

IED Orlando Higuera Rojas

PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

COOPERACIÓN TÉCNICA – DIRECCIÓN DE BIENESTAR ESTUDIANTIL

PROFESIONAL – ANA ANDREA VARGAS GONZÁLEZ

Tabla de contenido

Localidad Bosa – IED Orlando Higueta Rojas	5
1. Ficha Técnica	5
Introducción	6
1.1. Marco Normativo del Plan de Movilidad Escolar	6
1.2. Datos de Accidentalidad en el Distrito Capital	10
2. Características de Movilidad del Colegio.....	13
3. Proyecto Institucional Educativo – PEI.....	13
3.1. Misión.....	13
3.2. Visión.....	14
4. Comité y Política de Movilidad Escolar	14
4.1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar	15
4.2. Política de Movilidad Escolar.....	16
4.3. Objetivo del Plan de Movilidad Escolar.....	16
5. Diagnóstico: Instrumentos Aplicados	16
5.1. Datos de Desplazamiento Estudiantes.....	16
5.2. Entorno.....	23
5.3. Encuesta de Transito y Seguridad Vial	26
5.4. Cartografía social con acudientes	31
Se realizó un ejercicio de cartografía social con 19 padres de familia del concejo donde se identificaron los siguientes aspectos:	31
5.5. Diagnóstico Bici usuarios Bicis Particulares.....	32
6. Análisis de Resultados	33
7. Plan de Acción, Objetivos, Seguimiento y Evaluación	37
8. Acciones desarrolladas en Movilidad Escolar en la IE	40
9. Anexos	40
9.1. Normatividad.....	40

Lista de Fotografías

Fotografía 1 Colegio Orlando Higueta Rojas IED entrada sede A.....	5
Fotografía 2. Entrada IED Orlando Higueta Rojas sede A	23
Fotografía 3. Corredor colegio IED Orlando Higueta Rojas sede B	23
Fotografía 4. Entorno, IED Orlando Higueta Rojas.....	24
Fotografía 5. Andenes en mal estado con espacio angosto IED Orlando Higueta Rojas	24



Fotografía 6. Ciclorruta entrada IED Orlando Higuita Rojas con demarcación borrada	24
Fotografía 7. Entorno IED Orlando Higuita Rojas, demarcaciones borradas	25
Fotografía 8. Invasión al espacio por motos sede A IED Orlando Higuita Rojas	25
Fotografía 9. Invasión por parte de empresa soldadura sede B, IED Orlando Higuita Rojas.....	25
Fotografía 10. Paso vehículos IED Orlando Higuita Rojas	26
Fotografía 11. Vehículos IED Orlando Higuita Rojas	26
Fotografía 12. Cartografía hecha por padres IED Orlando Higuita Rojas, 2017	32

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 de estudiantes por medio de desplazamiento, IED Orlando Higuita Rojas, sede A y B, 2017.....	17
Gráfica 3 Desplazamiento estudiantes A Pie Solos Primaria, IED Orlando Higuita Rojas. 2017	18
Gráfica 4. Desplazamiento estudiantes pasajeros de moto -Primaria, IED Orlando Higuita sede A y B. 2017.....	19
Gráfica 5. Desplazamiento Estudiantes por grado como bici usuarios y pasajeros de Bici, IED Orlando Higuita sede A, 2017	21
Gráfica 6. Desplazamiento Estudiantes por grado como bici usuarios y pasajeros de Bici, IED Orlando Higuita Rojas sede B, 2017	21
Gráfica 7. Sensación de riesgo al movilizarse. Encuesta adultos IED Orlando Higuita	27
Gráfica 8. Acceso a información en tránsito y Seguridad Vial. IED Orlando Higuita Rojas.	27
Gráfica 9. Nivel de conocimiento en señales de tránsito adultos IED Orlando Higuita Rojas	28
Gráfica 10. Obediencia frente a señales de tránsito adultos IED Orlando Higuita Rojas.....	28
Gráfica 11. Nivel de conocimiento en normas de tránsito, adultos IED Orlando Higuita Rojas	29
Gráfica 12.. Obediencia frente a normas de tránsito adultos IED Orlando Higuita Rojas	29
Gráfica 13. Medio de transporte que utiliza con más frecuencia, adultos IED Orlando Higuita Rojas	30



Gráfica 14. Identifica señales y normas de tránsito en el transporte, adultos IED Orlando Higuita Rojas 30

Gráfica 15. Temáticas en los que les interesa tener información, adultos IED Orlando Higuita Rojas 31

Lista de Tablas

Tabla 1 Normograma sobre Movilidad, Colombia 8

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. Estudiantes que llegan solos en SITP de primaria, IED Orlando Higuita sede A y B, 2017 .. 20

Tabla 9. Estudiantes que llegan solos en Transmilenio de primaria, IED Orlando Higuita sede A y B, 2017..... 20

Tabla 10. Estudiantes que se desplazan en ruta particular, IED Orlando Higuita Rojas. 2017 22

Tabla 11. Estudiantes que se desplazan en bicitaxi. IED Orlando Higuita Rojas. 2017 22

Tabla 13. Panorama de las situaciones de Riesgo obtenidos del Diagnóstico, IED Orlando Higuita Rojas, 2017 33

Tabla 14. Cuadro de recomendaciones para cumplimiento PME. IED Orlando Higuita Rojas. 2017 37



Localidad Bosa – IED Orlando Higuita Rojas

Fotografía 1 Colegio Orlando Higuita Rojas IED entrada sede A¹



1. Ficha Técnica

Localidad:	Bosa
Dirección:	Sede A: CL 57 SUR # 87 H – 03 Sede B: CL 57 SUR # 86 F - 30
No. de Sedes:	2
Nombre del Rector:	Ibeth Rodríguez A
Nombre y cargo Enlace:	Cristina Isabel Jiménez
No. de Estudiantes:	3243
No. de Docentes y Directivos:	127
Jornadas:	Mañana y Tarde
Nombre gestor PIBES:	Tatiana Esquivel

¹ Tomado de Street View. IED Orlando Higuita Rojas

Nombre gestor Territorial ME: Hernán Darío López

Nombre pedagogo ACB: Christian Stephen Angulo

Nombre Profesional Planes de Movilidad Escolar: Ana Andrea Vargas González

Introducción

El panorama de la movilidad en Bogotá ha sido de gran preocupación en los últimos años, ya que la situación de siniestralidad es alta y sabemos que 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. Este documento presenta la situación de la Institución educativa frente a la movilidad escolar realizando un diagnóstico para identificar las realidades frente a la movilidad escolar y planteando alternativas frente a algunas problemáticas dadas.

Por motivos de ingreso tardío a la IE y otras situaciones como el paro de maestros, el documento avanzó hasta la elaboración de la matriz de riesgos y se continuará con el desarrollo en momentos de planeación 2017-2018.

1.1. 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.

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”.

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
Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito Terrestre.	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 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	Medidas especiales para la prestación del servicio de transporte escolar.



NORMA	EXPEDICIÓN	ASUNTO Y APLICABILIDAD
	COLOMBIA	
Decreto Distrital 185 de 2012	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Comisión Intersectorial de Seguridad Vial
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 594 de 2015	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Plan Movilidad Escolar Distrital
Decreto 431 de 2017	MINISTERIO DE TRANSPORTE	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
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 para 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	Creación del Comité de Seguridad Vial de la SED



NORMA	EXPEDICIÓN	ASUNTO Y APLICABILIDAD
	DISTRITAL	
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.

Fuente Elaboración propia SED-DBE-PME

1.2. 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

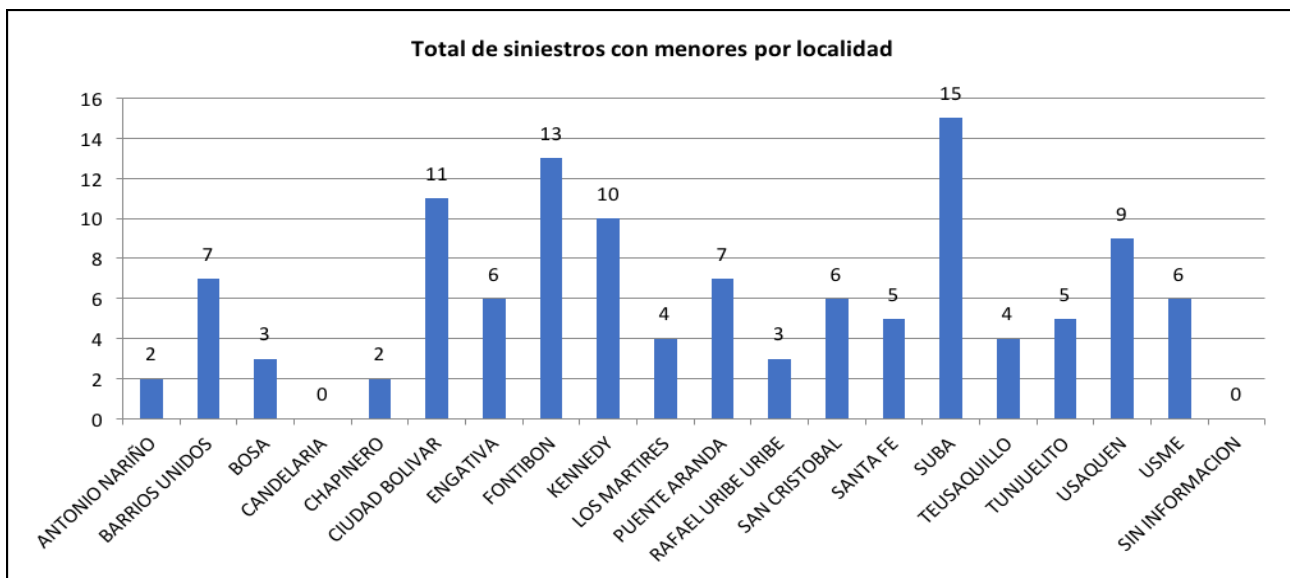
LOCALIDAD	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
ANTONIO NARIÑO		1	2	2	5	1	2
BARRIOS UNIDOS	3	8	2	1	2	1	5
BOSA	7	8	11	7	15	14	10
CANDELARIA	1		3				
CHAPINERO	2	4	5	2	2	3	2
CIUDAD BOLIVAR	8	14	17	9	13	16	14
ENGATIVA	9	19	12	7	13	6	12
FONTIBON	3	8	2	4	6	3	6
KENNEDY	13	20	20	17	22	13	19
LOS MARTIRES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



LOCALIDAD	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
ARANDA							
RAFAEL URIBE URIBE	2	12	7	4	6	5	6
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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Conductor de	# de menores
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.**

2. Características de Movilidad del Colegio

Las dos sedes de la IE quedan ubicadas sobre la calle 57 Sur, en una zona de alta tránsito vehicular ya que cruzan SITP, Transporte Público Colectivo (TPC), alimentadores, vehículos particulares, motos y bicicletas. El colegio sede A tiene la interacción con un parque compartido con la comunidad, que queda dentro de la Institución Educativa, por ello se exponen a situaciones de robo, basuras, y daños al inmueble. Es una zona donde hay exposición a drogas, habitantes de calle y alto tráfico vehicular.

Hay invasión al espacio público por parte de vendedores y comerciantes del sector, frente a la sede B hay una fábrica de Soldadura que invade tanto el andén del colegio como la vía, además de hacer ruido y botar sustancias tóxicas.

3. Proyecto Institucional Educativo – PEI²

El colegio Orlando Higueta Rojas es una institución educativa de carácter distrital que tiene como énfasis el desarrollo integral basado en la formación humana, su PEI es “Comunicación y Derechos Humanos para la Transformación Social”.

3.1. Misión

Somos una institución educativa oficial de carácter formal de inclusión, orientada a la formación integral de los niños, niñas y jóvenes orientada al desarrollo de las competencias ciudadanas y al fortalecimiento de su potencial humano, socioafectivo, cognitivo, axiológico, artístico, comunicativo y tecnológico que posibilite asumir su desarrollo de forma proactiva, crítica y reflexiva, contribuyendo a su crecimiento personal mediante el fortalecimiento de su proyecto de vida y al mejoramiento de su entorno social a través de una educación de calidad.

² Tomado de Manual de Convivencia IED Orlando Higueta Rojas

3.2. Visión

En el año 2017 el Colegio Orlando Higueta Rojas IED será reconocido a nivel Distrital por ofrecer una educación integral, de inclusión y calidad que impacte de manera asertiva los procesos formativos y de desarrollo de los estudiantes, de las familias y del contexto socio cultural.

4. *Comité y Política de Movilidad Escolar*

El desarrollo e implementación del Plan de Movilidad Escolar institucional exige la ejecución de unas fases de trabajo. Una de las primeras fases del PME son la conformación del Comité y la política de Movilidad Escolar-ME.

De acuerdo con la Guía para la elaboración de los PME, “El tema de movilidad escolar será liderado por el Rector(a) y altos directivos de la institución educativa, quienes designarán un Comité en Movilidad Escolar como mecanismo de coordinación y gestión entre todos los involucrados. El objetivo del comité será plantear, diseñar, implementar y medir las acciones que permitan generar conciencia y una cultura de la prevención en la comunidad educativa hacia una movilidad segura y sostenible. Acorde al Decreto 594/13 y la Resolución 1565/14 las funciones principales de este comité son:

- a) Elaborar un diagnóstico del entorno de la IE que permita identificar las deficiencias del espacio público que afecten la circulación peatonal, de ciclistas y de personas con limitaciones de movilidad.
- b) Definir la visión, las metas y objetivos, así como la propuesta de mecanismos necesarios para lograr la implementación del plan y su apropiación por parte de toda la comunidad educativa.
- c) Formular, implementar, coordinar, hacer seguimiento y evaluar el PME, para responder a las necesidades de los estudiantes en los diferentes ciclos y de la comunidad educativa en general.
- d) Analizar los resultados del diagnóstico y formular la hoja de ruta a seguir, conducente a reforzar los aspectos favorables encontrados, mitigar los riesgos y diseñar acciones para garantizar un cambio de conducta y actitud en los diferentes actores de la movilidad en la IE.
- e) Determinar y presentar los programas académicos y capacitaciones a desarrollar con los diferentes actores viales de la comunidad escolar (estudiantes, docentes, conductores, monitores, equipos de trabajo, padres de familia).
- f) Concretar, acompañar, comunicar y motivar a la comunidad educativa durante las fases de desarrollo del PME.
- g) Promover campañas y acciones de acompañamiento a la comunidad educativa durante todo el año.

- h) Organizar la información del proceso y elaborar informes periódicos que den cuenta de las acciones, programas adelantados y por ejecutar en la generación de hábitos, comportamientos y conductas favorables hacia la movilidad escolar y la seguridad vial.
- i) Documentar y mantener actualizada toda la información del PME como evidencia del proceso.
- j) Definir la periodicidad con que se va reunir el comité.
- k) Establecer los indicadores que permitirán verificar los resultados del proceso e implementación del PME.
- l) Dar continuidad en el tiempo a la política en movilidad escolar que privilegie la seguridad vial en la institución y su entorno escolar”³

4.1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar

La IE ya cuenta con un proyecto transversal de movilidad escolar, el cual está conformado por docentes, quienes han definido algunas acciones de movilidad escolar, por lo cual el comité quedó conformado por estos docentes, más la coordinadora académica, luego en reunión de padres de familia, se vinculó una madre de familia, Sandra Buitrago, presidente de concejo de padres de familia de la IE. Queda pendiente incluir un representante de los estudiantes:

- Rectora Ibeth Rodríguez
- Coordinadora Cristina Isabel Jiménez
- Docente Nancy Robayo
- Docente Marysol Campo
- Docente Angela A Sanabria Suarez
- Docente Jerman Jesyd Cruz
- Madre de familia Sandra Buitrago
- Gestora Transmilenio Madeleine Hernández
- Secretaría de Educación, PME Ana Andrea Vargas
- Gestora PIBES Tatiana Esquivel

³ SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DEL DISTRITO. Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar. 2016.pg. 31

4.2. Política de Movilidad Escolar

La política de movilidad quedó definida como:

“Avanzar en la formación ciudadana de los miembros de la comunidad educativa en calidad de actores viales, en una perspectiva del autocuidado para la prevención del riesgo” (tomado del PEI)”.

4.3. Objetivo del Plan de Movilidad Escolar

Buscar desde una formación integral, en articulación y corresponsabilidad interinstitucional mejorar las condiciones de movilidad de la comunidad educativa fomentando la movilidad sostenible y orientando desde la formación humana.

5. Diagnóstico: Instrumentos Aplicados

La fase de diagnóstico se ha venido realizando en la Institución con la aplicación de instrumentos diseñados por los encargados del Proyecto de Movilidad escolar, a partir del asesoramiento técnico de Movilidad Escolar Sostenible se orientó la aplicación de otros para fortalecer lo realizado por la IE. Se aplicaron los siguientes instrumentos:

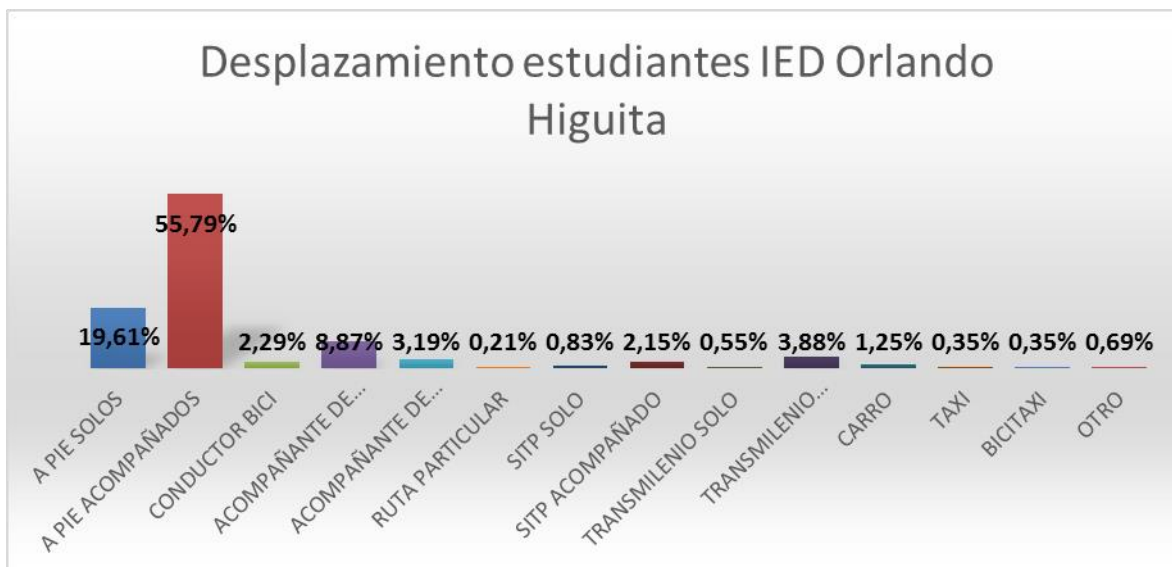
- **D1:** Se cuenta con la información de desplazamiento de 1443 estudiantes de sedes A y B jornada mañana y tarde.
- **D2.** Se realizó la visita al entorno con la ingeniera de Secretaría de Movilidad Yenny Montenegro
- **D3.** El colegio adelantó la aplicación de un instrumento de Tránsito y Seguridad Vial a 2 directivos, 84 acudientes, 9 personas de servicios generales y 38 vecinos del sector.
- **D4.** Se realizó la cartografía social con 19 padres del concejo
- **D5.** Lo realizó el pedagogo Christian Angulo de ACB, pendiente entrega.

5.1. Datos de Desplazamiento Estudiantes

En la encuesta de desplazamiento a estudiantes y docentes se busca que la comunidad educativa evidencie el modo de desplazamiento entre sus hogares y el colegio los cinco días de la semana. Al igual, permite observar que las personas se mueven de forma multimodal (A pie, bicicleta, moto, TM, SITP, Bici taxi entre otros).

En el colegio se realizó la encuesta con la totalidad de los cursos de la sede B JM y JT, y un muestreo de 18 cursos de la sede A, 16 de la jornada mañana y 2 de la jornada tarde.

Gráfica 2 Porcentaje de estudiantes por medio de desplazamiento, IED Orlando Higuita Rojas, sede A y B, 2017



Fuente: Elaboración propia. SED – Dirección de Bienestar Estudiantil. Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, Componente de Movilidad Escolar. Planes de Movilidad Escolar. 2017.

En la Gráfica. Porcentaje medio de desplazamiento de estudiantes (Universo 1443 encuestados) se aprecia que el más alto porcentaje corresponde a los estudiantes que se desplazan A Pie acompañados (55,79%), seguido de estudiantes que se desplazan A Pie Solos (19,61%). En su orden porcentual siguen los que se desplazan como acompañante de bici (8,87%), Transmilenio acompañado (3,88%), pasajero moto (3,19%), biciusuarios (2,29%) y SITP acompañado (2,15),

En menor proporción están los que se desplazan en SITP solos, en Transmilenio solos, taxi, ruta particular, bicitaxi y otros.

5.1.1. Riesgos población vulnerable

Se describen a continuación los riesgos frente a las siguientes características identificadas que representan una vulnerabilidad para los actores viales de la IE:

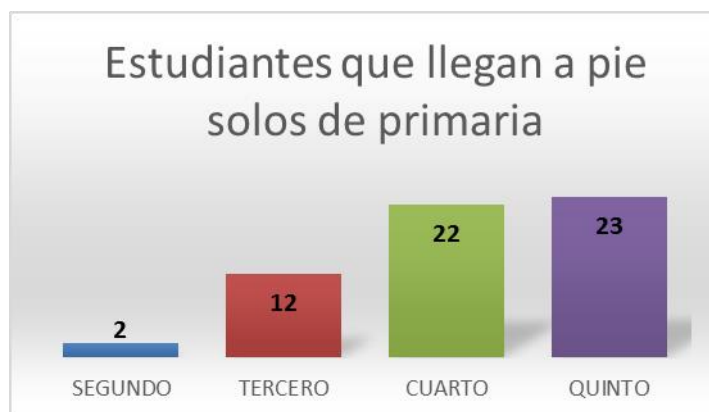
- Estudiantes que se desplazan solos primaria
- Estudiantes que se desplazan como pasajeros de moto de primaria
- Estudiantes que llegan solos en SITP y Transmilenio de primaria
- Estudiantes que se desplazan en bici de conductor y acompañante.
- Estudiantes que llegan en ruta particular
- Estudiantes que llegan en bicitaxi.

Este ejercicio se define con los estudiantes de la sede A en muestreo y sede B en su totalidad.

- **Estudiantes que se desplazan solos primaria**

Se encuentran 59 estudiantes de primaria que llegan a la institución solos, 45 de la sede A y 14 de la sede B.

Gráfica 3 Desplazamiento estudiantes A Pie Solos Primaria, IED Orlando Higueta Rojas. 2017



Fuente: Elaboración propia. SED – Dirección de Bienestar Estudiantil. Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, Componente de Movilidad Escolar. Planes de Movilidad Escolar. 2017.

La gráfica muestra que los estudiantes que efectúan sus desplazamientos a Pie Solos se encuentran ubicados la mayoría en los cursos de cuarto y quinto de primaria. Los niños de segundo que llegan solos, uno es porque vive cerca al colegio y el otro cuenta con permiso firmado del acudiente. Los estudiantes que se desplazan solos merecen especial atención y seguridad en sus recorridos en el entorno escolar. Teniendo en cuenta que en los alrededores hay presencia de expendio de SPA, inseguridad y otros riesgos que afectan su movilidad segura.

- **Estudiantes que se desplazan como pasajeros de moto de primaria**

42 estudiantes se desplazan como pasajeros de moto de primaria, 13 de la sede A y 29 de la sede B.

Gráfica 4. Desplazamiento estudiantes pasajeros de moto -Primaria, IED Orlando Higueta sede A y B. 2017



Fuente: Elaboración propia. SED – Dirección de Bienestar Estudiantil. Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, Componente de Movilidad Escolar. Planes de Movilidad Escolar. 2017.

En la gráfica se evidencian los estudiantes que se desplazan como pasajeros de Moto se encuentran distribuidos en todos los cursos.

Este grupo de estudiantes cuyo medio de desplazamiento es como pasajeros de motocicleta genera una preocupación, pues muchos de ellos están por debajo de los 10 años de edad. Factor que los ubica como un grupo vulnerable y que conlleva a un riesgo alto en su movilidad escolar. Cabe resaltar que según la normatividad los menores de 10 años no pueden circular en motocicleta por su vulnerabilidad y condición tanto física como cognitiva.

- **Estudiantes que llegan solos en SITP y Transmilenio de primaria**

7 estudiantes de primaria llegan solos en SITP y Transmilenio, 5 de la sede A y 2 de la sede B



Tabla 8. Estudiantes que llegan solos en SITP de primaria, IED Orlando Higueta sede A y B, 2017

Estudiantes que llegan en SITP solos de primaria		
CURSO	No. DE ESTUDIANTES	SEDE
404	1	A
503	1	A

Fuente: Elaboración propia. SED – Dirección de Bienestar Estudiantil. Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, Componente de Movilidad Escolar. Planes de Movilidad Escolar. 2017.

Tabla 9. Estudiantes que llegan solos en Transmilenio de primaria, IED Orlando Higueta sede A y B, 2017

Estudiantes que llegan en Transmilenio solos de primaria		
CURSO	No. DE ESTUDIANTES	SEDE
203	1	B
304	1	B
404	1	A
502	2	A

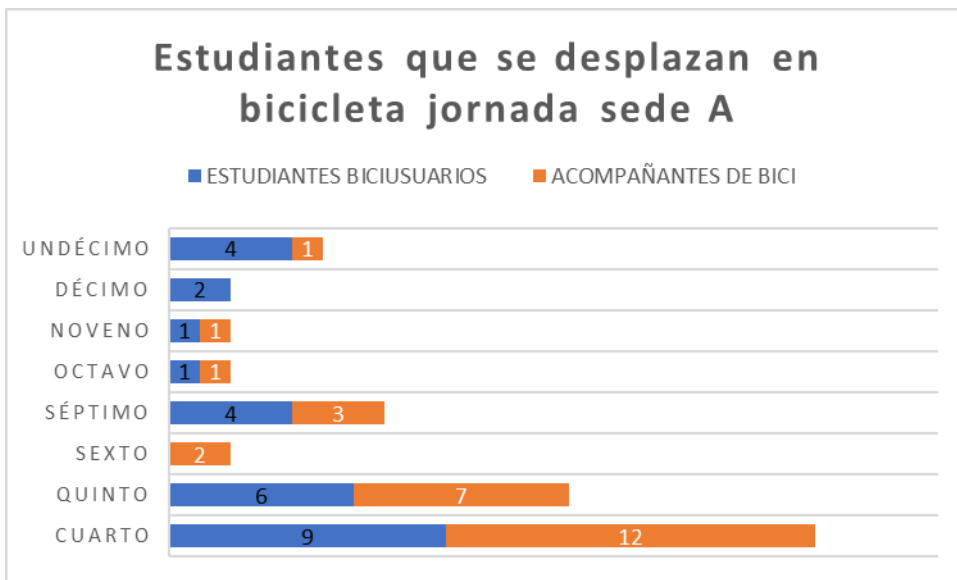
Fuente: Elaboración propia. SED – Dirección de Bienestar Estudiantil. Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, Componente de Movilidad Escolar. Planes de Movilidad Escolar. 2017.

- **Estudiantes que se desplazan en bici de conductor y pasajero**

Hay 161 estudiantes que utilizan la bicicleta en sus desplazamientos, de estos 33 son biciusuarios y 128 pasajeros de bici, Biciusuarios, 27 son de la sede A y 6 de la sede B. De los pasajeros de bici, 27 estudiantes son de sede A y 101 de la sede B.

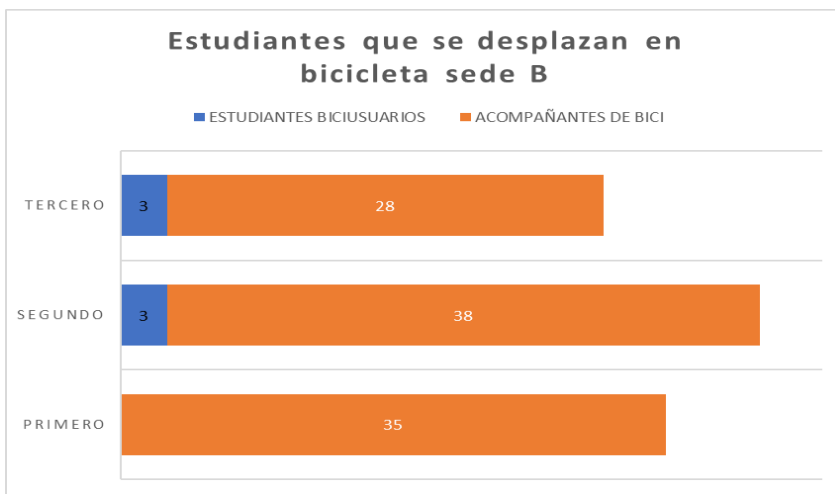


Gráfica 5. Desplazamiento Estudiantes por grado como bici usuarios y pasajeros de Bici, IED Orlando Higueta sede A, 2017



Fuente: Elaboración propia. SED – Dirección de Bienestar Estudiantil. Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, Componente de Movilidad Escolar. Planes de Movilidad Escolar. 2017.

Gráfica 6. Desplazamiento Estudiantes por grado como bici usuarios y pasajeros de Bici, IED Orlando Higueta Rojas sede B, 2017



Fuente: Elaboración propia. SED – Dirección de Bienestar Estudiantil. Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, Componente de Movilidad Escolar. Planes de Movilidad Escolar. 2017.

En las gráficas se muestra la distribución de biciusuarios y pasajeros de bici por jornada y grado, en primaria especialmente hay mayor cantidad de pasajeros de bicicleta, a Frente a biciusuarios la mayoría se encuentran en los grados de primaria cuarto, quinto y séptimo. Cabe resaltar que en el colegio se desarrolla el programa Al Colegio en Bici donde participan un promedio de 27 estudiantes.

- **Estudiantes que llegan en ruta particular**

3 estudiantes se desplazan en ruta particular, son de la sede B.

Tabla 10. Estudiantes que se desplazan en ruta particular, IED Orlando Higuera Rojas. 2017

Estudiantes que se desplazan en ruta escolar particular		
CURSO	No. DE ESTUDIANTES	SEDE
103	2	B
304	1	B

Fuente: Elaboración propia. SED – Dirección de Bienestar Estudiantil. Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, Componente de Movilidad Escolar. Planes de Movilidad Escolar. 2017.

En la tabla se observan la distribución de estudiantes por sede y por grado que se desplazan en ruta escolar, lo cual no es un porcentaje alto pero que se debe revisar.

- **Estudiantes que se desplazan en bicitaxi**

Hay 5 estudiantes que se desplazan en bicitaxi, lo que representa un riesgo al ser un modo de transporte ilegal y que no cuenta con las garantías de seguridad necesarias para los desplazamientos.

Tabla 11. Estudiantes que se desplazan en bicitaxi. IED Orlando Higuera Rojas. 2017

Estudiantes que se desplazan en bicitaxi		
CURSO	No. DE ESTUDIANTES	SEDE
102	1	B
104	2	B
301	1	B
702	1	A

Fuente. Elaboración propia SED-DBE. Equipo PME

5.2. Entorno

El entorno escolar representa los espacios físicos y sociales en los cuales los estudiantes y en general la comunidad educativa interactúa y desarrolla sus actividades a todo nivel. Los espacios barriales, escolares y comunitarios por donde se mueven, proyectan sus actividades y generan sus dinámicas de vida.

Se hizo recorrido en sedes con la ingeniera de Secretaría de Movilidad Yenni Montenegro y el profesional de sistematización de la DBE-PIBES, Jaime Neuta, aunque no hubo participación del colegio, se contó con el aval de la rectora. En este recorrido se evidenció:

- Ausencia de señalización escolar en el entorno institucional

Fotografía 2. Entrada IED Orlando Higuera Rojas sede A



Fotografía 3. Corredor colegio IED Orlando Higuera Rojas sede B



- Andenes y vías en mal estado



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Fotografía 4. Entorno, IED Orlando Higuita Rojas



Fotografía 5. Andenes en mal estado con espacio angosto IED Orlando Higuita Rojas



- Elementos de señalización y delimitación de las ciclorrutas en mal estado, demarcaciones borradas

Fotografía 6. Ciclorruta entrada IED Orlando Higuita Rojas con demarcación borrada





ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Fotografía 7. Entorno IED Orlando Higuita Rojas, demarcaciones borradas



- Invasión al espacio público por parte de motos, ventas, vehículos, entre otros

Fotografía 8. Invasión al espacio por motos sede A IED Orlando Higuita Rojas



Fotografía 9. Invasión por parte de empresa soldadura sede B, IED Orlando Higuita Rojas



- Paso de vehículos a alta velocidad por el frente de las dos sedes

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**



Fotografía 10. Paso vehículos IED Orlando Higuita Rojas



Fotografía 11. Vehículos IED Orlando Higuita Rojas



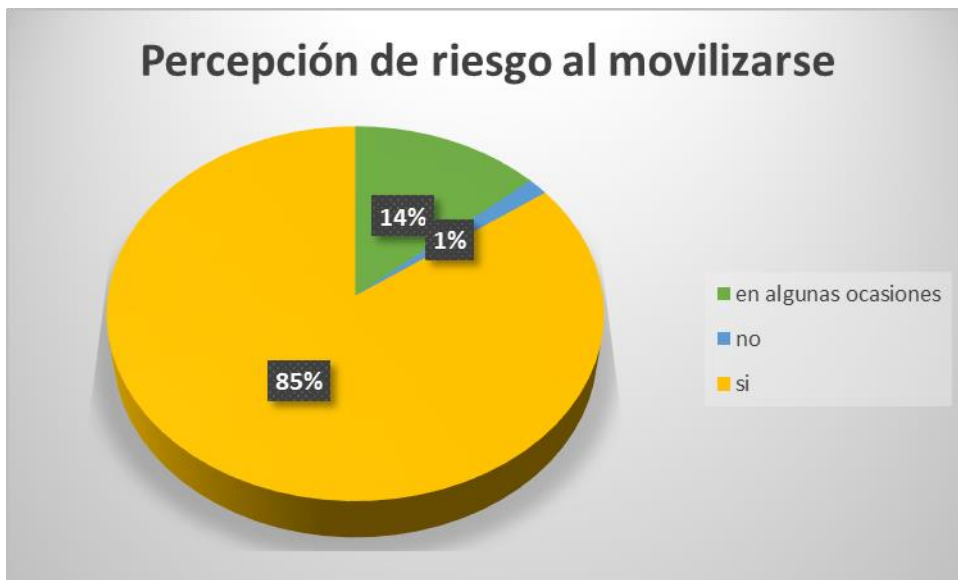
5.3. Encuesta de Transito y Seguridad Vial

La IE ha venido adelantando una encuesta de Seguridad vial que busca identificar conocimientos, necesidades y desplazamientos de toda la comunidad educativa incluyendo estudiantes, directivos, administrativos, docentes, acudientes, personal de servicios generales y vecinos.

Los resultados encontrados con las encuestas a directivos, acudientes, personal de servicios generales y vecinos (universo 133 encuestas) son:

- Percepción del riesgo al movilizarse

Gráfica 7. Sensación de riesgo al movilizarse. Encuesta adultos IED Orlando Higuita



Fuente. Elaboración propia, Proyecto Movilidad Escolar OHR y SED-DBE-PME

El 85% considera que hay riesgos cuando se desplazan, sólo el 1% considera que no hay riesgos al momento de desplazarse.

- Acceso a información en tránsito y seguridad vial

Gráfica 8. Acceso a información en tránsito y Seguridad Vial. IED Orlando Higuita Rojas.

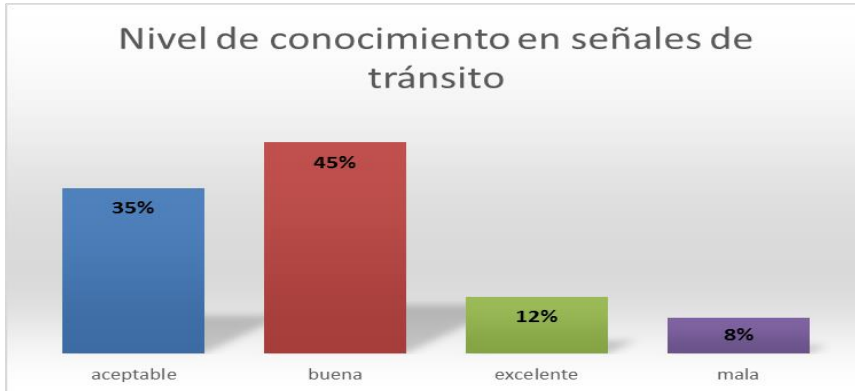


Fuente. Elaboración propia, Proyecto Movilidad Escolar OHR y SED-DBE-PME

El 40% de los encuestados han recibido información sobre tránsito y seguridad vial a través de la familia, seguido por policía y televisión 18% y colegio con 14%.

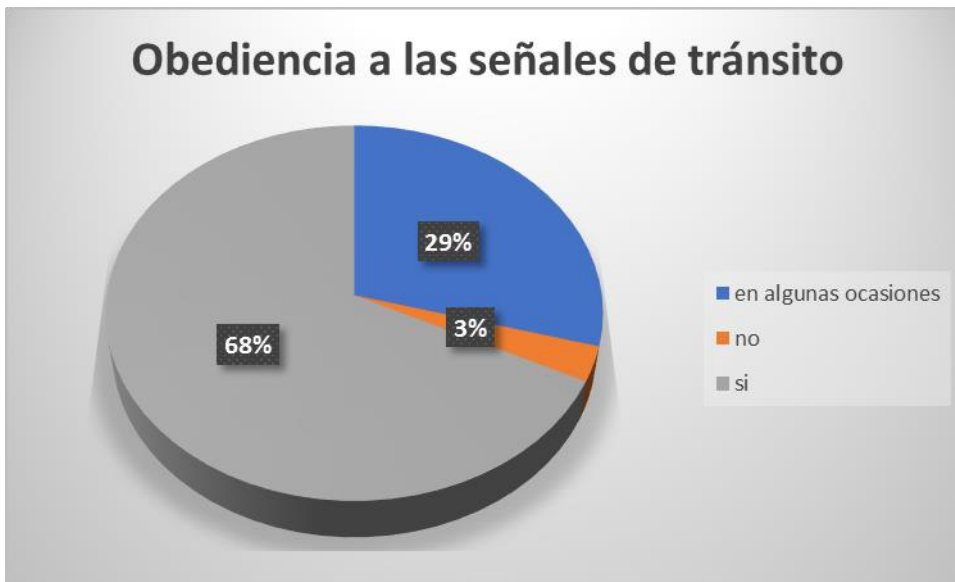
- Nivel de conocimiento y obediencia en señales y normas de tránsito

Gráfica 9. Nivel de conocimiento en señales de tránsito adultos IED Orlando Higuita Rojas



Fuente. Elaboración propia, Proyecto Movilidad Escolar OHR y SED-DBE-PME

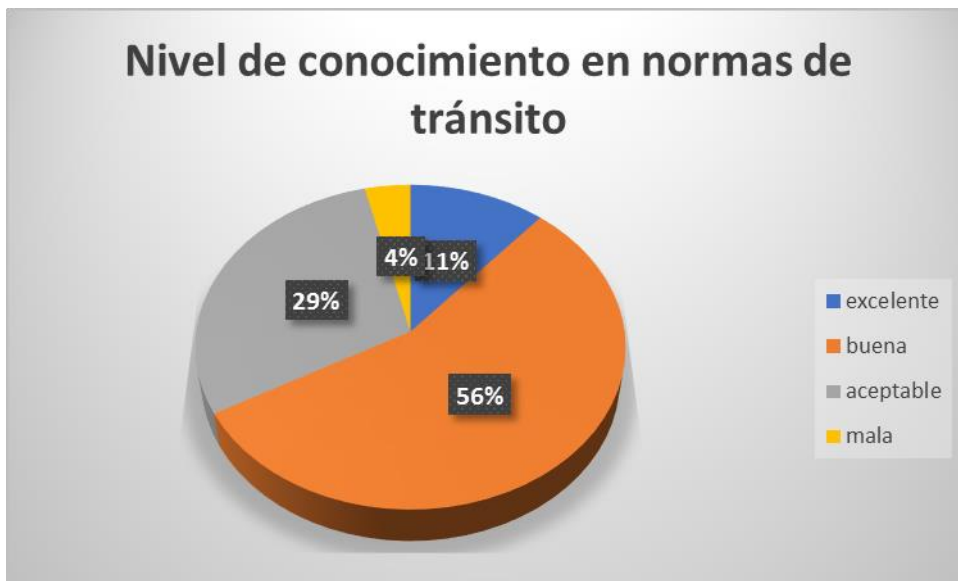
Gráfica 10. Obediencia frente a señales de tránsito adultos IED Orlando Higuita Rojas



Fuente. Elaboración propia, Proyecto Movilidad Escolar OHR y SED-DBE-PME

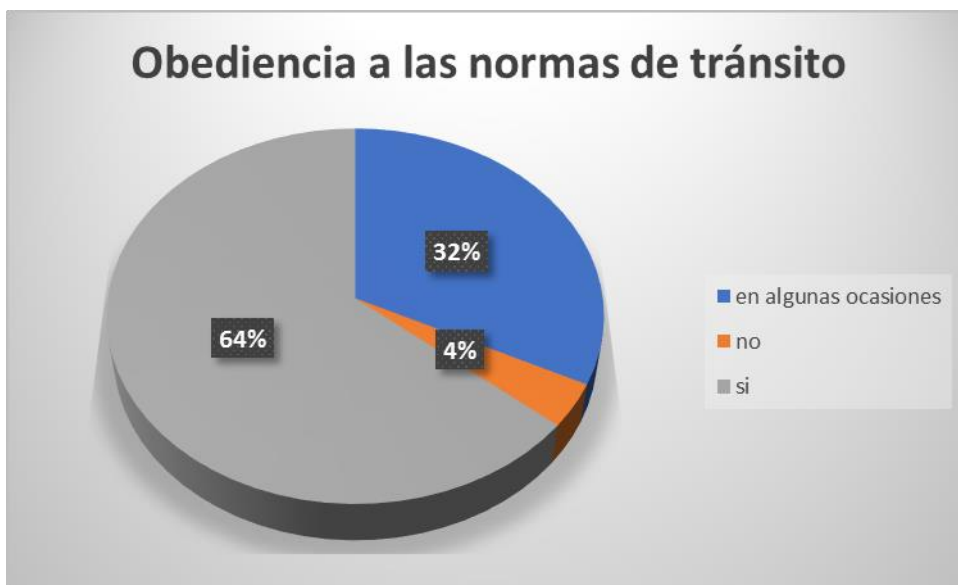


Gráfica 11. Nivel de conocimiento en normas de tránsito, adultos IED Orlando Higuera Rojas



Fuente. Elaboración propia, Proyecto Movilidad Escolar OHR y SED-DBE-PME

Gráfica 12.. Obediencia frente a normas de tránsito adultos IED Orlando Higuera Rojas



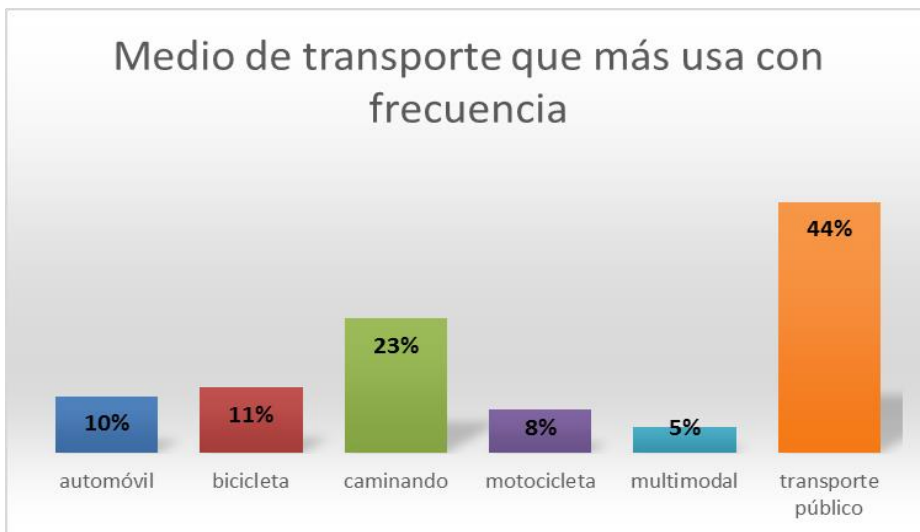
Fuente. Elaboración propia, Proyecto Movilidad Escolar OHR y SED-DBE-PME

Frente al nivel de conocimiento en señales y normas de tránsito la mayoría considera que su conocimiento está entre bueno y aceptable, frente a obedecer normas y señales de tránsito la

mayoría manifiesta que, si obedece, aunque hay un porcentaje alto que manifiesta hacerlo en algunas ocasiones.

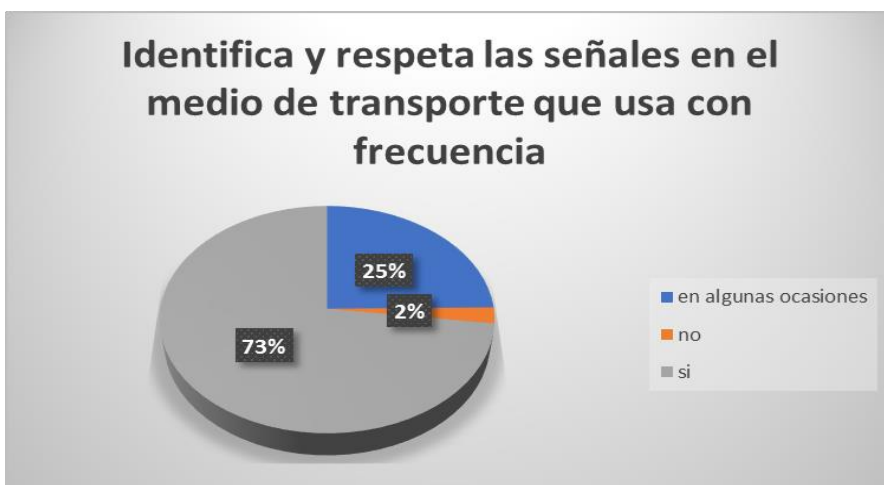
- Medio de transporte que utiliza con más frecuencia

Gráfica 13. Medio de transporte que utiliza con más frecuencia, adultos IED Orlando Higuita Rojas



Fuente. Elaboración propia, Proyecto Movilidad Escolar OHR y SED-DBE-PME

Gráfica 14. Identifica señales y normas de tránsito en el transporte, adultos IED Orlando Higuita Rojas



Fuente. Elaboración propia, Proyecto Movilidad Escolar OHR y SED-DBE-PME

La mayoría utiliza el transporte público (44%), seguido por los desplazamientos peatonales (23%), la bicicleta (11%), el automóvil (10%), la motocicleta (8%) y el transporte multimodal es decir varios tipos de transporte (5%). En éste transporte, el 73% manifiesta identificar las señales de tránsito.

- Temáticas en los que le gustaría tener información

Gráfica 15. Temáticas en los que les interesa tener información, adultos IED Orlando Higuera Rojas



Fuente. Elaboración propia, Proyecto Movilidad Escolar OHR y SED-DBE-PME

- Valores ciudadanos

De los encuestados hay un 57% que manifiesta La mayoría le interesa tener información en temas relacionados con valores ciudadanos (38%) y señales de tránsito (27%), aspecto que hay que tener en cuenta a la hora de definir los temas en Seguridad Vial.

haber recibido información sobre valores ciudadanos frente a un 43% que dice no haberla recibido. De los que mencionaron que si han recibido información ha sido de la casa (44%) y del colegio (29%).

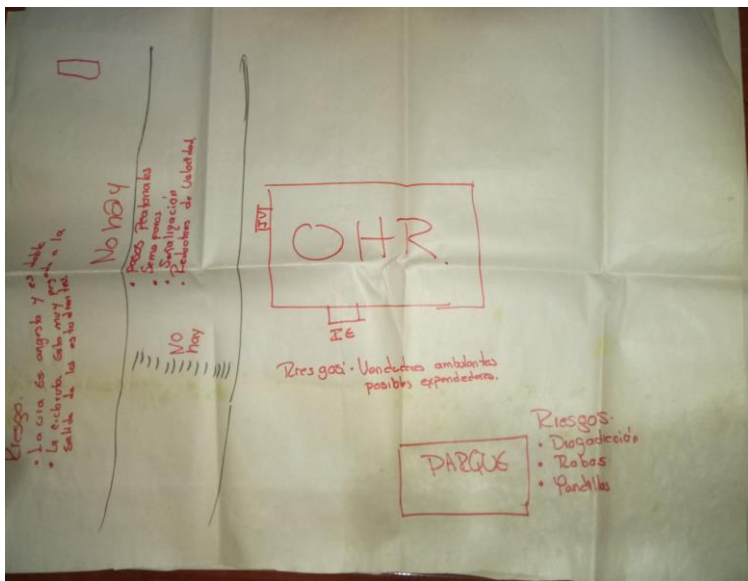
5.4. Cartografía social con acudientes

Se realizó un ejercicio de cartografía social con 19 padres de familia del concejo donde se identificaron los siguientes aspectos:

- Vías angostas

- La ciclorruta queda pegada a la salida peatonal de los estudiantes
- No hay pasos peatonales o están invadidos de vendedores, mercancía, etc.
- No hay semáforos, ni señalización, ni reductores de velocidad.
- Posibles expendedores de SPA
- Inseguridad por pandillas y ladrones.
- Lavadero de motos en andenes
- Falta organización en la entrada y salida del colegio
- Hay niños y niñas que llegan solos a la IE
- Andenes no adecuados para personas con discapacidad

Fotografía 12. Cartografía hecha por padres IED Orlando Higuera Rojas, 2017



5.5. Diagnóstico Bici usuarios Bicis Particulares

El pedagogo de Al Colegio en Bici de la localidad, Christian Angulo realizó el diagnóstico con los bicisuarios que llegan en bicicleta propia, se hizo con 38 estudiantes de las dos jornadas de la sede A donde se encuentran los biciparqueaderos. Este diagnóstico se efectuó “con el ánimo de retratar las percepciones sobre aspectos generales de movilidad en bicicleta de 38 estudiantes bici-usuarios del colegio en cuestión. Cabe destacar que para la aplicación de este diagnóstico se utilizó un diseño metodológico mixto que incorporó herramientas propias de la investigación

cuantitativa (encuesta), a la par que involucro estrategias de recolección de datos propias de la investigación cualitativa (pista de obstáculos, conversatorio, etc.)”⁴.

En este diagnóstico se identificó como datos relevantes:

- El 79% manifiesta que los ciclo parqueaderos son espacios para estacionar bicis, mientras que el 18% considera que es un candado para las bicicletas. El 100% manifiesta que en su colegio hay ciclo parqueaderos. En estos ciclo parqueaderos el 32% mencionan que su bici está segura y el 47% menciona que su bici no está tan segura.
- El 66% considera que las vías para llegar al colegio son seguras, de estos el 30% la considera segura porque hay ciclorruta, 26% por presencia de personas, 19% porque hay vías en buen estado, 15% por presencia de policías y 11% por poco tráfico vehicular.
- El 56% considera que la bicicleta es un vehículo para transportarse y el 22% considera que es un vehículo para hacer ejercicio.
- Los mayores riesgos que consideran que hay al desplazarse en bicicleta son siniestros viales con un 36%, pinchazo con un 22% y atracos con 20%.
- Para disminuir los riesgos los estudiantes consideran que el 41% disminuye la velocidad, el 30% usa elementos de protección, el 14% va acompañado, el 7% aumenta la velocidad asociándolo con una medida de seguridad y el 7% prefiere cambiar de ruta día a día.
- El 84% de los estudiantes no usa casco al montar en bicicleta.
- El 42% alguna vez ha usado chaleco reflectivo y luces al movilizarse en su bicicleta.

6. Análisis de Resultados

Se realizó el análisis de resultados obteniendo un listado de riesgos, los cuales se relacionaron en una matriz.

Tabla 12. Panorama de las situaciones de Riesgo obtenidos del Diagnóstico, IED Orlando Higuita Rojas, 2017

Situación de riesgo	Descripción y clasificación de la situación de riesgo			
	Comportamiento	Señalización	Infraestructura	Riesgos alrededor de la institución

⁴ Tomado de diagnóstico bicicletas. ACB. 2017



Situación de riesgo	Descripción y clasificación de la situación de riesgo			
	Comportamiento	Señalización	Infraestructura	Riesgos alrededor de la institución
Se encuentran 59 estudiantes de primaria que llegan a la institución solos, 45 de la sede A y 14 de la sede B	Conductas inseguras al movilizarse	no hay señalización escolar, y la que está se encuentra en mal estado	Zona de alto tránsito vehicular, riesgos en la vía, queda en una vía de alto tráfico	Pandillas, robos, situaciones de inseguridad en la zona
42 estudiantes se desplazan como pasajeros de moto de primaria, 13 de la sede A y 29 de la sede B.	Los acudientes no identifican el riesgo que implica movilizar a menores de 10 años en una moto		la zona es de alta peligrosidad	la mayoría posiblemente no cuenta con elementos de protección adecuados
7 estudiantes de primaria llegan solos en SITP y Transmilenio, 5 de la sede A y 2 de la sede B	Conductas inseguras al movilizarse			inseguridad, alto riesgo de siniestralidad
hay 33 biciusuarios, 27 de la sede A y 6 de la jornada tarde, 27 son del programa ACB, Existe un promedio de 1 a 1 en ACB y en bicicleta propia	Conductas inseguras al movilizarse	se ha desgastado la señalización en la zona de las ciclorrutas	hay zonas de tránsito mixto	inseguridad, alto riesgo de siniestralidad
de los encuestados hay 128 acompañantes en la bicicleta, de estos 27 son de sede A y 101 de la sede B.	los acudientes no identifican el riesgo que implica movilizar a acompañantes en un vehículo uni personal sin mínimas condiciones de seguridad	se ha desgastado la señalización en la zona de las ciclorrutas	hay zonas de tránsito mixto	inseguridad, alto riesgo de siniestralidad
3 estudiantes se desplazan en ruta particular, de la sede B	No se reconocen las condiciones en que los acudientes contratan las rutas escolares			
Hay 5 estudiantes que se desplazan en bicitaxi, 1 de la sede A y 4 de la sede B.	es un transporte ilegal y que no cuenta con las condiciones de seguridad		no hay espacio para el tránsito de estos vehículos	riesgo de siniestralidad
Ausencia de señalización escolar en el entorno institucional	alto tránsito peatonal a riesgo	no hay señalización escolar, y la que está se encuentra en mal estado		
Andenes y vías en mal estado	Dificultad para el tránsito, en especial de personas con movilidad reducida		Las personas tienen que caminar sobre la vía ya que hay zonas de andenes angostos	



Situación de riesgo	Descripción y clasificación de la situación de riesgo			
	Comportamiento	Señalización	Infraestructura	Riesgos alrededor de la institución
Elementos de señalización y delimitación de las ciclorrutas en mal estado, demarcaciones borradas	no hay respeto por las ciclorrutas, invasión por vehículos, comercio, personas	en mal estado señalización de las ciclorrutas		
Invasión al espacio público por parte de motos, ventas, vehículos, entre otros, los dueños de motos lavan sus vehículos en el andén	dificultad de los peatones y biciusuarios para movilizarse por la invasión al espacio público	mal estado o ausencia	Las vías son barriales, pero hay un alto tráfico vehicular	
Paso de vehículos a alta velocidad por el frente de las dos sedes	exceso de velocidad por parte de conductores	no hay señalización ni reductores	no hay pasos seguros	alto riesgo de siniestralidad
el bici carril que está aledaño al colegio ya no se ve por el paso del tiempo lo cual hace que los conductores de automotores no lo identifiquen.	peleas entre estudiantes y ataques a comunidad educativa por miembros internos y externos al colegio			inseguridad en los desplazamientos
E 85% de los encuestados consideran que hay riesgos al desplazarse	hay una percepción del riesgo de siniestralidad alto	no hay señalización, la que hay están en mal estado	la infraestructura es barrial pero el tráfico es alto	hay inseguridad en el entorno por robos, consumo de SPA, peleas
Más del 84% de los estudiantes no usan casco y sólo el 48% ha usado alguna vez chaleco y luces reflectivas.	A pesar de que todos los estudiantes biciusuarios identifican el casco como un elemento de seguridad ninguno de ellos lo usa			Riesgo de evento vial y afectaciones de consideración a los menores.
El bicicarril que está aledaño al colegio ya no se ve por el paso del tiempo lo cual hace que los conductores de automotores no lo identifiquen.	Los conductores de carros, motos y transporte público al no ver el bicicarril, parqueen sobre él y en ocasiones invaden el espacio del biciusuario asuntándolo			Riesgo de evento vial y afectaciones de consideración a los menores.



Situación de riesgo	Descripción y clasificación de la situación de riesgo			
	Comportamiento	Señalización	Infraestructura	Riesgos alrededor de la institución
Sólo un 1 estudiante ha recibido formación sobre la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.	Los estudiantes aseguran saber montar bicicleta, pero en la práctica tienen problemas para maniobrar en espacios reducidos; estos problemas están asociados al tipo de bicicleta que utilizan (sin frenos) y la mala ergonomía que manejan en sus bicicletas. Del mismo modo, no hay una concientización sobre la normatividad que rige al ciclista urbano, es decir, los estudiantes ignoran u omiten la importancia de acatar las normas de tránsito tales como: Desplazarse por la infraestructura adecuada para el ciclista donde la haya, portar elementos de seguridad obligatorios, etc.			Riesgo de evento vial con vehículos motorizados y vulnerabilidad de los menores.
Al frente del colegio hay una avenida principal muy angosta (dos carriles, uno por sentido) donde los carros no respetan los límites de velocidad y zonas 30, no hay reductores de velocidad	En la avenida que está al frente del colegio está rodeada por mucho comercio, presencia de niños, personas de la tercera edad entre otros, por lo cual infringir los límites de velocidad en esta zona por parte de los actores viales puede causar un accidente			Riesgo de evento vial con vehículos motorizados y vulnerabilidad de los menores y comunidad en general.



Situación de riesgo	Descripción y clasificación de la situación de riesgo			
	Comportamiento	Señalización	Infraestructura	Riesgos alrededor de la institución
Cerca al colegio a unas 3 cuadras al norte (cra 87 j entre las calles 54 f sur y cli 54 sur) hay una calle en pésimo estado (avenida principal) donde circulan ciclistas, peatones y es vía obligatoria para algunos estudiantes llegar a la institución educativa. Adicional a esto no cuenta con iluminación y sumado el pésimo estado de la vía puede causar un accidente	Algunos estudiantes que se desplazan en bicicleta se han caído en esta zona debido a que la calle está en un mal estado, adicional a esto, la demarcación del bicirril se pierde por la misma razón			Riesgo de evento vial y afectaciones de consideración a los menores y comunidad en general.
Al frente del colegio hay un andén pequeño donde tiene ciclorruta (ya no se ve por el paso del tiempo) al ser pequeño no hay suficiente espacio para que los peatones puedan caminar lo cual provoca que invadan la ciclorruta.	Pone en conflicto e incomodidad entre bici- usuarios y peatones			Altercados entre los diferentes actores viales provocando riñas

Fuente. SED-DBE- Planes de Movilidad Escolar

Posteriormente se realiza un ejercicio de priorización utilizando una escala de valoración, éste falta por realizarse en la IE.

7. Plan de Acción, Objetivos, Seguimiento y Evaluación

E la IE no se alcanzó a la realización del Plan de Acción por motivos de ingreso tardío con el programa PIBES y el paro de maestros que afectó las dinámicas y dificultó el desarrollo del proceso.

Por ello desde la asesoría técnica, a partir de lo identificado en el diagnóstico y en las diferentes reuniones de concertación del PME recomienda para darle continuidad al PME:

Tabla 13. Cuadro de recomendaciones para cumplimiento PME. IED Orlando Higueta Rojas. 2017

ACTIVIDAD RECOMENDADA	OBSERVACIONES IED	FECHA
Fortalecer el proceso participativo del Comité de Movilidad Escolar, involucrar a estudiantes y darles mayor representatividad a los padres en el comité.		Febrero 2018



ACTIVIDAD RECOMENDADA	OBSERVACIONES IED	FECHA
Realizar el diagnóstico de desplazamientos faltante en la sede A con el fin de identificar riesgos y necesidades de movilidad.		Marzo 2018
Finalizar el ejercicio de matriz de riesgos para identificar las prioridades a atender en el PME		ENERO 2018
Diseñar los objetivos a cumplir para los riesgos del Plan de Movilidad Escolar. Se recomienda hacerlo en el proceso de planeación de 2017 para realizar acciones a partir de 2018		ENERO 2018
A partir de los objetivos definidos se recomienda diligenciar las fichas por objetivo donde van incluidas las actividades, líneas e indicadores. Se recomienda hacerlo en el proceso de planeación de 2017 para realizar acciones a partir de 2018		ENERO 2018
Consolidar una carpeta del Plan de Movilidad Escolar donde van todas las acciones de gestión, proyectos, capacitaciones en seguridad vial y demás que tengan relación con la movilidad escolar y dejar constancia del proceso realizado en el PME		Noviembre 2017
Promover acciones con peatones, puede ser a través de un proyecto donde se identifiquen las rutas seguras, se realicen salidas, entre otros, para prevenir la siniestralidad y favorecer la movilidad segura, e integrar todas las acciones que ya se realizan (salidas, caminatas, procesos de formación) a estas acciones que se realicen con peatones		Febrero 2018
Promover un club de biciusuarios, donde se promueva la movilidad segura, buscando alianzas para formación y dotación de acuerdo al compromiso que genere este club		febrero 2018
Gestionar procesos de formación en diferentes necesidades de movilidad y seguridad vial para toda la comunidad educativa		Octubre 2017



ACTIVIDAD RECOMENDADA	OBSERVACIONES IED	FECHA
Gestionar y hacer seguimiento a los requerimientos ante Secretaría de Movilidad para las medidas de pacificación del tránsito y señalización		Noviembre 2017
Organizar ingreso de peatones y biciusuarios mediante campañas u otra estrategia que el colegio defina		Febrero 2018
Sistematizar las encuestas de tránsito y seguridad vial hechas por la IE		Febrero 2018
Gestionar con Secretaría de Seguridad y con Policía de Infancia y Adolescencia las acciones necesarias para mejorar la seguridad del entorno escolar		febrero 2018
Diseñar el plan de divulgación y promoción del PME en la Institución		Febrero 2018
Organizar el currículo académico en concordancia con las acciones de transversalización de la educación vial con base en la cartilla Saber Moverse Vial del Ministerio de Educación, involucrar y articular el proyecto transversal de movilidad		enero 2018
Socializar a la comunidad educativa los protocolos de atención en siniestralidad vial y hacer los reportes en el sistema de alertas		Febrero 2018
Promover con los padres de familia acciones que ayuden a mitigar los riesgos prevenir la siniestralidad		Febrero 2018
Radicar el PME a la SED a través de la Dirección Local de Educación		Noviembre 2017
Sistematizar e incluir dentro del plan el proceso desarrollado en la IE del proyecto transversal en movilidad		Enero 2018
Realizar las gestiones necesarias para mejorar la movilidad en la IE		Febrero 2018

Fuente. Elaboración propia SED – DBE- PME

8. Acciones desarrolladas en Movilidad Escolar en la IE

En la IE se han realizado diferentes acciones para favorecer la movilidad segura que vale la pena resaltar y que serán incluidas en el Plan de Acción, una vez se realice:

- Proyecto transversal de movilidad

Dentro de este proyecto se realizaron encuestas a toda la comunidad educativa donde se identificaron percepciones sobre seguridad vial. En el proyecto se han realizado diferentes actividades de formación capacitación y transversalización curricular.

- Formación con Transmilenio

Se realizaron las capacitaciones de Transmilenio con la población escolar

- Articulación e intervención con Secretaría de Salud frente a la línea de Atención a Víctimas

Talleres con estudiantes, familia, docentes frente a duelo por el siniestro vial ocurrido con un estudiante fallecido en la IE.

- Participación en el Foro de Promotores Escolares en Seguridad Vial y Encuentro Colegios con Planes de Movilidad Escolar

Participación activa de estudiantes en el Foro.

9. Anexos

9.1. Normatividad

9.2. Actas Comité de Movilidad Escolar

9.3. Instrumentos de Diagnóstico IED Orlando Higueta Rojas

9.4. Registro Fotográfico

9.5. Directorio – Rutas de Gestión

9.6. Documentos de Apoyo

9.7. Protocolo de Siniestralidad Vial Escolar

9.8. Glosario

9.9. Iniciativas en Movilidad propias de la IED Orlando Higueta.