

# IED OEA

PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

COOPERACIÓN TÉCNICA – DIRECCIÓN DE BIENESTAR ESTUDIANTIL

PROFESIONAL – ANA ANDREA VARGAS GONZÁLEZ



## Tabla de contenido

<b>Localidad Kennedy – IED OEA .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Ficha Técnica .....</b>	<b>5</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>6</b>
1.1. Marco Normativo del Plan de Movilidad Escolar .....	6
1.2. Datos de Accidentalidad en el Distrito Capital .....	10
<b>2. Características de Movilidad del Colegio.....</b>	<b>13</b>
<b>3. Proyecto Institucional Educativo – PEI.....</b>	<b>13</b>
3.1. Misión.....	13
3.2. Visión.....	13
<b>4. Comité y Política de Movilidad Escolar .....</b>	<b>13</b>
4.1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar .....	14
4.2. Política de Movilidad Escolar.....	14
<b>5. Diagnóstico: Instrumentos Aplicados .....</b>	<b>14</b>
5.1. Datos de Desplazamiento Estudiantes.....	15
5.2. Datos de Desplazamiento Comunidad Educativa .....	22
5.3. Entorno.....	22
5.4. Encuesta de Percepción .....	23
5.5. Cartografía Social .....	25
5.6. Diagnóstico Bici usuarios Bicis Particulares.....	27
<b>6. Análisis de Resultados .....</b>	<b>28</b>
<b>7. Plan de Acción, Objetivos, Seguimiento y Evaluación .....</b>	<b>34</b>
<b>8. Divulgación y Promoción del Plan de Movilidad Escolar .....</b>	<b>39</b>
<b>9. Directorio de Rutas para Gestión.....</b>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>10. Anexos .....</b>	<b>40</b>

## Lista de Fotografías

Fotografía 1 Colegio OEA sede A.....	5
Fotografía 2. Recorrido Entorno, Entrada IED OEA sede A, abril 2017 .....	23
Fotografía 3. Cartografía Social, IED OEA, mayo 2017 .....	26
Fotografía 4. Cartografía hecha por los estudiantes consejo estudiantil IED OEA sede A JT .....	26
Fotografía 5. Ruta 1 de llegada estudiantes IED OEA sede A, hecha por el docente Raúl Quintero	27

## 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 OEA sede A y B, JM y JT, junio 2017.....	15
Gráfica 3 Desplazamiento estudiantes A Pie Solos Primaria, IED OEA .....	17
Gráfica 4. Desplazamiento estudiantes pasajeros de moto -Primaria, IED OEA sede A y B .....	18
Gráfica 5. Desplazamiento Estudiantes por grado como bici usuarios y pasajeros de Bici, IED OEA sede A y B, JM – JT.....	19
Gráfica 6. Estudiantes que se desplazan en ruta particular IED OEA sede A JM. ....	20
Gráfica 7. Estudiantes que se desplazan en ruta particular IED OEA sede A JT.....	20
Gráfica 8. Estudiantes que se desplazan en ruta particular IED OEA sede B, JM.....	21
Gráfica 9. Estudiantes que se desplazan en ruta particular IED OEA sede B, JT .....	21
Gráfica 10 Porcentaje Comunidad educativa por medio de transporte, IED OEA SEDE A Y B, JT, junio 2017.....	22
Gráfica 11 Temores en Desplazamientos Estudiantes, IED OEA Sede A, JM – JT. ....	24
Gráfica 12 Situaciones que generan seguridad en su desplazamiento, estudiantes IED OEA Sede A, JM – JT .....	25
Gráfica 13. Riesgos que considera de llegar en bici al colegio.....	27
Gráfica 14. Uso del casco por los estudiantes encuestados IED OEA .....	28
Gráfica 15. Uso de reflectivos y luces estudiantes OEA .....	28



## Lista de Tablas

Tabla 1 Normograma sobre Movilidad, Colombia .....	7
Tabla 2 Siniestros menores de edad por localidad y por mes, Bogotá D.C., enero a julio de 2017..	10
Tabla 3 Menores de edad fallecidos en siniestros viales por rango de edad y sexo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017.....	11
Tabla 4 Menores de edad fallecidos en siniestros viales por condición, Bogotá D.C., enero a agosto de 2017.....	12
Tabla 5 Menores de edad lesionados en siniestros viales por rango de edad y sexo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017.....	12
Tabla 6 Menores de edad lesionados como pasajero y acompañante por Vehículo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017.....	12
Tabla 7 Menores de edad lesionados como conductores por Vehículos, Bogotá D.C., enero a julio de 2017.....	12
Tabla 8. Estudiantes por grado que llegan solos en SITP de primaria IED OEA sedes A y B .....	17
Tabla 9. Panorama de las situaciones de Riesgo obtenidos del Diagnóstico, IED OEA.....	29
Tabla 10. Priorización de Riesgos, IED.....	31
Tabla 11 Divulgación y Promoción, IED OEA, 2017 .....	39

## Lista de Fichas

Ficha 1. Objetivo 1, IED OEA, 2017.....	34
Ficha 2. Objetivo 2, IED OEA, 2017.....	36

## Localidad Kennedy – IED OEA

Fotografía 1 Colegio OEA sede A<sup>1</sup>



### 1. Ficha Técnica

- Dirección: Sede A: KR 72 L # 34 - 19 SUR
  - Sede B: KR 69 BIS # 39 - 30 SUR
- No. De Sedes: 2
- Nombre del Rector: Ismael Pérez
- Nombre y cargo Enlace: Sonia Fajardo – Coordinadora académica JT
- No. de Estudiantes: 2339
- No. de Docentes y Directivos: 120
- Nombre gestor PIBES: Johanna Narváez
- Nombre gestor Territorial ME: Damaris Heredia
- Nombre pedagogo ACB: Edward Fabián Ovalle.
- Nombre profesional PME: Ana Andrea Vargas González

---

<sup>1</sup> Tomada de <https://pt.slideshare.net/Magomatico/1-historia-colegio-aos-20062007>

## *Introducción*

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

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

### 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	CONGRESO NACIONAL DE LA	Marco normativo que rige en todo el



NORMA	EXPEDICIÓN	ASUNTO Y APLICABILIDAD
Nacional de Tránsito Terrestre.	REPUBLICA	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 COLOMBIA	Medidas especiales para la prestación del servicio de transporte escolar.



<b>NORMA</b>	<b>EXPEDICIÓN</b>	<b>ASUNTO Y APLICABILIDAD</b>
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 DISTRITAL	Creación del Comité de Seguridad Vial de la SED



NORMA	EXPEDICIÓN	ASUNTO Y APLICABILIDAD
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**

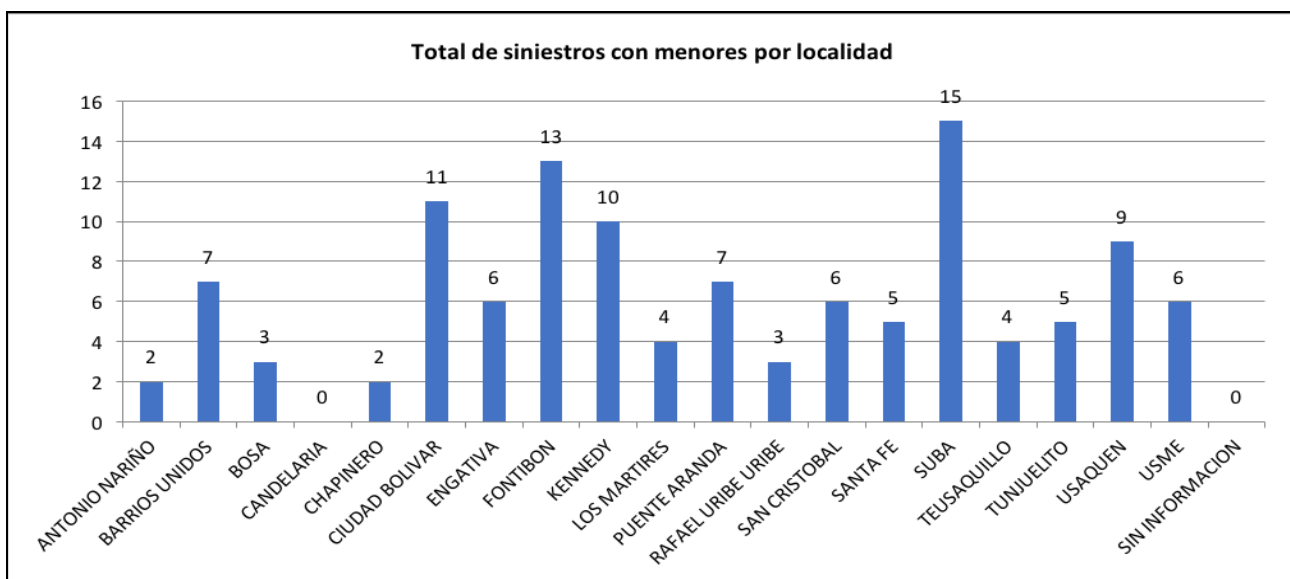
LOCALIDAD	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
ANTONIO NARIÑO		1	2	2	5	1	2
BARRIOS UNIDOS	3	8	2	1	2	1	5
BOSA	7	8	11	7	15	14	10
CANDELARIA	1		3				
CHAPINERO	2	4	5	2	2	3	2
CIUDAD BOLIVAR	8	14	17	9	13	16	14
ENGATIVA	9	19	12	7	13	6	12
FONTIBON	3	8	2	4	6	3	6
KENNEDY	13	20	20	17	22	13	19
LOS MARTIRES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



LOCALIDAD	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
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
<b>TOTAL</b>	<b>92</b>	<b>142</b>	<b>135</b>	<b>111</b>	<b>135</b>	<b>118</b>	<b>136</b>

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



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Conductor de	# de menores
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

La Institución Educativa Distrital OEA se encuentra ubicada cerca a dos avenidas arteriales como son la Avenida Boyacá y la Primero de Mayo, lo que influye en cómo se moviliza la comunidad educativa y los riesgos y posibilidades que tienen frente al tema de movilidad. Hay mucho tránsito de vehículos desde particulares hasta carga por la presencia de comercio y fábricas en el sector, la mayoría de los estudiantes se desplazan a la institución caminando, desde las localidades de Kennedy principalmente, pero también se encuentran estudiantes de las localidades de Bosa, Engativá, Fontibón, Ciudad Bolívar, Puente Aranda y el municipio de Soacha. Se verá afectado en especial en la sede A por la construcción del Metro en la Av. Primero de Mayo y por los impactos de los procesos que se den en la Avenida Boyacá.

## 3. Proyecto Institucional Educativo – PEI

El PEI de la institución se llama “La comunicación, fundamento del conocimiento y la convivencia” que se fortalece en la formación y la inclusión desde la responsabilidad y la autonomía

### 3.1. Misión

La Institución Educativa Distrital (IED) OEA forma integralmente niños/as y jóvenes competentes, capaces de construir su proyecto de vida mediante el desarrollo de valores, la comunicación efectiva, el uso de la tecnología y la investigación.

### 3.2. Visión

Para el año 2021 la Institución Educativa Distrital (IED) OEA será reconocida por sus altos desempeños académicos, por su educación en valores, por la formación de sujetos sociales líderes gestores de paz y con capacidades interpersonales y productivas que apoyen el proyecto de vida.

## 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.



#### 4.1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar

El Comité de Movilidad Escolar conformado por:

- |                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| ✓ Sonia Fajardo           | Coordinadora JT      |
| ✓ Alberto Beltrán         | Docente JT           |
| ✓ Rafael Triviño          | Docente              |
| ✓ Daniel Armando González | Estudiante           |
| ✓ Diana Camila Soto       | Estudiante           |
| ✓ Helen Dayana Olaya      | Estudiante           |
| ✓ Sandra Herrera          | Gestora Transmilenio |
| ✓ Ana Andrea Vargas       | Profesional SED      |

#### 4.2. Política de Movilidad Escolar

La política de movilidad quedó definida como:

---

*“Orientar el Plan de Movilidad Escolar de la IED O.E.A. reconociendo las dinámicas de movilidad del entorno institucional para hacer un trabajo articulado que permita mejorar las situaciones riesgosas en seguridad vial de la Institución Educativa”.*

---

#### 4.3. Objetivo del Plan de Movilidad Escolar

Promover un trabajo articulado en la comunidad educativa para mejorar las situaciones riesgosas de movilidad reconociendo las dinámicas que las afectan en concordancia con la misión y visión del colegio

### 5. Diagnóstico: Instrumentos Aplicados

En la fase de diagnóstico, se realizó con apoyo de los coordinadores de convivencia de la sede A y del comité de movilidad en cabeza del docente Rafael Triviño. Se aplicaron los siguientes instrumentos:

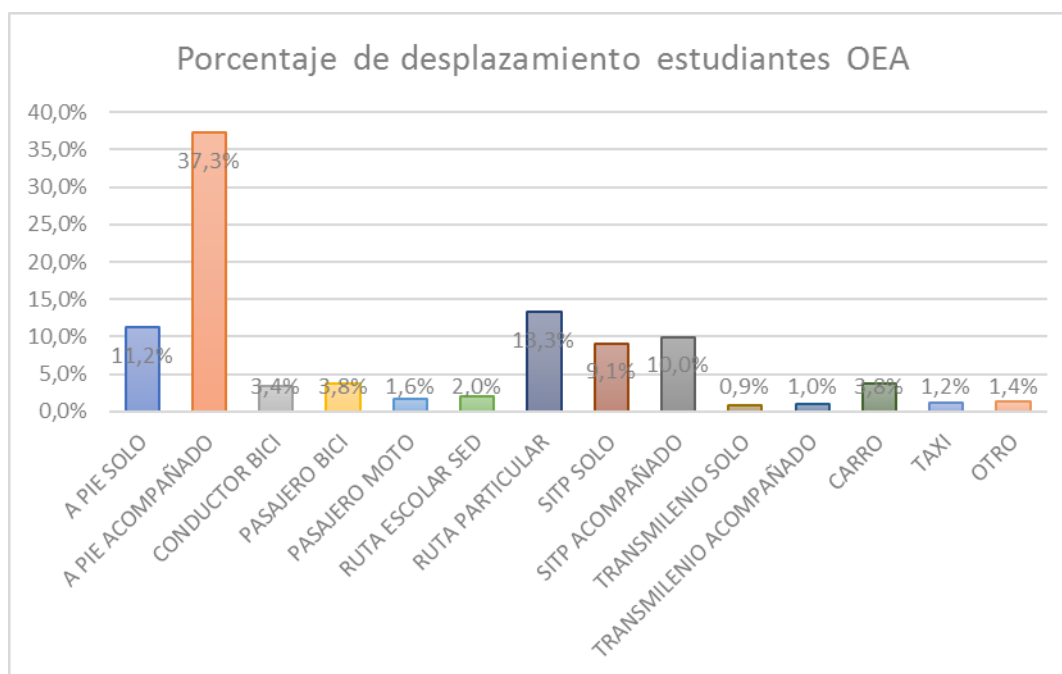
- **D1:** Se cuenta con la información de 2100 estudiantes de sedes A y B.
- **D2:** Se realizó la visita al entorno con el ingeniero de Secretaría de movilidad Alejandro González y junto con el comité de movilidad se hizo recorrido por las dos sedes.

- **D3.** Se aplicó la encuesta a 138 estudiantes de la sede A jornadas mañana y tarde de tercero a undécimo.
- **D4.** La cartografía social se realizó con 30 acudientes de la jornada tarde, con los estudiantes de concejo estudiantil de la jornada tarde y con la información del ejercicio realizado por el docente Raúl Quintero sobre caminos seguros.
- **D5.** Lo realizó el pedagogo Edward Ovalle de ACB con 36 estudiantes.

### 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).

**Gráfica 2 Porcentaje de estudiantes por medio de desplazamiento, IED OEA sede A y B, JM y JT, junio 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 1. Porcentaje medio de desplazamiento de estudiantes (Universo 2100 encuestados) se aprecia que **el más alto porcentaje** corresponde a los estudiantes que se desplazan **A Pie**



**acompañados (37,3%)**, seguido de estudiantes que se desplazan **En Ruta Particular (13,3%)**. En su orden porcentual los que se desplazan **A Pie Solos (11,2%)**, **SITP acompañados (10%)**, **SITP solos (9,1%)**, **Carro (3,8%)**, **Pasajeros de Bicicleta (3,8%)** y los **Bici usuarios (3,4%)**.

En menor proporción están los pasajeros de moto, los que se desplazan en ruta de la SED, en Transmilenio, taxi y otro entre los que están transporte público colectivo y patineta.

### **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 en SITP solos de primaria
- Estudiantes que se desplazan como pasajeros de moto de primaria
- Estudiantes que se desplazan en bici de conductor y pasajero
- Estudiantes que llegan en ruta particular

Este ejercicio se delimitó por sedes y por jornadas

- **Estudiantes que se desplazan solos primaria**

Se encuentran 37 estudiantes de primaria que llegan a la institución solos de primaria, 13 de la sede A, 2 de la jornada mañana y 11 de la jornada tarde y 24 de la sede B, 6 de la jornada mañana y 18 de la jornada tarde



**Gráfica 3 Desplazamiento estudiantes A Pie Solos Primaria, IED OEA**



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

La **gráfica 4**, muestra que los estudiantes que efectúan sus desplazamientos a Pie Solos se encuentran ubicados en los cursos segundo, tercero, cuarto y quinto de primaria que corresponden a 37 estudiantes. Estudiantes que merecen especial atención y seguridad en sus recorridos en el entorno escolar. Teniendo en cuenta que en los alrededores hay presencia de alto flujo vehicular, presencia de expendio de SPA, inseguridad y otros riesgos que afectan su movilidad segura, la mayoría están en la sede B por lo cual las acciones en este aspecto se deben enfocar a esta sede, además por el peligro que representa la Avenida Boyacá, sin cruces seguros cercanos al colegio.

- **Estudiantes que se desplazan en SITP solos de primaria**

Se encuentran 9 estudiantes de primaria que se desplazan solos en SITP, 7 de sede A y 2 de sede B, lo cual no es un porcentaje alto pero que requiere de seguimiento específico a estos estudiantes.

**Tabla 8. Estudiantes por grado que llegan solos en SITP de primaria IED OEA sedes A y B**

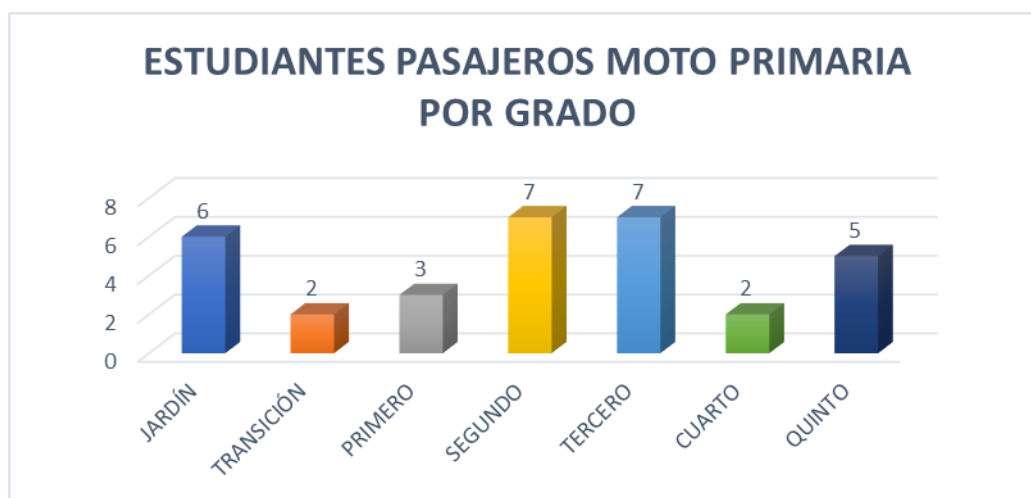
OEA SEDE A Y B	
ESTUDIANTES PASAJEROS SITP QUE SE DESPLAZAN SOLOS PRIMARIA POR GRADO	
GRADO	NO. DE ESTUDIANTES
JARDÍN	1
CUARTO	2
QUINTO	6

**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 como pasajeros de moto de primaria**

32 estudiantes se desplazan como pasajeros de moto de primaria, 11 de la sede A, 4 jornada mañana y 7 de jornada tarde; 21 de la sede B, 9 de jornada mañana y 12 de jornada tarde.

**Gráfica 4. Desplazamiento estudiantes pasajeros de moto -Primaria, IED OEA sede A y B**



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

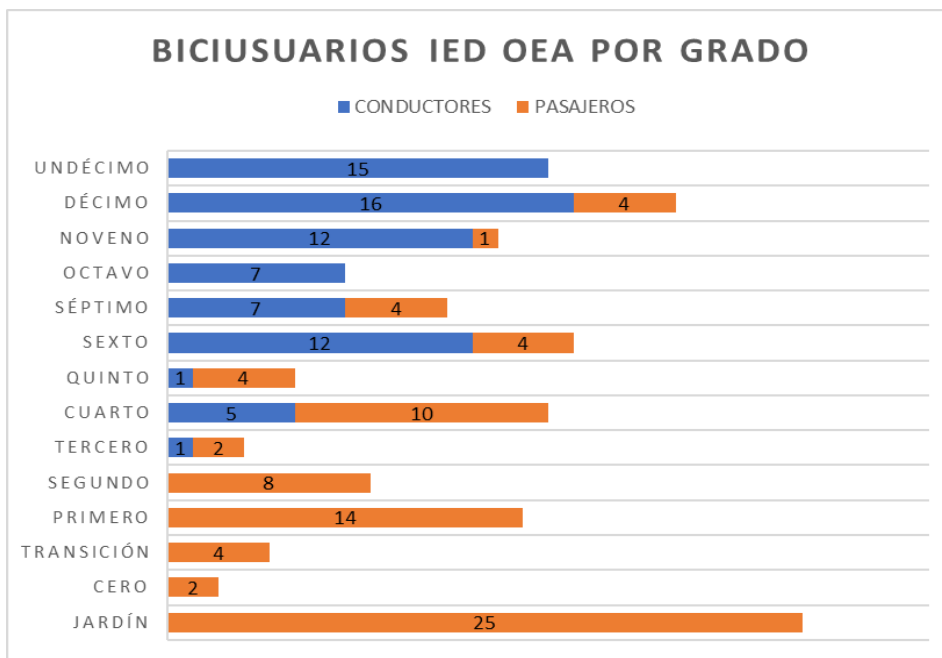
**En la gráfica 5,** se evidencian los estudiantes que se desplazan como pasajeros de Moto y que se encuentran en primaria. La población con este medio de desplazamiento corresponde a 32 estudiantes entre los grados de preescolar hasta quinto.

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 se desplazan en bici de conductor y pasajero**

Hay 76 estudiantes bicisuarios y 86 pasajeros de bici, de estos 71 conductores son de la sede A, 34 jornada mañana y 37 jornada tarde; 5 conductores de la sede B, 1 de jornada mañana y 4 de jornada tarde. De los pasajeros de bici, 42 estudiantes son de sede A, 14 son de jornada mañana y 28 de jornada tarde y 44 son de sede B, 16 de jornada mañana y 28 de jornada tarde.

**Gráfica 5. Desplazamiento Estudiantes por grado como bici usuarios y pasajeros de Bici, IED OEA sede A y B, JM – JT.**



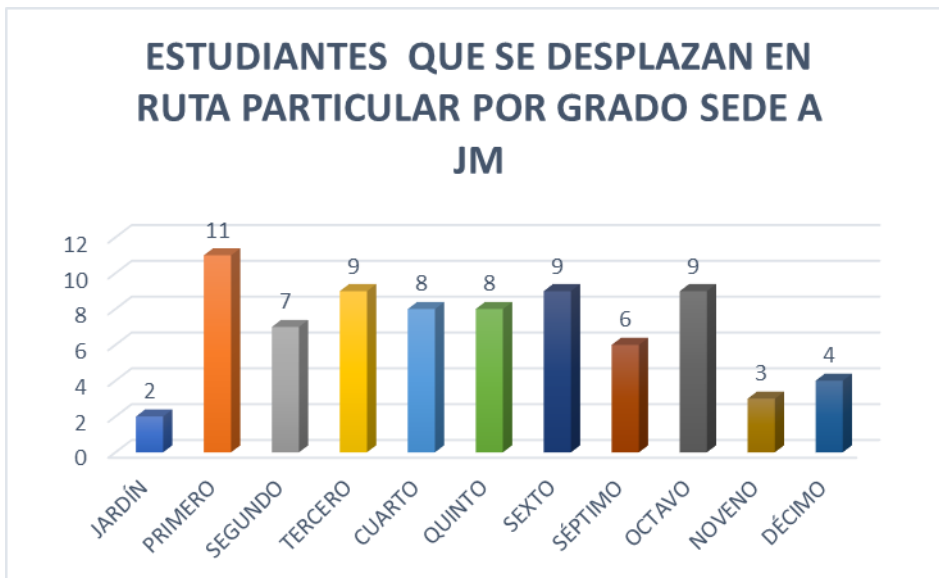
**Fuente:** Elaboración propia. SED – Dirección de Bienestar Estudiantil. Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, Componente de Movilidad Escolar. Planes de Movilidad Escolar. 2017.

En la gráfica 6, se muestra la distribución de biciusuarios y pasajeros de bici por grado, encontrándose la mayor cantidad de pasajeros en el grado jardín y conductores en el grado décimo, cabe resaltar que en el colegio se desarrolla el programa Al Colegio en Bici vinculando a 38 estudiantes de la sede A, 21 de la jornada mañana y 17 de la jornada tarde, por lo cual 38 estudiantes se movilizan en bicicleta propia, siendo este grupo el más vulnerable por el poco uso de elementos de protección y conocimiento de la normatividad.

- **Estudiantes que llegan en ruta particular**

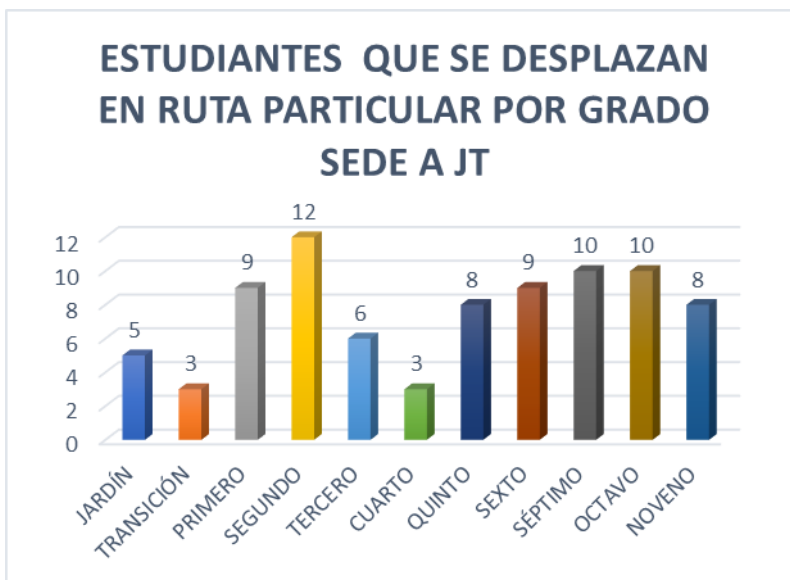
281 estudiantes se desplazan en ruta particular, 159 de la sede A, 76 de jornada mañana Y 83 de jornada tarde; 122 estudiantes de sede B, 44 de jornada mañana y 78 jornada tarde.

**Gráfica 6. Estudiantes que se desplazan en ruta particular IED OEA sede A JM.**



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

**Gráfica 7. Estudiantes que se desplazan en ruta particular IED OEA sede A JT**



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

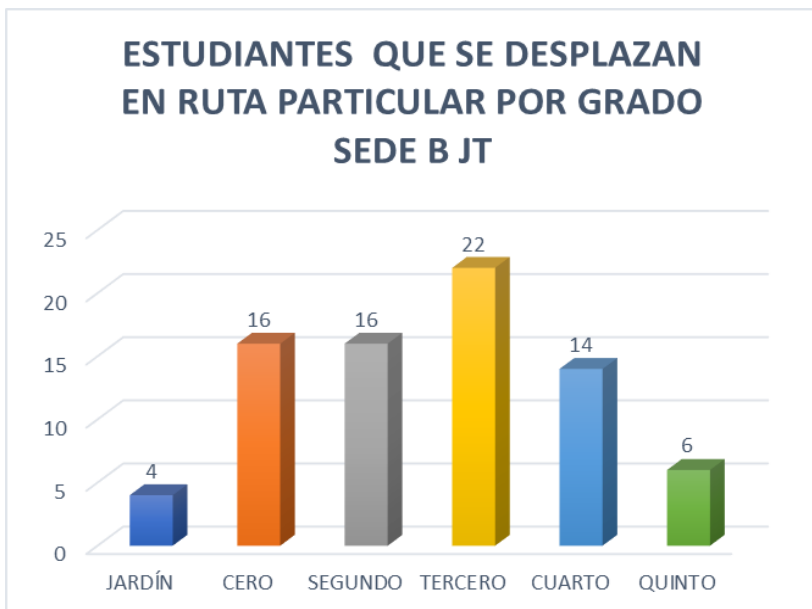


Gráfica 8. Estudiantes que se desplazan en ruta particular IED OEA sede B, JM



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

Gráfica 9. Estudiantes que se desplazan en ruta particular IED OEA sede B, JT

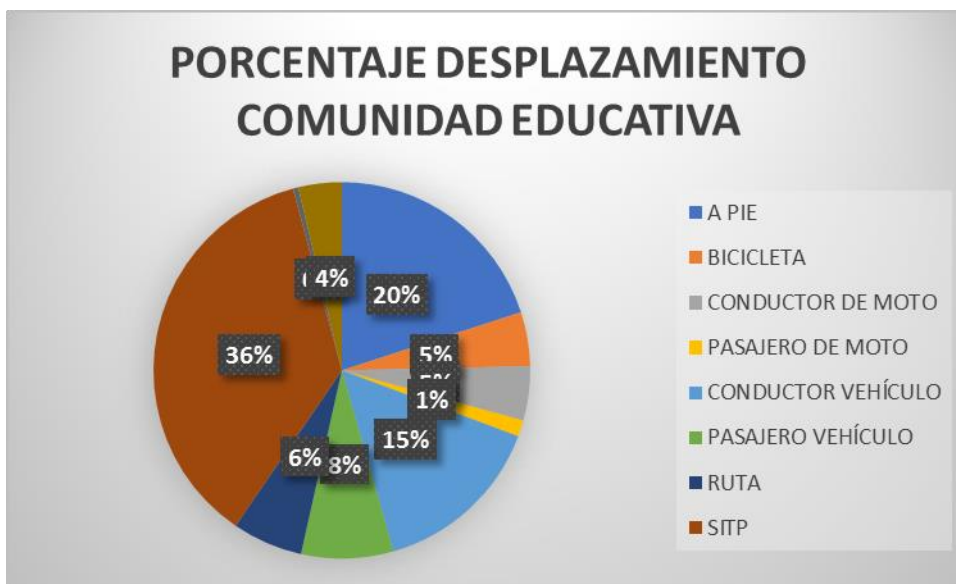


Fuente: Elaboración propia. SED – Dirección de Bienestar Estudiantil. Planes Integrales de Bienestar Estudiantil, Componente de Movilidad Escolar. Planes de Movilidad Escolar. 2017.

En la **gráfica 7, 8, 9 y 10**, se observan la distribución de estudiantes por sede y por grado que se desplazan en ruta escolar, el cual es un porcentaje de desplazamiento alto, que debe ser atendido a través de diferentes acciones.

## 5.2. Datos de Desplazamiento Comunidad Educativa

Gráfica 10 Porcentaje Comunidad educativa por medio de transporte, IED OEA SEDE A Y B, JT, junio 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 3**, se observa que los docentes en el más alto porcentaje (**36%**) se desplazan **En SITP**. Otro de los medios más usados en el desplazamiento es la **A Pie (20%)** y le sigue el uso de **Vehículo particular (15%)**.

## 5.3. 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.

En la Institución se hizo recorrido con el ingeniero de Secretaría de Movilidad Alejandro González y el comité en el cual se identificaron los siguientes hallazgos:

- Parqueo irregular tanto en sede A y B
- Semáforo de la avenida primero de mayo con tiempos semafóricos cortos que no permiten el paso de estudiantes en condición de discapacidad.
- No hay señalización ni reductores de velocidad en las dos sedes
- Riesgo de accidentalidad en la sede B por cruce inseguro en la avenida Boyacá
- No hay señalización que indique el paso de personas con movilidad reducida (el colegio tiene un grupo de estudiantes y docente con discapacidad visual)

El ingeniero se comprometió a canalizar solicitudes para la solución de estos problemas y el comité a hacer seguimiento de las acciones

**Fotografía 2. Recorrido Entorno, Entrada IED OEA sede A, abril 2017**



El comité ha identificado conflictos en la entrada y salida de estudiantes por el parqueo irregular, carga y descarga de mercancías en la zona, la llegada de rutas, la invasión al espacio público por la venta ambulante, la llegada de bicicletas y peatones en el mismo espacio.

#### 5.4. Encuesta de Percepción

Este instrumento aborda la percepción de riesgo en los desplazamientos de una muestra representativa de estudiantes por curso, desde cuarto hasta undécimo. En la IED se aplicó el instrumento a 138 estudiantes de la sede A, 53 de la jornada mañana y 85 de la jornada tarde.



Gráfica 11 Temores en Desplazamientos Estudiantes, IED OEA Sede A, JM – JT.



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

Al observar **la gráfica 11** los estudiantes manifiestan experimentar temor principalmente frente a **Ladrones en el camino** tanto en calidad de peatones como de Bici Usuarios, seguido de **encontrarse con personas desconocidas**. Así mismo se observa que el tema del tráfico les genera miedo.

**Gráfica 12 Situaciones que generan seguridad en su desplazamiento, estudiantes IED OEA Sede A, JM – JT**



**Fuente:** Elaboración propia, situaciones que generan seguridad en su desplazamiento estudiantes junio 2017.

En la **gráfica 12**, se observa que las situaciones que más tranquiliza a los estudiantes en sus desplazamientos es el hecho de **ir acompañado**, pasar por lugares conocidos y usar las rutas donde haya más personas.

También es de recalcar en la encuesta de percepción que un porcentaje alto de estudiantes, el **42%** ha visto **robos en el camino al colegio** y al **20%** de la población encuestada **la han robado**, lo que evidencia unido a la percepción de temores y aspectos que lo tranquilizan que el tema de seguridad es un tema prioritario en la institución. Por otra parte, el **62%** de los estudiantes ha **presenciado accidentes** camino al colegio, lo que evidencia la gravedad de la situación de siniestralidad que afecta a las sedes, cuando al **14%** de los estudiantes encuestados **han tenido accidentes**, un porcentaje bastante alto.

### 5.5. Cartografía Social

La cartografía social se realizó en varios escenarios. Primero se realizó un ejercicio con 30 acudientes de la jornada tarde sede A donde se identificaron los siguientes riesgos:

- Falta de iluminación de la zona
- No hay acompañamiento de la policía y hay varios casos de robos y expendio de SPA

- Alta inseguridad
- Parqueo irregular
- Invasión al espacio público por parte de vendedores y comerciantes que hacen carga y descarga en los alrededores.

**Fotografía 3. Cartografía Social, IED OEA, mayo 2017**



Luego se realizó un ejercicio de cartografía social con estudiantes del consejo estudiantil de la jornada tarde donde identificaron los riesgos que más los afectan que son:

- Barristas en la entrada sede A de primera infancia donde hay peleas.
- Consumidores en el entorno escolar
- Inseguridad en la zona
- Falta de iluminación
- Andenes angostos
- Invasión al espacio público

**Fotografía 4. Cartografía hecha por los estudiantes consejo estudiantil IED OEA sede A JT**



También se retomó el ejercicio investigativo hecho por el profesor Raúl Quintero en el año 2014 donde a través de encuestas a padres y estudiantes, definió 10 rutas de llegada de los estudiantes

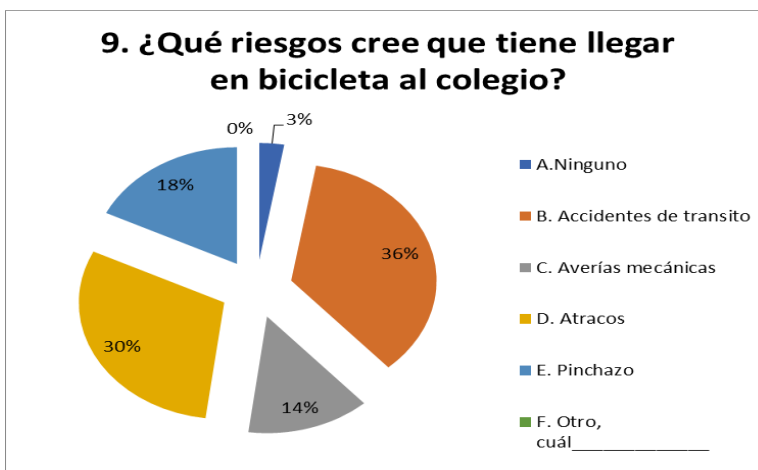
**Fotografía 5. Ruta 1 de llegada estudiantes IED OEA sede A, hecha por el docente Raúl Quintero**



### 5.6. Diagnóstico Bici usuarios Bicis Particulares

Se realizó el diagnóstico con 36 estudiantes que llegan en su propia bicicleta de la sede A donde se resaltan los siguientes hallazgos:

**Gráfica 13. Riesgos que considera de llegar en bici al colegio**



Fuente. Plan bici escolar-Diagnóstico. ACB. SED

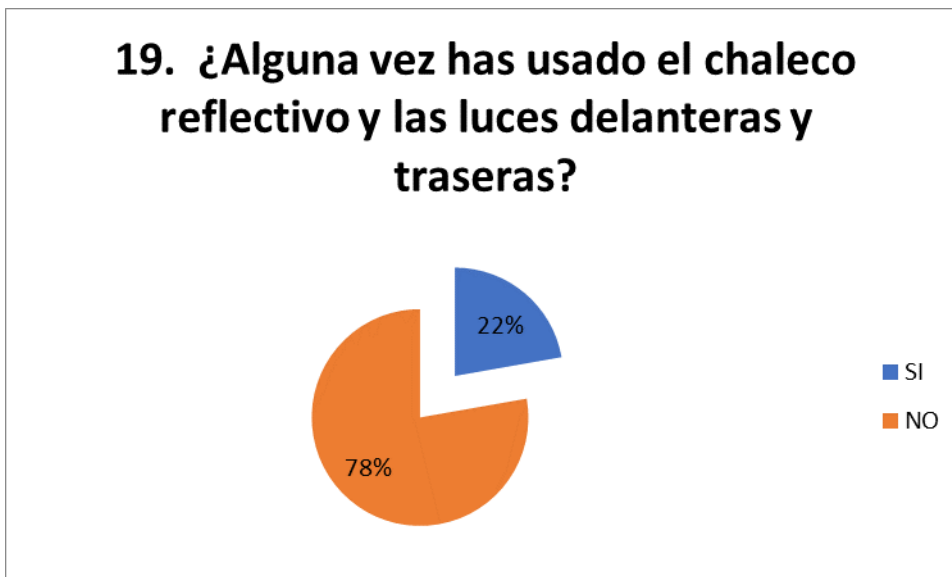


Gráfica 14. Uso del casco por los estudiantes encuestados IED OEA



Fuente. Plan bici escolar-Diagnóstico. ACB. SED

Gráfica 15. Uso de reflectivos y luces estudiantes OEA



Fuente. Plan bici escolar-Diagnóstico. ACB. SED

Aunque se identifica como mayor riesgo los accidentes de tránsito al movilizarse en la bicicleta, la mayoría de estudiantes no utilizan los elementos de seguridad necesarios para su protección.

## 6. Análisis de Resultados

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

**Tabla 9. Panorama de las situaciones de Riesgo obtenidos del Diagnóstico, IED OEA**

Situación de riesgo	Descripción y clasificación de la situación de riesgo			
	Comportamiento	Señalización	Infraestructura	Riesgos alrededor de la institución
37 estudiantes de primaria que llegan a la institución solos de primaria, 13 de la sede A, 2 de la jornada mañana y 11 de la jornada tarde y 24 de la sede B, 6 de la jornada mañana y 18 de la jornada tarde	riesgo de accidentalidad por comportamientos inadecuados de los y las estudiantes	los y las estudiantes no reconocen las señales y no las cumplen	alto tráfico vehicular que representa riesgo	inseguridad en los recorridos
32 estudiantes se desplazan como pasajeros de moto de primaria, 11 de la sede A, 4 jornada mañana y 7 de jornada tarde; 21 de la sede B, 9 de jornada mañana y 12 de jornada tarde.	los adultos no reconocen los riesgos que implican el transportar niños y niñas en moto		riesgo de accidentalidad que implica mayor consecuencia al pasajero	riesgos por el tránsito av. Boyacá y primero de mayo
71 bicusuarios de la sede A, 34 jornada mañana y 37 jornada tarde; 5 conductores de la sede B, 1 de jornada mañana y 4 de jornada tarde.	conductas riesgosas de los bicusuarios, en especial de quienes no están vinculados al programa ACB			
hay 86 pasajeros de bici, 42 estudiantes son de sede A, 14 son de jornada mañana y 28 de jornada tarde y 44 son de sede B, 16 de jornada mañana y 28 de jornada tarde	los adultos no reconocen los riesgos que implican el transportar niños y niñas como pasajeros		riesgo de accidentalidad que implica mayor consecuencia al pasajero	
281 estudiantes se desplazan en ruta particular, 159 de la sede A, 76 de jornada mañana y 83 de jornada tarde; 122 estudiantes de sede B, 44 de jornada mañana y 78 jornada tarde.	no reconocemos como están funcionando las rutas			
conflictos entre los diferentes usuarios de la vía al ingreso al colegio, coestión de los actores viales en especial en la sede A	invasión al espacio público, afán de la comunidad al ingreso	no hay delimitación de espacios	andenes angostos	cruce de bicicletas y motos
Falta de señalización escolar vertical y horizontal en las dos sedes, tiempo semafórico corto en la avenida primero de mayo que dificulta el paso	los estudiantes asumen conductas riesgosas en las avenidas	no hay señalización zona escolar		
inseguridad en la zona aledaña por presencia de pandillas, robos	presencia de personas que afectan la tranquilidad del entorno escolar		poca iluminación y basuras	en la zona hay consumidores y pandillas hacen presencia



Situación de riesgo	Descripción y clasificación de la situación de riesgo			
	Comportamiento	Señalización	Infraestructura	Riesgos alrededor de la institución
invasión al espacio público por parte de vendedores ambulantes y comerciantes del sector	las personas que afectan el espacio no comprenden la afectación que hacen a la movilidad		poco espacio peatonal	
15 estudiantes tienen bicicletas en mal estado. Hay 3 bicicletas BMX sin frenos.	Los estudiantes tienen buenas habilidades para maniobrar las bicicletas, sin embargo, la bicicleta BMX sin frenos está dispuesta para una práctica deportiva específica y no para ser utilizada como medio de transporte. Así mismo, las bicicletas en mal estado mecánico suelen ser deficientes para frenar y en consecuencia los estudiantes frenan con los pies.			Riesgo de evento vial y afectaciones de consideración a los menores.
Ningún estudiante utiliza luces y/o reflectivos para desplazarse en su bicicleta. Además, 35 de 36 estudiantes no utilizan casco, aunque reconocen que este es un elemento de seguridad.	A pesar de que todos los estudiantes bici-usuarios identifican el casco como un elemento de seguridad; lo cierto es que, para desplazarse al colegio, solo un estudiante utiliza el casco, omitiendo lo que dictamina la norma con respecto a la obligatoriedad del casco en menores de edad.			Riesgo de evento vial y afectaciones de consideración a los menores.
9 estudiantes que se desplazan solos en SITP de primaria	riesgo de accidentalidad por comportamientos inadecuados de los y las estudiantes			inseguridad en los recorridos
no hay señalización ni interna y externa para las personas con movilidad reducida (el colegio atiende población con discapacidad visual y cognitiva)	hay constantes choques y dificultades para los estudiantes ciegos al interior de la IE, se les dificulta la movilidad, pero el colegio es preferido por el tipo de atención	no hay señalización	la infraestructura no ayuda, los andenes son angostos, hay invasión al espacio público	inseguridad en los recorridos



Situación de riesgo	Descripción y clasificación de la situación de riesgo			
	Comportamiento	Señalización	Infraestructura	Riesgos alrededor de la institución
parqueo irregular por parte de vehículos de carga y descarga, familias y comerciantes del sector	la comunidad y conductores no comprenden la importancia de facilitar el acceso de la comunidad a la IE, e incumplen la norma a pesar de las indicaciones			
Los estudiantes que se movilizan en bicicleta particular no han 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.

Posteriormente se realiza un ejercicio de priorización utilizando una escala de valoración.

**Tabla 10. Priorización de Riesgos, IED**

Situación de riesgo	Frecuencia o exposición al riesgo			Calificación de las consecuencias para los actores viales del colegio				Total
	Alto	Medio	Bajo	Peatón	Ciclista	Pasajero	Conductor	Suma de valores



Situación de riesgo	Frecuencia o exposición al riesgo			Calificación de las consecuencias para los actores viales del colegio				Total
	Alto	Medio	Bajo	Peatón	Ciclista	Pasajero	Conductor	Suma de valores
37 estudiantes de primaria que llegan a la institución solos de primaria, 13 de la sede A, 2 de la jornada mañana y 11 de la jornada tarde y 24 de la sede B, 6 de la jornada mañana y 18 de la jornada tarde	5			5	3	5	3	21
32 estudiantes se desplazan como pasajeros de moto de primaria, 11 de la sede A, 4 jornada mañana y 7 de jornada tarde; 21 de la sede B, 9 de jornada mañana y 12 de jornada tarde.	5			5	3	5	5	23
71 biciusuarios de la sede A, 34 jornada mañana y 37 jornada tarde; 5 conductores de la sede B, 1 de jornada mañana y 4 de jornada tarde.	5			3	5	3	3	19
hay 86 pasajeros de bici, 42 estudiantes son de sede A, 14 son de jornada mañana y 28 de jornada tarde y 44 son de sede B, 16 de jornada mañana y 28 de jornada tarde	5			5	5	5	1	21
281 estudiantes se desplazan en ruta particular, 159 de la sede A, 76 de jornada mañana y 83 de jornada tarde; 122 estudiantes de sede B, 44 de jornada mañana y 78 jornada tarde.	5			1	3	5	5	19
conflictos entre los diferentes usuarios de la vía al ingreso al colegio, cogestión de los actores viales en especial en la sede A		3		5	5	3	3	19
Falta de señalización escolar vertical y horizontal en las dos sedes, tiempo semafórico corto en la avenida primero de mayo que dificulta el paso	5			5	5	3	1	19
inseguridad en la zona aledaña por presencia de pandillas, robos	5			5	5	3	1	19
invasión al espacio público por parte de vendedores ambulantes y comerciantes del sector		3		5	3	1	1	13



Situación de riesgo	Frecuencia o exposición al riesgo			Calificación de las consecuencias para los actores viales del colegio				Total
	Alto	Medio	Bajo	Peatón	Ciclista	Pasajero	Conductor	Suma de valores
15 estudiantes tienen bicicletas en mal estado. Hay 3 bicicletas BMX sin frenos.	5			1	5	5	1	17
Ningún estudiante utiliza luces y/o reflectivos para desplazarse en su bicicleta. Además, 35 de 36 estudiantes no utilizan casco, aunque reconocen que este es un elemento de seguridad.	5			1	5	5	5	21
9 estudiantes que se desplazan solos en SITP de primaria		3		3	1	5	3	15
no hay señalización ni interna y externa para las personas con movilidad reducida (el colegio atiende población con discapacidad visual y cognitiva)		3		5	1	1	1	11
parqueo irregular por parte de vehículos de carga y descarga, familias y comerciantes del sector		3		5	5	1	1	15
Los estudiantes que se movilizan en bicicleta particular no han recibido formación sobre la bicicleta como medio de transporte en la ciudad	5			1	5	5	1	17
<b>Nivel de riesgo alto</b>	<b>Situación de riesgo de alto impacto, se presenta con frecuencia y de consecuencias muy graves para la comunidad educativa</b>							<b>5</b>
<b>Nivel de riesgo medio</b>	<b>Situación de riesgo que impacta con alguna frecuencia a la comunidad y tiene consecuencias con algún nivel de gravedad</b>							<b>3</b>
<b>Nivel de riesgo bajo</b>	<b>Situación de riesgo que se presenta rara vez y casi nunca tiene consecuencias graves para la comunidad educativa, pero la afecta</b>							<b>1</b>

## 7. Plan de Acción, Objetivos, Seguimiento y Evaluación

Una vez se tiene el panorama de las situaciones de riesgo se unen según el objetivo planteado con el fin de definir las acciones, los indicadores para realizar la evaluación y el seguimiento a dichas acciones. Dicha sistematización se realiza en una ficha por objetivo.

Ficha 1. Objetivo 1, IED OEA, 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	Kennedy		COLEGIO	IED OEA		
OBJETIVO	Promover la movilidad segura en la comunidad educativa reconociendo los diferentes factores que la afectan					
<b>RIESGOS</b>	1. 37 estudiantes de primaria que llegan a la institución solos de primaria, 13 de la sede A, 2 de la jornada mañana y 11 de la jornada tarde y 24 de la sede B, 6 de la jornada mañana y 18 de la jornada tarde					
	2. 32 estudiantes se desplazan como pasajeros de moto de primaria, 11 de la sede A, 4 jornada mañana y 7 de jornada tarde; 21 de la sede B, 9 de jornada mañana y 12 de jornada tarde.					
	3. hay 86 pasajeros de bici, 42 estudiantes son de sede A, 14 son de jornada mañana y 28 de jornada tarde y 44 son de sede B, 16 de jornada mañana y 28 de jornada tarde					
	4. 281 estudiantes se desplazan en ruta particular, 159 de la sede A, 76 de jornada mañana Y 83 de jornada tarde; 122 estudiantes de sede B, 44 de jornada mañana y 78 jornada tarde.					
	5. conflictos entre los diferentes usuarios de la vía al ingreso al colegio, cogestión de los actores viales en especial en la sede A					
	6. 71 bicusuarios de la sede A, 34 jornada mañana y 37 jornada tarde; 5 conductores de la sede B, 1 de jornada mañana y 4 de jornada tarde.					
	7. 9 estudiantes que se desplazan solos en SITP de primaria					
	8. 15 estudiantes tienen bicicletas en mal estado. Hay 3 bicicletas BMX sin frenos.					
	9. Ningún estudiante utiliza luces y/o reflectivos para desplazarse en su bicicleta. Además, 35 de 36 estudiantes no utilizan casco, aunque reconocen que este es un elemento de seguridad.					
	10. Los estudiantes que se movilizan en bicicleta particular no han recibido formación sobre la bicicleta como medio de transporte en la ciudad					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE/CARGO	EVIDENCIA
GI-E-MS/ Desarrollar un proyecto con peatones iniciando con el curso 802 y estudiantes del comité de movilidad para promover la movilidad segura y rutas de confianza	Largo	Noviembre 2017	Noviembre 2020	bimensual	Docente Rafael Triviño o encargado comité de movilidad escolar- estudiantes comité de movilidad escolar y grado 802	Actas, listados de asistencia-evidencia fotográfica
E/Formar a los estudiantes de grado 802 como promotores de seguridad vial para que promuevan la seguridad vial al interior de la IE a través de un proyecto	corto	Septiembre 2017	Octubre 2017	Formación de 12 horas	SDM-pedagogo David Serna	Listados de asistencia Proyecto de PESVI



<b>GI-E/</b> Generar procesos de formación con diferentes entidades (SDM, Transmilenio, IDU, entre otros) para la comunidad educativa para prevenir la accidentalidad y promover la movilidad segura	mediano	Octubre 2017	Noviembre 2018	bimensual	Comité de movilidad escolar de la IE	Cartas de gestión, actas y listados de asistencia
<b>VS/</b> Realizar un protocolo de acuerdos, normas y orientaciones para los estudiantes que se movilizan en bicicleta tanto de ACB como los que llegan en su propia bici	corto	Noviembre 2017	Marzo 2018	Evaluar cada seis meses	Comité de movilidad escolar, Damaris Heredia - gestora movilidad escolar, Edward Ovalle- pedagogo ACB, Ana Vargas- profesional PME, guías ACB	Protocolo de biciusuarios OEA, Actas, listados de asistencia
<b>VM/</b> Generar mapas de rutas seguras con los estudiantes que se movilizan en su propia bici	mediano	Febrero 2018	Mayo 2018	Seis meses	pedagogo ACB, comité de movilidad escolar	Actas, listados, mapas de rutas seguras
<b>E/</b> Formar a los estudiantes que se movilizan en su propia bici sobre seguridad vial	mediano	Noviembre 2017	Noviembre 2018	Tres meses	Pedagogo ACB, comité de movilidad escolar	Actas, listados
<b>GI-E/</b> Gestionar campañas sobre formación a biciusuarios	mediano	Febrero 2018	Noviembre 2020	Cuatro meses	Comité de movilidad escolar	Cartas de gestión, fotografías, listados
<b>E-VS/</b> Formar a los padres de familia sobre rutas escolares	corto	Noviembre 2017	Marzo 2018	Seis meses	SED-SDM- comité de movilidad escolar	Cartas de gestión, listados de asistencia
<b>VS/</b> Generar una base de datos de las rutas escolares con los padres de familia	corto	Marzo 2018	Mayo 2018	Un mes	Estudiantes comité de movilidad escolar	Base de datos rutas escolares OEA
<b>E-MS/</b> Realizar campañas en seguridad vial para promover la movilidad segura en la IE	largo	Febrero 2018	Noviembre 2020	Cuatro meses	Estudiantes comité de movilidad escolar	Fotografías, actas
<b>VM/</b> Reorganizar la entrada al colegio con los diferentes actores de la vía, en especial con las rutas,	corto	Noviembre 2017	Febrero 2018	Un mes	Comité de movilidad escolar y representante rutas, gestora movilidad escolar	Acta



generando alternativas del parqueo y entradas						
<b>E/</b> Transversalizar la educación en seguridad vial en el currículo y PEI	mediano	Febrero 2018	Noviembre 2020	constante	Gestión de comité de movilidad con diferentes entidades	Cartas de gestión para solicitud de formación, mallas curriculares con temáticas de sv
<b>AV/</b> Socializar protocolos de atención accidentados y alertas	corto	Noviembre 2017	Febrero 2018	Inicio año escolar	Comité de movilidad escolar	Listado de asistencia
<b>VS/</b> Gestionar con entidades públicas o privadas campañas de revisión de bicicletas de los estudiantes que se movilizan en su propia bici	mediano	Mayo 2018	Noviembre 2020	Cada seis meses	Comité de movilidad escolar	Cartas de gestión, actas, evidencia fotográfica
<b>E- MS/</b> Promover a través del uso de las TIC acciones de seguridad vial	mediano	Marzo 2018	Noviembre 2020	Cada periodo escolar	Estudiantes comité de movilidad escolar y curso 802	Propuestas
<b>VM/</b> Señalar la zona interna de la IE	mediano	Junio 2018	Junio 2019	Un año escolar	Estudiantes comité de movilidad escolar y curso 802	Registro fotográfico, actas, diseños
<b>INDICADOR</b>	<b>Porcentaje de acciones promovidas realizadas</b> <b>(acciones promovidas propuestas/acciones promovidas realizadas)</b>					
<b>SEGUIMIENTO AL INDICADOR</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>			<b>RESPONSABLE/CARGO</b>		<b>FECHA</b>
<b>CONVENCIONES</b>	<b>GI:</b> Gestión institucional	<b>E:</b> Educación	<b>VM:</b> Vías y Movilidad	<b>AV:</b> Atención a Víctimas	<b>PLAZO</b>	Corto: 1 año Mediano: 1 a 3 años Largo: más de 3 años
	<b>VS:</b> Vehículos Seguros		<b>MS:</b> Movilidad Sostenible			

Fuente. Elaboración propia Comité movilidad escolar IED OEA. SED PME

**Ficha 2. Objetivo 2, IED OEA, 2017**

<b>FICHA POR OBJETIVO</b>			
<b>LOCALIDAD</b>	Kennedy	<b>COLEGIO</b>	IED OEA
<b>OBJETIVO</b>	minimizar los riesgos de accidentalidad de la comunidad educativa desde los diferentes aspectos de la movilidad escolar		
<b>RIESGOS</b>	1. Falta de señalización escolar vertical y horizontal en las dos sedes, tiempo semafórico corto en la avenida primero de mayo que dificulta el paso		
	2. inseguridad en la zona aledaña por presencia de pandillas, robos		
	3. invasión al espacio público por parte de vendedores ambulantes y comerciantes del sector		
	4. parqueo irregular por parte de vehículos de carga y descarga, familias y comerciantes del sector		



LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE/CARGO	EVIDENCIA
G/Gestionar señalización y medidas de pacificación del tránsito para la zona escolar sedes A y B	corto	Octubre 2017	Febrero 2018	Seguimiento cada seis meses	Comité de movilidad escolar, docente encargado	Carta de gestión radicada y respuesta
G/ Gestionar con Secretaría de seguridad y otras entidades que puedan apoyar el acompañamiento y orientación frente a problemáticas de seguridad en la zona	corto	Noviembre 2017	Junio 2018	Dos meses	Comité de movilidad escolar	Carta de gestión, actas
G/ Solicitar información y acompañamiento a alcaldía local y espacio público sobre aspectos relacionados con la invasión al espacio público y presencia de olores en la IE	corto	Febrero 2018	Marzo 2018	Seis meses	Comité de movilidad escolar	Actas, carta de gestión
G/Solicitar a secretaría de movilidad campañas de mal parqueados y otras que puedan ayudar a mejorar la movilidad en el entorno	mediano	Febrero 2018	Noviembre 2020	Cuatro meses	Comité de movilidad escolar, docente encargado	Cartas de gestión radicada, fotografías, actas, listados
<b>INDICADOR</b>	<b>Porcentaje de situaciones atendidas por las entidades (acciones gestionadas/acciones ejecutadas)</b>					
<b>SEGUIMIENTO AL INDICADOR</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>			<b>RESPONSABLE/CARGO</b>		<b>FECHA</b>
<b>CONVENCIONES</b>	<b>GI:</b> Gestión institucional	<b>E:</b> Educación	<b>VM:</b> Vías y Movilidad	<b>AV:</b> Atención a Víctimas	<b>PLAZO</b>	Corto: 1 año Mediano: 1 a 3 años Largo: más de 3 años
	<b>VS:</b> Vehículos Seguros		<b>MS:</b> Movilidad Sostenible			

Fuente. Elaboración propia Comité movilidad escolar IED OEA. SED PME



Ficha 3. Objetivo 3, IED OEA, 2017

FICHA POR OBJETIVO						
<b>LOCALIDAD</b>	Kennedy		<b>COLEGIO</b>	IED OEA		
<b>OBJETIVO</b>	Mejorar las condiciones de movilidad escolar para la población con movilidad reducida de la IED					
<b>RIESGOS</b>	1. no hay señalización ni interna y externa para las personas con movilidad reducida (el colegio atiende población con discapacidad visual y cognitiva)					
<b>LÍNEA/ACCIÓN</b>	<b>PLAZO</b>	<b>FECHA INICIAL</b>	<b>FECHA FINAL</b>	<b>PERIODICIDAD</b>	<b>RESPONSABLE/ CARGO</b>	<b>EVIDENCIA</b>
<b>GI/</b> Gestionar con alguna entidad que atienda población con discapacidad información sobre la forma como se debe señalar la IE para personas con discapacidad	corto	Marzo 2018	Mayo 2018	anual	Docente responsable, estudiantes de comité de movilidad escolar	Cartas de gestión, actas
<b>VM/</b> Señalar la parte interna de la institución con información para personas ciegas y con discapacidad	mediano	Junio 2018	Noviembre 2020	anual	Comité de movilidad escolar	Fotografías, actas
<b>GI-E/</b> Gestionar procesos de formación para la comunidad educativa en temas de sensibilización sobre movilidad reducida	mediano	Junio 2018	Noviembre 2020	Seis meses	Comité de movilidad escolar	Cartas de gestión radicadas, listados de asistencias
<b>GI/</b> Solicitar la señalización escolar para personas en condición de discapacidad en el entorno escolar	largo	Octubre 2017	Noviembre 2020	Seis meses	Comité de movilidad escolar	Cartas de gestión
<b>GI/</b> Solicitar al IDU tener en cuenta a la población educativa en los impactos que tendrá la construcción del metro	largo	Junio 2018	Noviembre 2022	Seis meses	Comité de movilidad escolar	Cartas de gestión, actas
<b>AV/</b> Realizar el diagnóstico de movilidad específico con la población con discapacidad visual de	mediano	Mayo 2018	Mayo 2019	anual	Estudiantes comité de movilidad	Resultados diagnóstico



la IE						
<b>INDICADOR</b>	<b>Porcentaje de gestiones efectivas (gestiones realizadas/gestiones efectivas)</b>					
<b>SEGUIMIENTO AL INDICADOR</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>			<b>RESPONSABLE/CARGO</b>		<b>FECHA</b>
<b>CONVENCIONES</b>	<b>GI:</b> Gestión institucional	<b>E:</b> Educación	<b>VM:</b> Vías y Movilidad	<b>AV:</b> Atención a Víctimas	<b>PLAZO</b>	Corto: 1 año
	<b>VS:</b> Vehículos Seguros		<b>MS:</b> Movilidad Sostenible			Mediano: 1 a 3 años Largo: más de 3 años

Fuente. Elaboración propia Comité movilidad escolar IED OEA. SED PME

## 8. 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 11 Divulgación y Promoción, IED OEA, 2017

QUÉ	CÓMO	QUIÉNES	CUANDO	DÓNDE	PARA QUÉ
Socializar el PME	A través de un medio virtual o periódico escolar	Comité de movilidad escolar	Trancurso del año 2018	Internet y colegio	Promover la movilidad escolar en la IE
Generar campañas de divulgación y prevención	Diferentes campañas internas y externas	Estudiantes grado 802 y del comité	Trancurso 2018 cada 4 meses	En el colegio y el entorno escolar	Prevenir conductas inseguras en la vía y promover una movilidad sostenible
Tranversalizar la seguridad vial en el currículo	Acciones formativas en el currículo de todas las áreas	Docentes en sus áreas	Año curricular	colegio	Promover una movilidad segura



QUÉ	CÓMO	QUIÉNES	CUANDO	DÓNDE	PARA QUÉ
Generar un día por la movilidad segura	Campaña para que se realice el día por la movilidad segura instaurado en el colegio	Comité de movilidad escolar	Por definir	colegio	Promover la movilidad segura y sostenible y poner el tema en la agenda escolar
Generar propuestas desde el uso de las TIC de Seguridad Vial	Propuestas hechas por los estudiantes haciendo uso de las TIC para promover la movilidad segura	Estudiantes curso 802 y del comité de movilidad escolar	Cada periodo escolar definir propuesta	IED	Promover la movilidad segura y sostenible y poner el tema en la agenda escolar

Fuente. Elaboración propia Comité movilidad escolar IED OEA. SED PME

## 9. Anexos

- a. Carpeta de actas reuniones comité
- b. Carpeta evidencias fichas por objetivos
- c. Carpeta de instrumentos de diagnóstico
- d. Matriz de riesgos IED OEA
- e. Directorio de rutas de gestión
- f. Presentación del Plan de Movilidad Escolar IED OEA
- g. Protocolo de atención de accidentalidad vial escolar
- h. Carpeta normatividad
- i. Plan bici escolar
- j. Registro Fotográfico