimitado con la señalización adecuada y los semáforos de la calle 1era tienen su ciclo peatonal. El peligro es que la cancha de fútbol del parque, al estar frente al acceso del colegio y éste al tener una malla baja, los balones resultan en las tejas del colegio, lo que ocasiona que los habitantes se suban a ellas para rescatar balones, lo que ha causado ingresos no permitidos, robos, tejas rotas y ya un accidente reportado pues una persona cayó hacia el sector de los baños por rescatar el balón. Por tanto, se pidió ya subir la malla o subir la cámara de seguridad la cual ya se robaron también. A esta petición se le hará un seguimiento de parte de la gestora PIBES, cuando el colegio consiga el acta y solicitud realizada a la SED.

Fotografía 13 Calles laterales, carrera 23 y 24a, Sede B Colegio Atanasio Girardot, 2017





Las 4 fotografías de arriba son tomadas por las vías laterales del colegio. Las dos primera son por la carrera 23 cuya señalización se ve nueva y en buen estado, sin embargo, se evidencia el muro lateral del colegio, donde hay una entrada deshabilitada pero que en ocasiones se llena de basuras que los mismos residentes del sector depositan allí, generando casos de incapacidades en los estudiantes. Las dos últimas fotos, corresponden a la carrera 24 a con estoperoles y señalización horizontal y vertical existente.

Fotografía 14 Acceso a la Sede B y Comité ME, Colegio Atanasio Girardot, 2017



Comité ME reunido en la sede C en andén que evidencia el acceso adecuado a población con movilidad reducida.



Tabla 9 Oportunidades y falencias frente a infraestructura y espacio público

OPORTUNIDADES	FALENCIAS
Los andenes alrededor del colegio cuentan con guías para personas con discapacidad visual y rampas para acceso de personas con movilidad reducida.	Los vecinos del sector dejan residuos y escombros en el andén de la carrera 23 con calle 4 sur en el muro lateral del colegio.
Se cuenta con semáforos vehiculares en la sede B y uno en la Sede A	La comunidad educativa, hace caso omiso de los semáforos, especialmente en que queda cerca a la sede A
Se cuenta con cámaras de vigilancia en las tres sedes.	Las cámaras de vigilancia de la sede B, quedan muy expuestas y ya se robaron una. En la sede A las cámaras pierden visibilidad porque los árboles crecieron al punto se obstaculizar la vía que comunica al colegio desde la ronda del río Fucha
El colegio tiene adaptado un espacio propicio para parquear bicicletas de ACB y las propias de los estudiantes y comunidad educativa.	Hay más ciclo parqueaderos que los mencionados como oportunidades, pero están ubicados en un sector donde no hay vigilancia y donde la malla o muro del colegio es muy bajo, lo que ha permitido robos de

	bicicletas y por ende, el desestimulo del su uso.
Por toda la ronda del río Fucha existe ciclo-ruta y bici-carril por la calle 11 sur	La percepción de inseguridad por los corredores destinados para bicicleta es generalizada dada la presencia de habitantes de cale y antecedentes de robos.

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

Conclusiones

Fueron cuatro las principales conclusiones que significarían cuatro acciones de intervención a priorizar:

- Mejorar y actualizar señalización vertical y horizontal en las 3 sedes, espacialmente en sede C.
- Diseño vial que alinee intersección de tres vías en acceso a la sede C.
- Generar campañas pedagógicas enfocadas a descongestionar la salida y entrada de estudiantes, especialmente al mediodía.
- Indagar sobre todas las alternativas y su viabilidad para reducir la velocidad por la carrera 14 sur frente al acceso de la sede A.

7.4. 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, para un total de 210 estudiantes.

Tabla 10 Localidades y barrios de Origen, Estudiantes Colegio Atanasio Girardot, 2017

LOCALIDAD	BARRIO	CANTIDAD
ANTONIO NARIÑO	CARMELO	1
	CIUDAD JARDIN	2
	CIUDADA BERNA	1
	FRAGUA	1
	FRAGUITA	2
	LA FRAGUA	25
	LA FRAGUITA	19
	LUNA PARK	1
	OLAYA	1
	POLICARPA	2



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

	RESTREPO	33
	SAN ANTONIO	9
	SAN JORGE CENTRAL	1
	SAN JOSÉ	1
	SANTA ISABEL	1
	SANTANDER	10
	VALVANERA	1
	VILLA MAYOR ANTIGUA	1
	(en blanco)	5
	Total ANTONIO NARIÑO	117
BOSA	BOSA	2
	BOSA SAN JOSÉ	1
	Total BOSA	3
CIUDAD BOLÍVAR	CANDELARIA LA NUEVA	1
	LA ESTANCIA	1
	MADELENA	1
	PARAÍSO	1
	PEÑON DEL CORTIJO	1
	PERDOMO	2
	SAN FRANCISCO	1
	SIERRA MORENA	1
	VILLA GLORIA	1
	VISTA HERMOSA	1
	(en blanco)	1
	Total CIUDAD BOLÍVAR	12
KENNEDY	CARVAJAL	2
	TIERRA BUENA	1
	Total KENNEDY	3
LOS MÁRTIRES	EDUARDO SANTOS	2
	EL VERGEL	1
	LA ESTANZUELA	1
	PROGRESO	2
	RICAU RTE	1
	SANTA ISABEL	15
	Total LOS MÁRTIRES	22
PUENTE ARANDA	CIUDAD MONTES	1
	COMUNEROS	1
	CUNDINAMARCA	1
	GALAN	1
	JAZMIN	1
	LA ASUNCIÓN	2
	LOS SAUCES	1
	REMANSO	2
	SANTA MATILDE	5
	SANTA RITA	1
	Total PUENTE ARANDA	16
RAFAEL URIBE URIBE	BOCHICA CENTRAL	1
	CENTENARIO	8

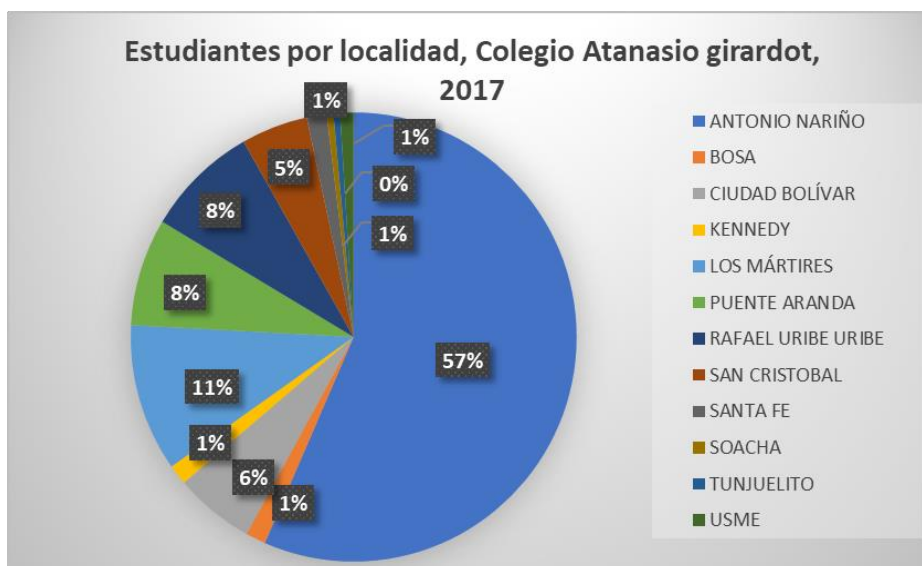


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

	QUIROGA	5
	SAN JORGE	1
	SANTA LUCIA	1
	(en blanco)	1
	Total RAFAEL URIBE URIBE	17
SAN CRISTOBAL	20 DE JULIO	1
	BUENOS AIRES	1
	CALVO SUR	2
	QUINTA RAMOS	1
	SANTA INÉS	1
	VIILLA JAVIER	1
	VILLA JAVIER	2
	(en blanco)	1
	Total SAN CRISTOBAL	10
SANTA FE	EL TRIUNFO CENTRO	1
	LAS CRUCES	1
	SAN BERNARDO	1
	Total SANTA FE	3
SOACHA	SOACHA	1
	Total SOACHA	1
TUNJUELITO	ISLA DEL SOL	1
	Total TUNJUELITO	1
USME	EL PORVENIR II	1
	FISCALA	1
	Total USME	2
Total general		210

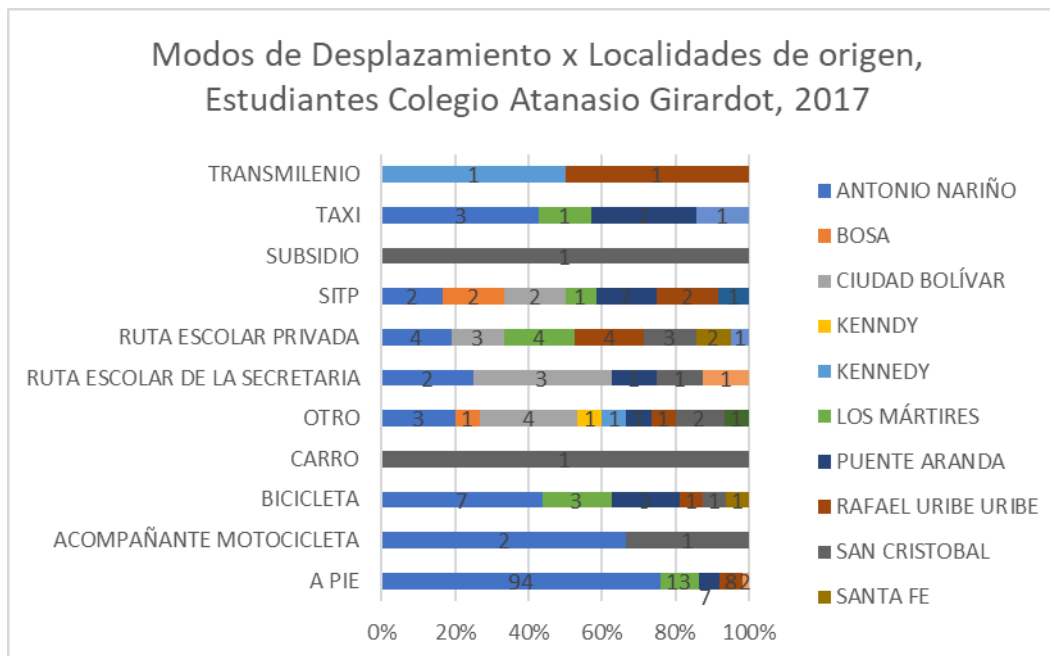
Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Gráfica 4 Porcentaje, Localidades de Origen, Estudiantes Colegio Atanasio Girardot, 2017



Fuente: Elaboración propia basado en la recolección de información del Instrumento D3 (Ver Anexo 3 – Instrumento).

Gráfica 5 Modos de Desplazamiento X Localidades de Origen, Estudiantes Colegio Atanasio Girardot, 2017

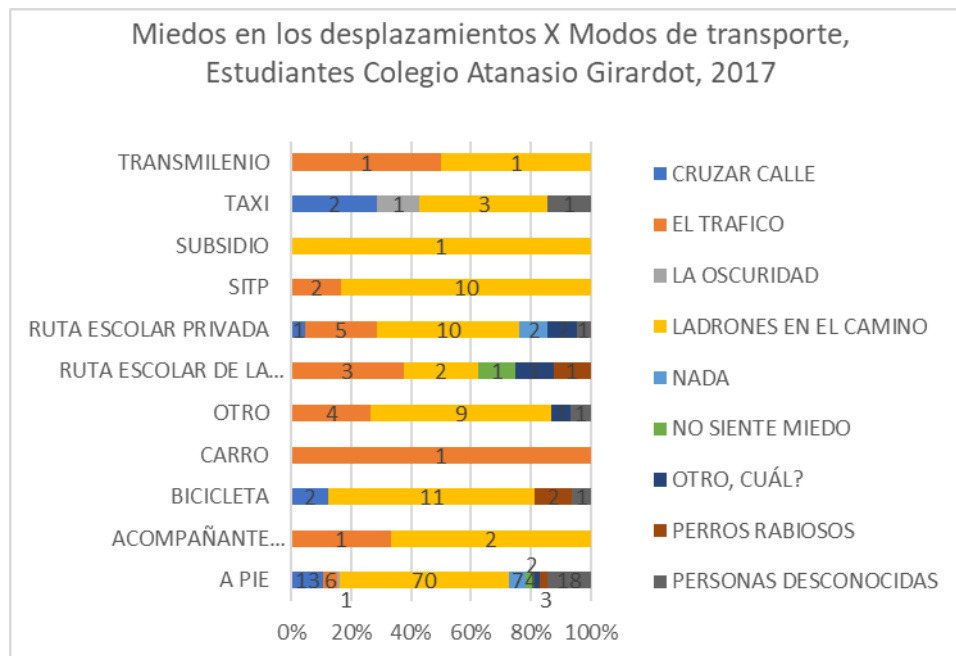


Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

De acuerdo con la tabla 10 y a la gráfica 4, las localidades con mayor presencia de estudiantes como punto de origen de sus desplazamientos son: Antonio Nariño, seguido por Los mártires, Puente Aranda y Rafael Uribe Uribe, localidades cercanas al punto de intersección que es el colegio, lo que implicaría que de allí los viajes en su mayoría son caminando, información que coincide con lo evidenciado tanto en la gráfica 5, como en la gráfica 2, ya que 94 estudiantes de la muestra representativa llegan a pie y 61% del total de estudiantes, llega caminando al colegio. De aquí pueden surgir argumentos para que en el colegio se lleve a cabo un proyecto con peatones, con el cual organizarlos y planear recorridos donde todos se acompañen entre sí, generando mayor seguridad y vínculos entre estudiantes independientemente de sus grados.

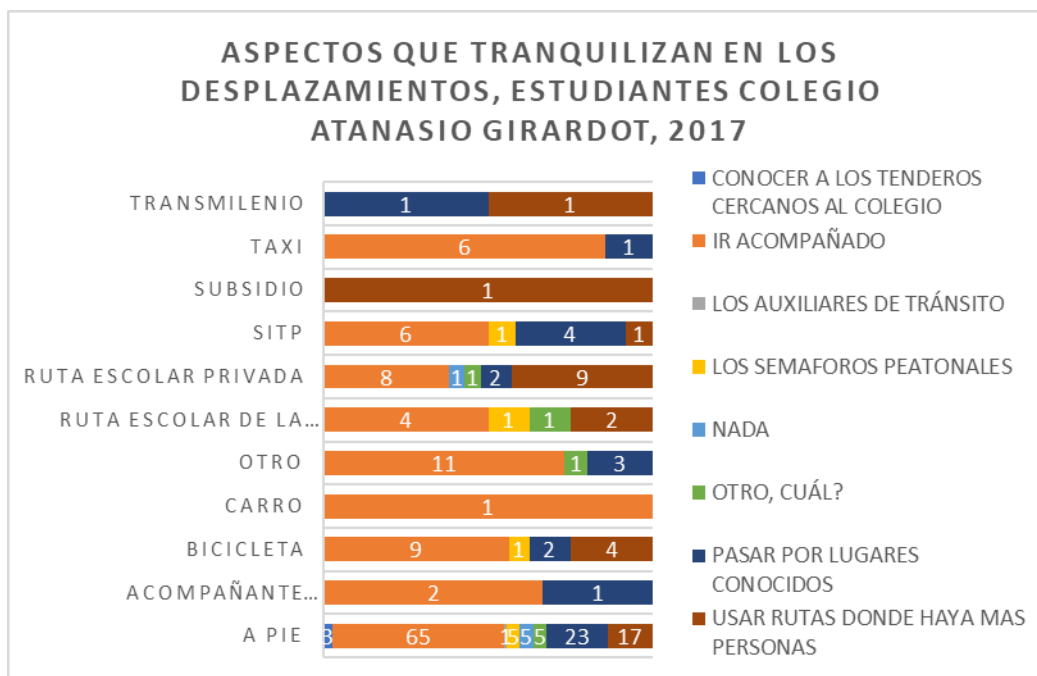
Precisamente frente a la seguridad, también se les preguntó a los 210 estudiantes, qué aspectos les generaban algo de miedo o percepción de inseguridad en sus recorridos al colegio, por tanto, se muestra la gráfica 6, en la cual se demuestra que, para todos los actores de la vía, el mayor miedo es a los ladrones y con mayor preocupación para los peatones y bici-usuarios. Enfocándonos en los peatones, otros factores de miedo más representativos son a las personas desconocidas y a cruzar la calle. Todo lo anterior, tendrá que coincidir con lo que les brindaría seguridad, expuesto en la gráfica 7, para ser tenido en cuenta en proyectos de organización de peatones, en la planeación de sus rutas y en gestión para generar acompañamiento, es decir, ir acompañado, usar rutas donde haya más personas y pasar por lugares conocidos.

Gráfica 6 Miedos en los desplazamientos, Estudiantes Colegio Atanasio Girardot, 2017



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

Gráfica 7 Aspectos que tranquilizan en los desplazamientos, Estudiantes Colegio Atanasio Girardot, 2017

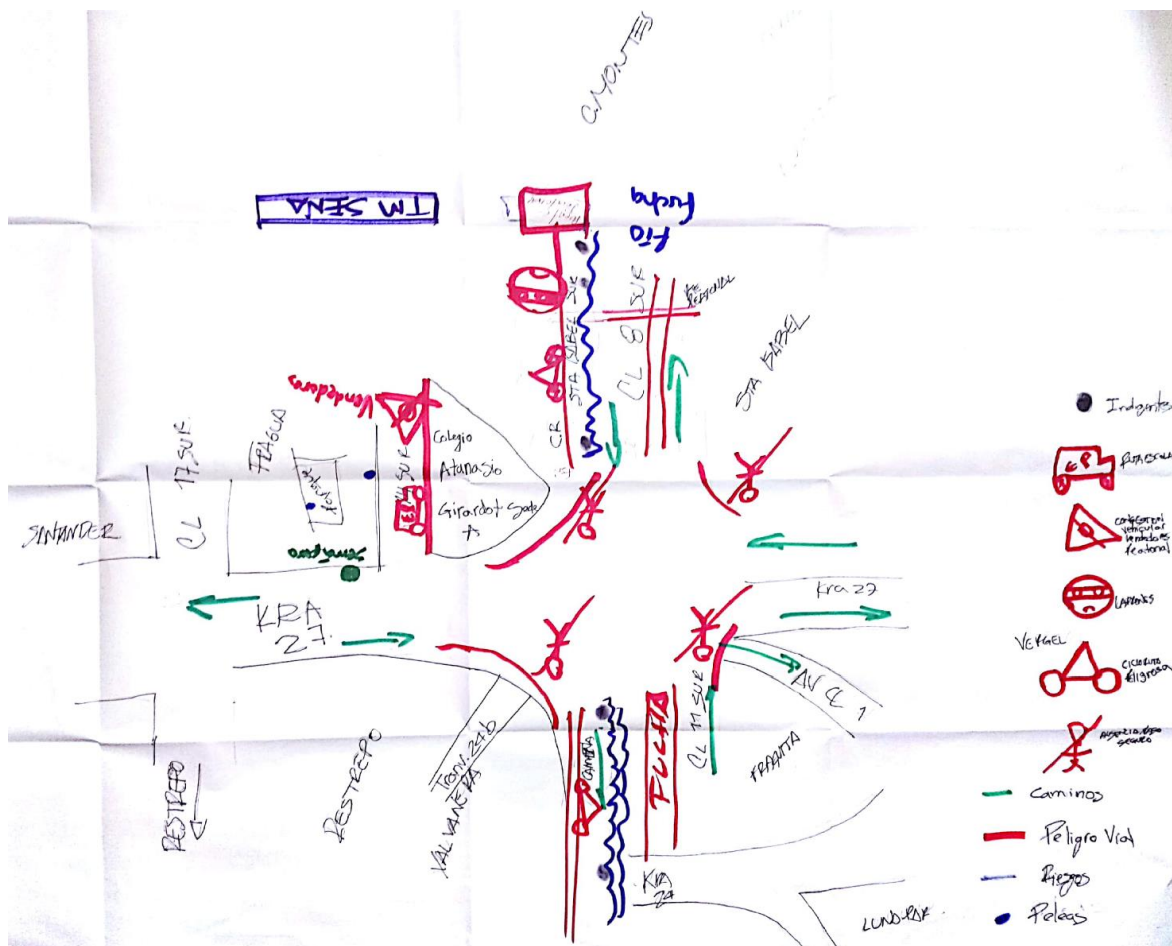


Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

7.5. Cartografía Social

El ejercicio de cartografía social se llevó a cabo con aproximadamente 12 acudientes, por previa convocatoria de representantes de padres de parte del Rector de la institución. Con ellos se logró trabajar una socialización del proceso de realización del Plan de Movilidad Escolar, sensibilización frente a la seguridad vial y por último, la cartografía que se muestra a continuación, de la cual surgieron varias conclusiones como aspectos generales.

Fotografía 15 Cartografía, Padres de familia, Colegio Atanasio Girardot sede A, agosto, 2017



Conclusiones:

- ✓ Se identificaron tres aspectos generales en el entorno de la sede A ubicada en la carrera 28 con calle 14 sur: caminos de acceso al colegio, peligro vial y riesgos frente a peleas, robos y spa.
- ✓ Con respecto a los caminos, hay que tener presente que el colegio está ubicado en un punto a menos de 300 metros de una rotonda o glorieta donde confluyen 5 vías: la carrera

27, la transversal 24b, la calle 8 sur, la calle 11 sur y la calle 1. De todos estos accesos, solo se encuentra un semáforo por la carrera 24 a media cuadra de la 14 sur por donde es la entrada a la sede A, lo cual significa que los pasos de peatones se realizan a riesgo por todas las vías mencionadas y que hay ausencia de pasos seguros, especialmente por la calle 8 sur.

- ✓ El puente peatonal más largo de la ciudad se encuentra en un punto de acceso al colegio por la carrera 30 donde se convierte en la Avenida Ciudad de Quieto, aproximadamente a la altura de la diagonal 10 o 16 sur. Este puente hace parte de la estación de Transmilenio llamada “SENA”, el cual es fácil que las personas no lo usen, entre varias causas por su longitud y porque en la ronda del río se percibe como inseguro con presencia de ladrones.
- ✓ La cercanía del río Fucha a la sede A, determina que sean relevantes aspectos de seguridad en los desplazamientos de peatones y ciclistas, pues se reconoce que la presencia de habitantes de calle alrededor de la ronda del río por donde hay ciclo-ruta y bici-carril, influye en la percepción de inseguridad y en que, casos de robos ya ocurridos, se les atribuya a estas personas.
- ✓ Frente al acceso principal de la sede A, la congestión vehicular y peatonal es problemática, pues son muchas dinámicas que confluyen entre el hábito de padres de familia de ubicarse en toda la entrada, las rutas particulares parqueadas en vía de doble sentido, vendedores ambulantes ubicados en el andén y con sus carros parqueados también en las vías dobles, estudiantes que salen de la jornada mañana y se quedan conversando sobre las vías y estudiantes que de la jornada tarde, deben esperar afuera y en el andén para poder entrar ya que la ruta particular las deja media hora antes de habilitar el acceso a la institución.
- ✓ A toda esta congestión se suman peligros como riñas, robos y expendio de spa en las horas críticas de entrada y salida de estudiantes. Frente a las riñas, se identifican puntos azules en parques cercanos y por la ronda del río, pues ya son lugares habituales donde se citan los estudiantes para pelear, sin tomar en cuenta las rillas ya presentadas frente al acceso principal, provocadas por estudiantes del Colegio vecino Guillermo León Valencia.

7.6. Diagnóstico Bici usuarios con bicicletas particulares

El siguiente listado de cursos con presencia de bici-usuarios, se socializó al profesional de Al Colegio en Bici, quien se encargó de convocar a estos estudiantes y a otros que surgen en el tiempo como bici-usuarios, para aplicarles una encuesta práctica con el objetivo de identificar habilidades y conocimientos y poder así implementar acciones de formación o un Plan de Bici-usuarios institucional.

Tabla 11 Cursos con Bici-usuarios

ATANASIO GIRARDOT SEDE A JM			ATANASIO GIRARDOT SEDE A JT		
GRADO	Bici Usuario	Pasajero de Bici	GRADO	Bici Usuario	Pasajero de Bici
101	0	0	101	1	3
102	0	3	102	0	4
103	0	3	103	0	3
201	0	5	201	0	3
202	0	3	202	0	0
203	0	5	203	0	1
301	0	3	302	1	0
302	0	4	303	0	1
401	1	3	401	0	2
402	1	0	402	0	1
403	1	1	403	3	1
501	1	0	501	2	1
502	1	5	502	0	2
602	0	1	503	1	1
603	3	0	801	1	0
70	1	1	802	1	1
801	1	0	901	0	0
902	2	1	902	0	0
1001	2	0	1001	0	0
1002	2	0	1002	0	0
1003	1	0	1101	0	0
1101	2	1	1102	3	0
TOTAL	19	39	TOTAL	13	24

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

Finalmente, de 31 estudiantes bici-usuarios reportados, terminó realizándose la encuesta a un total de 37 de la sede A en ambas jornadas. De dicho diagnóstico surgieron las siguientes conclusiones:

- ✓ EL 86% de los estudiantes que llegan en bicicleta al colegio no usa casco.
- ✓ 92% de estudiantes identifican el riesgo de no usar casco, pero no creen que les pueda suceder algún evento vial.
- ✓ 38% de los encuestados manifiesta usar el casco por razones diferentes a las de evitar lesiones, tales como evitar multas, por obligación y por otros.
- ✓ El 54% de los estudiantes transita sin luces ni chaleco reflectivo.
- ✓ Un 84% de los estudiantes entienden la importancia del chaleco reflectivo, pero no lo usan.

- ✓ Los estudiantes no tienen acceso a los elementos de seguridad, por diversas razones económicas y culturales frente a la percepción del riesgo, por parte de sí mismos y de padres de familia.
- ✓ 16% de los encuestados no distingue que las señales de tránsito aplican para todos los actores de la vía.
- ✓ Un 22% de los estudiantes encuestados no reconoce todos los implementos de seguridad para los bici-usuarios, a saber, el pito, el casco, los reflectivos y las luces.
- ✓ 20 % de los estudiantes no reconoce el nombre de todas las partes de la bicicleta.

8. 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 12 Situaciones de Riesgo obtenidos del Diagnóstico y calificación, Colegio Atanasio Girardot, 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
Venta y consumo de Spa, en el entorno del colegio, en sus tres sedes				Entorno del colegio se presta para Consumo de SPA, por barrios solos y ronda del río Fucha.	11
Robos y riñas especialmente en el entorno de la Sede A	Se citan estudiantes en los parques cercanos a la sede A y riñas en jornada tarde con colegio vecino Guillermo León Valencia			Entorno del colegio se presta para riñas y robos a la salida y entrada de las dos jornadas	21
Presencia de Habitantes de calle en el entorno del río Fucha y entorno del colegio				Influyen en percepción de seguridad, limpieza del entorno y en los caminos trazados para caminar.	25



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Semáforo de la carrera 27 escasamente utilizado por la comunidad educativa y es el único paso seguro de la glorieta. Además, conductores hacen caso omiso del semáforo	Desconocimiento del uso adecuado de los pasos seguros por parte de estudiantes y acudientes. Irrespeto de señales y semáforo.	Ausencia de señalización		Siniestros o eventos viales por el cruce indebido de peatones por la carrera 27	25
Toda la calle Octava sur sin paso seguro	Desconocimiento del uso adecuado de los pasos seguros por parte de estudiantes y acudientes. Irrespeto de señales	Ausencia de señalización	No hay semáforos por toda la calle	Siniestros o eventos viales por el cruce indebido de peatones	25
Mal estado de la señalización horizontal y vertical en la sede A y ausencia de señalización en sede B	Las señales existentes no se respetan por parte de conductores. Las que implementan son vandalizadas.	Ausencia de señalización horizontal y vertical en la sede B. Falta de mantenimiento de las señales en la sede A		Siniestros o eventos viales	25
Ciclo-ruta del río Fucha termina en la cra 27 y continúa por la calle 11 sur, además presenta percepción de inseguridad por habitante de calle y algunos Bicitaxis	Inadecuado uso de la Ciclo-ruta	Tiene señalización vertical y horizontal	La ciclo-ruta es un proyecto de la Alcaldía Mayor conocido como parque lineal del río Fucha.	Robos y siniestros viales	25
Congestión vehicular en horas de entrada y salida de estudiantes, vendedores ambulantes y parqueo irregular de vehículos, incluso en andenes	Irrespeto de normas de tránsito	Señales desgastadas	Falta de reconocimiento de la importancia del andén despejado para peatones y ausencia de reductores de velocidad en la calle 14 sur	Siniestros o eventos viales. Peatones deben sortear vehículos para cruzar intersecciones y en algunos casos, transitar sobre la vía por uso indebido de los andenes.	21
45 estudiantes de cuarto y quinto de primaria de la sede A, llegan solos caminando a su colegio	Estudiantes que por su edad no han desarrollado la percepción de la velocidad y del riesgo están cruzando vías e intersecciones solos.	Ausencia de señalización horizontal y falta de mantenimiento de las verticales.	Se cuenta con un paso semafórico en la sede A por la carrera 27 y un puente peatonal por la carrera 30	Siniestros o eventos viales e inseguridad por la presencia de habitante de calle y delincuencia.	17



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

			hacia la estación de Transmilenio Sena.		
37 estudiantes de la sede A de ambas jornadas y desde transición hasta undécimo, son bici-usuarios que no utilizan implementos de seguridad y usan la bicicleta dentro de la institución	Estudiantes que no portan implementos de seguridad como casco o reflectivos y que posiblemente requieren formación en comportamientos seguros en vía	Ausencia de señalización horizontal y falta de mantenimiento de las verticales.	La única vía con ciclo ruta es la lateral al río Fucha	Siniestros o eventos viales e inseguridad por percepción de riesgos por robos frecuentes de bicicletas y estudiantes	17
92 estudiantes desde grado jardín a undécimo se movilizan a la sede A como pasajeros de bicicleta	Dos o más personas van como pasajeros en la bicicleta siendo este vehículo unipersonal y sin implementos de seguridad, aumentando riesgos de siniestros viales.		La única vía con ciclo ruta es la lateral al río Fucha	Siniestros o eventos viales e inseguridad por percepción de riesgos por robos frecuentes de bicicletas y estudiantes	25
50 estudiantes son pasajeros de moto teniendo menos de 10 años, desde transición hasta quinto de primaria	Falta de cultura vial y de conocimiento de la norma por parte de los padres de familia			Siniestros o eventos viales	21
231 estudiantes de la sede A desde jardín hasta undécimo se movilizan hacia su colegio en ruta particular	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	19
No se han incorporado al Currículo acciones en educación vial como proyecto transversal institucional	Ausencia de proyecto transversal de seguridad vial que organice las acciones realizadas por los docentes en una línea pedagógica acorde a recomendaciones MEN, SED y SDM				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 en conjunto con Comité de Movilidad Escolar Colegio Atanasio Girardot (2017)

9. 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 Atanasio Girardot, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	Antonio Nariño		COLEGIO	Atanasio Girardot		
OBJETIVO 1	Promover a partir de diferentes estrategias de gestión interinstitucional y de organización de estudiantes, acciones que minimicen los riesgos asociados a caminos inseguros, presencia de habitante de calle por la percepción de inseguridad que generan, robos, expendio y consumo de spa en el entorno del colegio y en horas de salida y entrada de estudiantes.					
RIESGOS	1. Venta y consumo de Spa, en el entorno del colegio, en sus tres sedes					
	2. Robos y riñas especialmente en el entorno de la Sede A					
	3. Presencia de Habitantes de calle en el entorno del rio Fucha y del colegio					
	4. Ciclo-ruta del río Fucha termina en la cra 27 y continúa por la calle 11 sur, además existe percepción de inseguridad por presencia de habitante de calle y algunos Bici-taxis.					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	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	Mediano	Martes 26 a las 11:30 am	Pendiente	Pendiente	Profesional PME_SED y Comité ME	Actas, listados o fotos
GI – E / 3. Acciones para estudiantes de Bici particular-plan bici: identificar, carnetizar, sensibilizar, formar y condicionar reglamento interno de uso de la bici y biciparqueadero. Formación y notificaciones a padres de familia.	Mediano	I semestre 2018	II semestre 2018	Bimensual	Profesional PME_SED, Pedagogo ACB y Comité ME	Fotos, listados, actas o instrumento para organizar clubes. Remitirse a ficha 4
GI – E / 4. Club de peatones	Largo	2019		Posibilidad según dinámica institucional	Comité ME	

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
	Se entrega en el Plan de Movilidad la ruta de contactos			Profesional PME_SED		Noviembre 2017
	Reunión con Gestor de Secretaría de Seguridad			Profesional PME_SED, Gestor Local de Secretaría de seguridad y convivencia		Septiembre 2017
	Plan de acción para estudiantes de bici particular			Pedagogo ACB_SED		Noviembre 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 Atanasio Girardot, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	Antonio Nariño		COLEGIO	Atanasio Girardot		
OBJETIVO	Minimizar a través de la gestión interinstitucional, los riesgos viales alrededor del colegio frente a velocidades de vehículos, ausencia de pasos seguros y señalización de zona escolar, mal estado e irrespeto de las señales y semáforo.					
RIESGOS	1. Semáforo de la carrera 27 escasamente utilizado por la comunidad educativa y es el único paso seguro de la glorieta. Además, conductores hacen caso omiso del mismos.					
	2. Toda la calle Octava sur sin paso seguro					
	3. Mal estado de la señalización horizontal y vertical en la sede A y ausencia de señalización en sede c.					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIDIOCIDAD	RESPONSABLE/ CARGO	EVIDENCIA
GI – VM / 5. Gestión con SDM – DSVCT ingenieros o grupo guía, para evaluar y realizar intervenciones en clave de seguridad vial en el entorno del colegio y de las 3 sedes.	Corto	Agosto 2017		Seguimiento semestral	Profesional PME_SED, profesional SDSVCT _SDM y comité ME Atanasio	Radicado SDM, visita de ingeniero y correos, oficios o registro fotográfico
INDICADOR DE RESULTADOS	Indicador 3A= Porcentaje de gestiones realizadas. La fórmula para obtener el indicador es: (Número de gestiones realizadas/ Número de gestiones proyectadas) *100 Indicador31B=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
	Recorrido de entorno con Ingeniera de SDM –DSVCT, quien solicita a SDM intervenciones frente a señalización, semaforización y reductores de			- Recorrido y seguimiento: Profesional PME_SED, profesional SDSVCT _SDM y comité ME Atanasio		Recorrido: 25 de agosto de 2017 Seguimiento: noviembre 2017 y

		velocidad en el entorno del colegio				I semestre 2018
		Seguimiento a radicado SDM		Comité ME		2018
		Campaña de Seguridad vial de SDM de pasos seguros en semáforo de la sede A		Comité ME		II semestre 2017
CONVENCIONES	GI: Gestión institucional	E: Educación	VM: Vías y Movilidad	AV: Atención a Víctimas	PLAZO	Corto: 1 año
	VS: Vehículos Seguros		MS: Movilidad Sostenible			Mediano: 1 a 3 años
						Largo: más de 3 años

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

Ficha 3 Objetivo 3 del Plan de Acción, IED Atanasio Girardot, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	Antonio Nariño		COLEGIO	Atanasio Girardot		
OBJETIVO	Fomentar el conocimiento, organización y seguridad de los estudiantes con respecto a la operación de las rutas no reconocidas.					
RIESGOS	1. 231 estudiantes de la sede A desde jardín hasta undécimo se movilizan hacia su colegio en rutas particulares no reconocidas.					
	2. Conflicto con servicios de movilidad SED: rutas al parquear y ACB					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE/ CARGO	EVIDENCIA
GI- VS/ 6. Comunicación con gestora local de Antonio Nariño o Ciudad Bolívar por conflictos con y entre modos de rutas de servicio especial: SED y particulares.	Mediano	I semestre 2018		Anual	Gestoras locales de Antonio Nariño o Ciudad Bolívar _SED y Comité ME	Acta, listados, fotos u oficios - peticiones radicados
GI- VS/ 7. Comunicación con gestora local de Antonio Nariño o Ciudad Bolívar por conflictos con servicios de movilidad SED. Gestionar con Interventoría SED para operativos de rutas escolares SED	Mediano	I semestre 2018		Anual	Gestoras locales de Antonio Nariño o Ciudad Bolívar _SED y Comité ME	Acta, listados, fotos u oficios - peticiones radicados
GI – VS/ 8. Identificar estudiantes que llegan en rutas no reconocidas y entregar comunicado de prensa SED a padres en relación a su contratación. Padres darán datos de contratación de rutas. Protocolo: 1. Docentes identifican niños, 2. Padres en matrícula llenan formato de contratación de rutas.	Mediano	2017 noviembre matrícula. I semestre 2018 comunicado prensa.		Anual	Profesional PME_SED (formato de contratación de rutas) y Comité ME, gestora local de movilidad SED. JM Coordinadora y orientadora JT identifica niños de ruta no reconocida.	Comunicado de prensa SED, Acta, listados o cartas de identificación y socialización.

GI – VS / 9. Ruta pila operativo opcional en caso de no lograrse acuerdos con rutas no reconocidas.		Mediano	I semestre 2018		Anual cuando menos	Comité ME, gestora local de movilidad SDM	Oficios - peticiones radicados
GI – E – VS/ 10. Concienciar a padres y adultos responsables para formación en seguridad vial y recomendaciones de contratación de rutas particulares, protocolos de atención a víctimas de siniestros viales y convenio 3042.		Mediano	I semestre 2018		Anual	Comité ME, sdm y pedagogo PME	Acta, listados, fotos y petición a SDM
MS / 11. Cambio en la dinámica de salida y entrada de estudiantes, cuando sea necesario o pertinente (Seguimiento)		Corto	2017	2018	Anual	Rector, Coordinadores	Fotos, actas de seguimiento
INDICADOR DE RESULTADO		<i>Indicador 4: Porcentaje de ejecución de acciones. La fórmula es: (No. de Acciones ejecutadas / No. De Acciones planeadas) *100</i>					
SEGUIMIENTO AL INDICACOR		DESCRIPCIÓN			RESPONSABLE/CARGO		FECHA
		Comunicación con gestora local de movilidad_SED			Comité ME		21 de septiembre de 2017
		Circular para padres en matricula 2018			Comité ME y profesional PME_SED		Noviembre 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 4 Objetivo 4 del Plan de Acción, IED Atanasio Girardot, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO			
LOCALIDAD	Antonio Nariño	COLEGIO	Atanasio Girardot
OBJETIVOS	Fomentar una cultura vial en el colegio acorde con los principios de comportamientos cívicos, cuidado personal, colectivo y del medio ambiente desde el currículo de la institución, así como desde la cotidianidad de los desplazamientos como oportunidades pedagógicas.		
RIESGOS	1. Congestión vehicular y peatonal en horas de entrada y salida de estudiantes, vendedores ambulantes y parqueo irregular de vehículos, incluso en andenes		
	2. 45 estudiantes de cuarto y quinto de primaria de la sede A, llegan solos caminando a su colegio		
	3. 37 estudiantes de la sede A de ambas jornadas y desde transición hasta undécimo, son bici-usuarios que no utilizan implementos de seguridad y usan la bicicleta dentro de la institución		
	4. 92 estudiantes desde grado jardín a undécimo se movilizan a la sede A como pasajeros de bicicleta		
	5. 50 estudiantes son pasajeros de moto teniendo menos de 10 años, desde transición hasta quinto		

	de primaria					
	6. No se han incorporado al Currículo acciones en educación vial como proyecto transversal institucional.					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE/ CARGO	EVIDENCIA
MS – E / 12. Capacitación de ACB a bici-usuarios de bici particular, posterior a identificación de estudiantes y encuesta de conocimientos, habilidades.	Corto y Mediano	2017 identificación de bici-usuarios. I semestre 2018			ACB convocatoria de bici usuarios y gestora movilidad Ant Nariño. Capacitación ACB en colaboración con Comité ME	Encuesta D5 de plan bici. Actas y listados de capacitación de ACB
MS-E / 13. Club de bici-usuarios. Organización de estudiantes que llegan en bici propia. Talleres a estudiantes, padres y recorridos guiados.	Mediano	2017 y I semestre 2018	II semestre 2018	Luego de la conformación del club se propone seguimiento Bimensual	ACB, profesional PME y docentes enlace.	Fotos, listados, actas o instrumento de caracterización de barrios y modo de transporte. Actas de seguimiento
GI/ 14. Gestión para Incluir ACB en jornada tarde con más bicicletas y mayor prioridad	Mediano	I semestre 2018			Comité ME y gestores locales de movilidad SED	Oficios, radicados, correos, actas.
E / 15. Formación a promotores escolares en seguridad vial. 3 sesiones de tres horas. Para las dos jornadas	Corto y mediano	2017 JT 2018 JM			Pedagogo DSVCT_SDM y Comité ME	Actas listados o fotos de capacitación o evidencia de convocatoria.
E / 16. Actividades de formación y promoción cultura vial. Para dos jornadas	Corto JT Mediano JM	Octubre 2017 JT 2018 JM			Pedagogo DSVCT_SDM, gestor Transmilenio y Comité ME	Actas listados o fotos de capacitación o evidencia de convocatoria.
E / 17. Transmilenio – Cuentero y Feria Pilo, socialización cartillas para primaria	Mediano	I semestre 2018		Una vez	Gestor TM y Comité ME	Actas listados o fotos de capacitación o evidencia de convocatoria.
E / 18. Capacitación docentes – programa marco. ¿cómo transversalizar en seguridad vial?	Mediano	Enero 2018		Una vez	Pedagogo DSVCT_SDM y Comité ME	Actas listados o fotos de capacitación o evidencia de convocatoria.
AV / 19. Socializar el protocolo de Atención en Sinistros Viales de las Secretarías Distritales de Educación y Movilidad	Mediano	I semestres 2018		Una vez	Profesional PME _ SED y Comité ME	Evidencias 21. Actas listados o fotos de capacitación o evidencia de convocatoria.
E/ 20. Socializar el Plan de	Mediano	II semestres		Una vez	Profesional PME _	Evidencias 22.

Movilidad Escolar en la comunidad educativa		2018			SED y Comité ME	Actas listados o fotos de capacitación o evidencia de convocatoria.
VM – E / 21. SI 99. Diagnóstico de comportamiento de estudiantes con el SITP y posibilidad de formación en cultura vial	Corto	Diagnóstico II semestre 2017	2018 formación	Una vez	Comité ME y gestora SI 99	Actas, listados, fotos, evidencias de diagnósticos y formación.
VM – E / Metro –IDU. Formación cultura del sistema Metro cuando exista	Largo	Cuando inicie el sistema metro			IDU y Comité ME	Actas listados o fotos de capacitación o evidencia de convocatoria.
INDICADOR	Indicador 5: Porcentaje de ejecución de acciones. La fórmula es: (No. de Acciones ejecutadas / No. De Acciones planeadas) *100. Las acciones planeadas son 12.					
SEGUIMIENTO AL INDICADOR	DESCRIPCIÓN			RESPONSABLE/CARGO		FECHA
	Encuesta de habilidades y conocimientos a bici-usuarios			Comité ME Y pedagogo ACB _ SED		Agosto 2017
	Capacitaciones a bici-usuarios			Comité ME Y pedagogo ACB _ SED		I semestre 2017 y I semester 2018
	Recorridos guiados			Comité ME Y pedagogo ACB _ SED		Abril a agosto de 2017 y 2018
	Comunicación con gestora local de movilidad_ SED para incluir JT en ACB			Comité ME		21 de septiembre de 2017
	Actividades de formación y promoción cultura vial.			Comité ME, pedagogo ACB _ SED y Gestor de Transmilenio		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)

10. 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 13 Divulgación y Promoción, IED Ricaurte, septiembre 2017

QUÉ	CÓMO	QUIÉNES	CUÁNDO	DÓNDE	PARA QUÉ
Acciones de un proceso	Acciones organizadas y	La comunidad escolar; el	La promoción se debe hacer	Física en el plantel	El conocimiento genera la



educativo que ayudan a comunicar para generar compromiso del PME.	definidas para comunicar el PME desde y hacia la comunidad escolar.	entorno escolar; redes de apoyo público y privado.	de manera permanente, transversal y sostenible con la comunidad educativa.	educativa y en el entorno; virtual usando medios masivos.	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 padres.	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
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 o campañas programados por la Secretaría de Movilidad u otras entidades	Talleres recreo-didácticos, teóricos y prácticos. Campañas pedagógicas en vía	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
Socializaciones de obras y socializar e incluir en PME intervenciones de entidades externas					

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

11. 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.

- 11.1. Normatividad
- 11.2. Actas de Reunión y/o Gestión.
- 11.3. Instrumentos de Diagnóstico
- 11.4. Registro fotográfico
- 11.5. Directorio de rutas para la gestión
- 11.6. Documentos de Apoyo
- 11.7. Protocolo de atención a víctimas de siniestros viales
- 11.8. Glosario
- 11.9. Iniciativas de movilidad escolar