

# Plan de Movilidad Escolar

2020



“ Una apuesta del Distrito para promover una movilidad segura en los entornos escolares ”

LA EDUCACIÓN  
EN PRIMER LUGAR

  
**BOGOTÁ**  
Secretaría de Educación



# Plan de Movilidad Escolar

2020

**“ Una apuesta del Distrito para  
promover una movilidad segura  
en los entornos escolares ”**

**ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ**  
**SECRETARÍA DE EDUCACIÓN**

**Secretaria de Educación del Distrito**

**Subsecretaria de Acceso y Permanencia**

**Director de Bienestar Estudiantil**

**Coordinadora Promoción del Bienestar Estudiantil**

**Edición**  
Deyanira Alfonso Sanabria

**Equipo de Plan de Movilidad Escolar**

*Profesionales de acompañamiento a la realización y puesta en marcha de los Planes de Movilidad Escolar en el Distrito:*

Fabio Leonardo Ríos Díaz

Luz Nelly Moreno Bermúdez

Helem Paola Gamboa Upegui

Laura Natalia Niño Soto

Kelly Johanna Conde Sánchez

Miguel David Santana Rincón

Ana Andrea Vargas González

**Plan de Movilidad Escolar, anexo 11**

*Elaboración:* Comité de Movilidad Escolar,  
Colegio Prado Veraniego, IED

**Material gráfico**

**Archivo Secretaría de Educación del Distrito**

**Oficina Asesora de Comunicación y Prensa, SED**

**Anexo 11: Archivo fotográfico Colegio Prado Veraniego, IED**

**Shutterstock**



SECRETARÍA DE  
**EDUCACIÓN**



# Contenido

- 7 Palabras clave
- 9 Normograma
- 11 Contexto de los Planes de Movilidad Escolar
- 13 Concepto y objetivos de los Planes de Movilidad Escolar
- 15 Pasos para desarrollar el Plan de Movilidad Escolar
  - 1. Actores clave y ficha técnica
  - 2. Conformación del comité de Movilidad escolar
  - 3. Definición de la política de Movilidad escolar
  - 4. Diagnóstico de la movilidad del colegio y su entorno
  - 5. Priorización de riesgos de movilidad
  - 6. Plan de acción
  - 7. Divulgación y promoción
  - 8. Seguimiento
- 21 Experiencias exitosas en los colegios
  - Estrategias directas de la SED
  - Estrategias de los colegios
- 27 Anexos
  - 1. Ficha técnica de los colegios
  - 2. Política de movilidad escolar
  - 3. Ficha de recolección de datos para diagnóstico
  - 4. Muestreo para diagnóstico
  - 5. Encuesta de desplazamientos
  - 6. Formato horizontal de desplazamientos
  - 7. Revisión de infraestructura
  - 8. Guía para la valoración de riesgos
  - 9. Plan de acción
  - 10. Ficha de seguimiento
  - 11. Modelo de Plan de Movilidad Escolar. COLEGIO PRADO VERANIEGO I.E.D.



# Palabras clave

**ATENCIÓN A VÍCTIMAS:** conjunto de acciones para conocer la ruta de acciones a tomar una vez ocurrido un siniestro vial. Son herramientas necesarias para la comunidad educativa, que permiten formular planes de contingencia, con el fin de reducir el tiempo de respuesta de atención de las víctimas por accidentes de tránsito, o establecer protocolos de atención en caso de siniestros viales. Estas estrategias deben ser dadas a conocer ampliamente e involucrar a la comunidad educativa.

**CARTOGRAFÍA SOCIAL:** es una propuesta conceptual y metodológica que permite construir un conocimiento integral de un grupo social del territorio, utilizando instrumentos técnicos y vivenciales, basadas predominantemente en el uso de mapas y elementos gráficos.

**CENSO:** de acuerdo con la CEPAL, es la principal fuente de datos demográficos por la gran cantidad de información que maneja: presenta una fotografía de la población y describe estadísticamente las poblaciones humanas consideradas desde un punto de vista cuantitativo.

**COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR (CME):** es el equipo de la institución educativa que plantea, diseña, implementa y hace seguimiento a las acciones que permitirán generar conciencia y una cultura de la prevención en la comunidad educativa hacia una movilidad segura y sostenible.

**COMUNIDAD EDUCATIVA:** todas las personas que hacen parte o interactúan en las instituciones educativas: estudiantes, docentes y apoyos, administrativos, rector, acudientes y todos aquellos que se constituyen como parte de ese entorno educativo.

**EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL:** propuestas pedagógicas que apuntan al cambio de conductas, hábitos y comportamientos, a través de la educación y formación en movilidad segura, racional y sostenible de todos los miembros de la comunidad educativa.

**GESTIÓN INTERINSTITUCIONAL:** conjunto de estrategias que favorece el emprendimiento de acciones, procedimientos y programas a favor de la implementación de la política interna de movilidad escolar en la IE. De igual manera, propende por generar alianzas, articular otras instancias y promover acciones que busquen apoyo y orientación de diferentes entidades, públicas y privadas, que aporten al desarrollo del PME.

**INDICADORES DEL PME:** son instrumentos de medida para verificar los resultados del proceso e implementación del PME. Pueden ser considerados como puntos de referencia, que brindan información de tipo cuantitativa o cualitativa. La información de los indicadores se establece en números, medidas, opiniones, sucesos, actividades, entre otros. Cualquiera de ellos permitirá conocer información sensible que indicará el funcionamiento y cumplimiento de los objetivos del PME.

**LÍNEAS DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL:** conjunto de indicaciones que dan la estructura y contenido para responder a los parámetros internacionales, nacionales y distritales en el tema de una movilidad segura, racional y sostenible, para lo cual se puede revisar la Ley 1503 de 2011 y el Decreto 594 de 2015. Son líneas de acción: Gestión interinstitucional, Vías y movilidad, Vehículos seguros, Educación y formación en movilidad y seguridad vial, Atención a víctimas y Movilidad activa y sostenible, las cuales se convierten en estrategias esenciales para la construcción del PME.

**MOVILIDAD ACTIVA Y SOSTENIBLE:** hace referencia a promover la movilidad sostenible al interior de las IE, a través de la implementación de un conjunto de acciones orientadas a la utilización racional de los medios de transporte, minimizando el uso ineficiente del vehículo privado y fomentando el uso de modos de transporte más sostenibles y activos, como el transporte público, la caminata y la bicicleta.

**MOVILIDAD ESCOLAR:** se refiere a todo desplazamiento que se realice con fines educativos y pedagógicos por parte de los estudiantes, acompañantes de los estudiantes (padres, madres, acudientes), docentes y personal administrativo de las instituciones educativas.

**MUESTREO:** proceso mediante el cual se selecciona un conjunto de personas o cosas que se consideran representativas del grupo al que pertenecen, con la finalidad de estudiar o determinar las características del grupo.

**PLANES DE MOVILIDAD ESCOLAR (PME):** conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas.

**POLÍTICA DE MOVILIDAD ESCOLAR:** texto donde el colegio direcciona y orienta el PME, de acuerdo con sus necesidades; es un marco de referencia del alcance que tiene el PME en el colegio. Se encuentra articulada al PEI, pero con independencia e identidad propia.

**PROYECTO EDUCATIVO INSTITUCIONAL (PEI):** el Ministerio de Educación Nacional lo define como la carta de navegación de las escuelas y colegios, en donde se especifican, entre otros aspectos, los principios y fines del establecimiento, los recursos docentes y didácticos disponibles y necesarios, la estrategia pedagógica, el plan de estudios, el reglamento para docentes y estudiantes y el sistema de gestión.

**REDUCTORES DE VELOCIDAD:** dispositivos ubicados sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía.

**RIESGO:** es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible (Resolución 1565 de 2014).

**SEGURIDAD VIAL:** conjunto de acciones, medidas y estrategias orientadas a la prevención de siniestros de tránsito, anular o disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos, ya sea en medios motorizados o no motorizados, y proteger la vida de

los usuarios de las vías (Ley 1503 de 2011).

**SEÑAL DE TRÁNSITO:** dispositivo físico o marca especial (preventiva, reglamentaria e informativa), que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías. (Art 2º Código Nacional de Tránsito. Ley 769 del 2002).

**SEÑALIZACIÓN:** señal o conjunto de señales que en un lugar proporcionan una información determinada, especialmente las señales de tráfico que regulan la circulación.

**SINIESTRO VIAL:** se define como “daño provocado por un hecho de tránsito” que se pudo haber evitado y prevenido en el marco de la responsabilidad y la autorregulación.

**TRÁNSITO:** constituye la circulación efectuada en el espacio público, o en el espacio privado que se encuentra abierto al público; también alude a la presencia temporal que hace la persona, con el fin de utilizar el espacio para su servicio o disfrute.

**TRANSPORTE:** hace referencia a un sistema de medios para el tránsito. Este sistema delimita la red viaria que le es propia, los equipos, los medios y las responsabilidades de los usuarios en sus diferentes roles.

**VEHÍCULOS SEGUROS:** conjunto de vehículos en donde realizan desplazamientos los actores de la comunidad educativa. Implica velar por el cumplimiento de la normativa vigente para los vehículos que transportan el personal de la IE: transporte escolar, vehículos particulares de los docentes y padres de familia.

**VÍAS Y MOVILIDAD – INFRAESTRUCTURA SEGURA:** comprende el entorno físico de la institución educativa y su entorno escolar, con el propósito de evaluar y tomar medidas de prevención en las vías y zonas internas y externas por donde circula y se desplaza la comunidad escolar; esto, con el fin de priorizar la seguridad de la infraestructura en beneficio de los usuarios del sistema de movilidad.

# Normograma

En la siguiente tabla se muestran las diferentes normas internacionales, nacionales y distritales que aplican a los Planes de Movilidad Escolar.

NORMA	EXPEDICIÓN	ASUNTO Y APLICABILIDAD
<b>Ley General de Educación 115 de 1994. Art. 12 Literal I; Art. 14 Literal F; Art. 16 Literal K; Art. 30 Literal I</b>	Congreso Nacional de la República	Enseñanza obligatoria. En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatorio, en los niveles de la educación preescolar, básica y media cumplir con: El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.
<b>Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito Terrestre”</b>	Congreso Nacional de la República	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 en las que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
<b>Ley 1355 de 2009</b>	Congreso Nacional de la República	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.
<b>Ley 1083 de 2006 “Planeación Urbana Sostenible”</b>	Congreso Nacional de la República	Normas sobre planeación urbana sostenible. Movilidad sostenible en distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial. “Planes de movilidad” obligatorios.
<b>Ley 1383 de 2010</b>	Congreso Nacional de la República	Reformas de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre.
<b>Ley 1503 de 2011</b>	Congreso Nacional de la República	Por la cual se promueven la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
<b>Ley 1702 de 2013</b>	Congreso Nacional de la República	Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
<b>Ley 1811 de 2016</b>	Congreso Nacional de la República	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.
<b>Decreto Distrital 319 de 2006</b>	Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C.
<b>Decreto 449 de 2006</b>	Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	Plan Maestro de Equipamientos Educativos para Bogotá D.C.
<b>Decreto Distrital 164 de 2007</b>	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.

NORMA	EXPEDICIÓN	ASUNTO Y APLICABILIDAD
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 431 de 2017	Presidente de la República de Colombia	Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2, del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, y se dictan otras disposiciones.
Decreto 594 de 2015	Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	Plan de Movilidad Escolar Distrital: El artículo 8 establece las obligaciones de las diferentes entidades, y menciona explícitamente que la SED deberá realizar la verificación del cumplimiento de la educación y corresponsabilidad de la formación en movilidad y seguridad vial en los planteles educativos a través del PME. El artículo 15 establece que las Secretarías de Educación Distrital y Movilidad harán seguimiento al mencionado plan.
Decreto 813 de 2017	Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclistas 2017 - 2026
Resolución 1740 de 2009 “Medidas para garantizar el acceso y permanencia de niños, niñas y adolescentes de Bogotá”	Secretaría de Educación del Distrito - Subsecretaría de Acceso y Permanencia	Establece los criterios a tener en cuenta por toda la comunidad educativa, garantizando el derecho a la educación.
Resolución 039 de 2018	Secretaría de Educación del Distrito	Por la cual se unifican los criterios y condiciones generales del Programa de Movilidad Escolar en sus diferentes modalidades.
Resolución 2273 de 2014	Ministerio de Transporte	Ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.
Resolución 2278 de 2015	Secretaría de Educación del Distrito	Creación del Comité de Seguridad Vial de la SED.
Acuerdo 449 de 2010	Concejo de Bogotá, D.C.	Se establece el programa Caminos Seguros al Colegio como política distrital en Bogotá D.C.
Acuerdo 650 de 2016	Concejo de Bogotá, D.C.	Se crea el programa “Innovadores Escolares en Seguridad Vial” en los planes de formación en seguridad vial escolar en el Distrito Capital.
Acuerdo 684 de 2017	Concejo de Bogotá, D.C.	Se establecen los lineamientos para el diseño e implementación de la estrategia de Corredores Seguros en entornos académicos, culturales, de cultos y comerciales en el Distrito Capital.
Acuerdo 506 de 2012	Concejo de Bogotá, D.C.	Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza.



## Contexto de los Planes de Movilidad Escolar

Con el propósito de contribuir con la reducción de las brechas de desigualdad que afectan las condiciones de acceso y permanencia de niños, niñas y adolescentes en el sistema educativo Distrital, la Secretaría de Educación del Distrito está implementando acciones con un enfoque de garantía de derechos, que redundan en el bienestar de los estudiantes. Dichas acciones se desarrollan a través del *Plan Integral de Bienestar Estudiantil* –PIBES–, diseñado para dar respuesta a las necesidades de los estudiantes en cuanto a entornos favorables, felicidad al interior de las instituciones educativas y al reto de mejorar y garantizar su permanencia en las instituciones educativas.

¿Cómo se vincula el Plan de Movilidad Escolar al Plan Integral de Bienestar Estudiantil?

1. Como componente de los PIBES, cada institución tiene a su cargo el diseño e implementación del Plan de Movilidad Escolar –PME–, con las siguientes funciones:
  - Mejorar las condiciones de transporte y seguridad vial de la comunidad educativa.
  - Incorporar e integrar la educación vial.
  - Fomentar los medios de traslado sostenible, como ir a pie y en bicicleta.

Todo lo anterior, con el fin de cuidar y proteger la vida de niños, niñas y adolescentes.

A partir de esta construcción del PME, desde la Secretaría de Educación del Distrito se acompaña a las instituciones educativas, se brindan orientaciones y apoyo técnico y se revisan los PME.

2. Se brindan herramientas y orientaciones pedagógicas en materia de seguridad vial, armonizando las acciones y procesos educativos de las instituciones educativas, teniendo en cuenta los lineamientos del Ministerio de Educación Nacional para educar, formar y proteger a la comunidad escolar en sus desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas, en medios motorizados y no motorizados.

## ¿Qué otras acciones de seguridad vial se brindan a las IED?

Aunado a las anteriores acciones pedagógicas de los Planes de Movilidad Escolar, es necesario promover el acceso, la permanencia y la asistencia escolar. Por ello, se ofrecen diferentes beneficios de movilidad, de forma segura, sostenible y eficiente, para los estudiantes que cumplan con los lineamientos definidos en la normatividad vigente, de acuerdo con su lugar de residencia y la oferta pública educativa:

### 1. Rutas escolares

El desplazamiento de los estudiantes en esta modalidad se hace a través de vehículos vinculados a la operación mediante contratos con empresas de transporte especial escolar, que cumplen con todas las condiciones de seguridad requeridas.

Las rutas tienen como destino los establecimientos educativos oficiales, escenarios deportivos, artísticos, culturales y demás que determine la SED. También

para aquellos casos en los que la entidad solicite movilidad para estudiantes de colegios en administración y matrícula contratada.

El programa tiene cobertura en el territorio del Distrito Capital donde sea viable su implementación; en la actualidad atiende en las rutas regulares urbanas y rurales a 35.000 estudiantes.

### 2. Subsidio de transporte

Esta modalidad cubre parte de los costos de desplazamiento (calculados sobre la tarifa más alta del transporte público) de ida y regreso al colegio, desde la residencia ubicada a más de dos kilómetros de distancia; para el caso de estudiantes con discapacidad, más de 1 km. Es brindada a estudiantes que no cuentan con la posibilidad de utilizar una ruta escolar del programa.

Con este subsidio se han beneficiado alrededor de 34.000 estudiantes en cada vigencia durante lo corrido el cuatrienio 2016-2019.

### 3. Proyecto *Al Colegio en Bici*

Este es un modelo de movilidad sostenible en bicicleta, que fomenta la apropiación del espacio público y la diversificación de ofertas de transporte; adicionalmente, integra lineamientos de pedagogía en el uso del vehículo, el respeto y cuidado del entorno en la ruta (vías, ciclovías, parques, entre otros) y el urbanismo.

Para el año 2019, la estrategia cuenta con cerca de 5.000 beneficiarios en rutas de confianza y centros de interés.

La cobertura de esta estrategia se implementó mediante la celebración de convenios interadministrativos entre la Secretaría de Educación Distrital, la Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto Distrital de Recreación y Deporte, además de alianzas con el Instituto Distrital de Turismo, la Red de Bibliotecas Públicas, diferentes museos de la ciudad, Canal Capital, Maloka, Mundo Aventura, entre otras instituciones.



## Concepto y objetivos de los Planes de Movilidad Escolar

Con el anterior contexto, el Plan de Movilidad Escolar se propone como el factor articulador entre las modalidades de servicios de movilidad, la educación vial y las gestiones interinstitucionales para la movilidad escolar.

De allí que se consideren aspectos necesarios en la escuela, pero esencialmente el de promover procesos de formación y educación a toda la comunidad educativa, con el fin de conocer y adaptar una posición crítica y racional frente a las dinámicas del entorno y los modos de desplazamiento allí existentes. Esto, siempre priorizando el cuidado de la vida como premisa y facilitando la consecución de comportamientos y conductas seguras en los espacios de desplazamiento.

Surge entonces el siguiente concepto de Planes de Movilidad Escolar:

### PLANES DE MOVILIDAD ESCOLAR

Conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas.

## ¿Cuáles son los objetivos de los PME?

Según la *Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar -PME-*, que es el documento producto de avances intersectoriales entre la SED y la Secretaría Distrital de Movilidad, 2016, los planes de movilidad deben conllevar a lograr los siguientes objetivos:

- Asegurar el adecuado desplazamiento en medios de transporte motorizados y no motorizados de la comunidad educativa.
- Garantizar el derecho a una movilidad segura, saludable y sostenible de los niños, niñas y adolescentes.
- Lograr que prevalezca el cuidado y protección de la vida por encima de cualquier consideración.
- Promover la movilidad escolar en el marco de la cultura ciudadana, la prevención en seguridad vial y la cultura de la sostenibilidad.





## Pasos para desarrollar el PME

Desarrollar el PME implica el seguimiento de fases; es decir, concebir procesos que reconozcan acciones unas después de otras que, al final, den como resultado el producto deseado.

Es así que se diseña la *Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar*, la cual surge de la experiencia en el proceso de acompañamiento que ha tenido la Secretaría de Educación del Distrito en los 150 colegios PIBES.

### Paso 1. Actores claves y ficha técnica

Permite identificar si la institución educativa desarrolla o ha desarrollado proyectos o acciones relacionadas con movilidad o seguridad vial.

Se anotan los responsables y los actores que podrían involucrarse en el proceso de construcción del

PME (comunidad, JAL, comercio aledaño), incluidas entidades o entes territoriales que apoyarían la implementación del PME.

**EL ANEXO 1** presenta una ficha técnica con el fin de identificar datos claves de la institución educativa.

### Paso 2. Conformar el Comité de Movilidad Escolar

El comité de Movilidad Escolar busca generar en la comunidad educativa de las instituciones educativas *estrategias pedagógicas* tendientes a promover hábitos, conductas y comportamientos de autocuidado y de respeto por los demás actores de la vía, considerando todos los medios de transporte presentes en los desplazamientos de las personas y dando prioridad a los más vulnerables.

## COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR

**¿QUIÉNES LO CONFORMAN?** El comité se conforma con representantes de docentes, administrativos, estudiantes, padres de familia y directivos, dando cumplimiento tanto a la normatividad como al compromiso de trabajar por la movilidad segura.

**¿CUÁL ES EL OBJETIVO?** El objetivo del comité es planear, 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.

**¿POR QUÉ?**

1. Es requisito para la elaboración del PME.
2. Aquí se socializan todas las problemáticas de movilidad y de seguridad vial que se presentan en el entorno y al interior del colegio.
3. Se crean estrategias conjuntas que ayudan a mejorar las condiciones de movilidad identificadas en el diagnóstico.

**¿REGULARIDAD DE LAS REUNIONES?**

**Durante la elaboración del PME:** Las veces que sea necesario.

**Después de elaborado el PME:** Mínimo dos veces al año y/o las veces que sea necesario.

**¿CÓMO INICIAR?**

- Convoca a comité a cada representante que designaste, recuerda que deben ser personas líderes de cada uno de los estamentos.
- En lo posible invita a un representante de la entidad con mayor autoridad de la movilidad en tu región (Secretaría de Movilidad, Alcaldía Municipal, etc.)
- Durante la instalación informarás: por qué se creó el comité, su objetivo y actividades por desarrollar.

### Paso 3. Definir una política en movilidad escolar

La política de movilidad escolar es un horizonte institucional para trabajar el PME en el colegio. Debe estar disponible y comunicada a la institución educativa.

Las siguientes son recomendaciones para elaborar la política de movilidad escolar en las instituciones educativas:

- Realizar una reunión con el rector y el comité de movilidad escolar de la institución, para concertar la importancia del Plan de Movilidad en la institución, teniendo en cuenta todos los elementos que ya se han trabajado y la orientación o enfoque que quieren darle a las acciones de implementación del PME.
- Dar participación a los representantes de todos los estamentos de la comunidad educativa.
- Tener a la mano el PEI de la institución, pues este será el referente para enfocar la política de movilidad escolar del colegio.

La política de movilidad será el derrotero que marcará el sentido de las estrategias, gestiones o actividades que decida emprender por sí mismo el colegio, o con ayuda de entidades externas, con el fin de cumplir los objetivos y acciones del PME.

La política del PME debe contener un párrafo que armonice los siguientes tres elementos:

- La dinámica del colegio.
- El enfoque institucional, pedagógico y académico.
- La perspectiva con la cual se orientarán las acciones de movilidad segura a corto, mediano y largo plazo.

EL ANEXO 2 es una guía para hacer la política a través de preguntas orientadoras.

### Paso 4. Diagnóstico de la movilidad del colegio y su entorno

El diagnóstico permite identificar la situación actual de movilidad de la institución educativa.

#### Puntos para tener en cuenta en el diagnóstico

##### 1. La descripción de la movilidad en general.

Se registran las particularidades de movilidad en el colegio y su entorno. Para ello, se debe contar con los siguientes aspectos:

- Las características de la institución educativa, de manera que se pueda describir la movilidad del entorno en el cual se encuentra localizado el colegio.
- El Proyecto Institucional Educativo –PEI–, que orienta la labor de la institución en su comunidad.
- La Misión, visión, objetivos y valores institucionales que evidencian la concordancia y coherencia institucional.
- Una descripción general del estado de la movilidad, sin entrar en detalles de las problemáticas: cuántas vías principales, medios de transporte que existen y fotos o mapas del colegio.

EN EL ANEXO 3 se encuentra la ficha para recolectar los datos de la descripción general.

##### 2. Los medios modos, tiempos, siniestralidad y seguridad de la comunidad educativa.

En este punto se relaciona cómo son los desplazamientos en la comunidad educativa, teniendo en cuenta los medios, modos, tiempos de desplazamiento entre casa-colegio y colegio-casa, siniestralidad y sensación de seguridad en los recorridos de la comunidad educativa.

Para ello se recomienda hacer unas preguntas a todos los actores del colegio (estudiantes, directivos,

docentes y personal de apoyo). Si el colegio cuenta con menos de 200 personas, se indaga con toda la comunidad; si hay más de 200 personas, se puede tomar una muestra.

EL ANEXO 4 contiene el formato en Excel para hacer el cálculo de un muestreo confiable.

Una vez se tome la decisión de la población (muestra o toda la comunidad educativa), se procede a aplicar la encuesta.

La encuesta física se encuentra en EL ANEXO 5. En EL ANEXO 6 se incluye un formato para diligenciar toda la información en una sola hoja. Otra opción es crear la encuesta virtual.

### 3. La situación de infraestructura interna y externa del colegio.

En este espacio se identifican las situaciones de infraestructura del colegio y su entorno; es decir, si cuenta con elementos y organización adecuada para el desplazamiento de la comunidad educativa, independiente del medio que utilicen los usuarios. Se revisa si hay obstrucciones en el paso, señalización adecuada y dispositivos urbanísticos que faciliten la movilidad.

En la lista de chequeo del ANEXO 7 se identifican las situaciones más relevantes.

Además de los anteriores puntos, el diagnóstico puede incluir otras actividades, como una cartografía social para identificar riesgos, datos de seguridad, uso de elementos de protección y pericia para ciclistas, o mapeo y georreferenciación de ubicación geográfica de los estudiantes.

### Paso 5. Priorización de riesgos de movilidad

En las acciones de movilidad escolar (desplazamientos realizados con fines pedagógicos) efectuados por la comunidad educativa se presentan riesgos viales asociados con el modo empleado para moverse y el rol que se desempeña como actor vial (peatón, ciclista, motociclista, pasajero y conductor).

Para identificar los riesgos y su posterior análisis y priorización, es importante valorar las debilidades específicas, y enfocar el trabajo a soluciones factibles para la movilidad segura.

En EL ANEXO 8 se encuentra la guía para priorizar riesgos en la IE.

#### ACCIONES PARA REALIZAR LA PRIORIZACIÓN

- Elaborar un listado general de riesgos de la institución educativa.
- Priorizar los riesgos de la IE.
- Clasificar los riesgos.
- Valorar los riesgos.

## Paso 6. Plan de acción para el PME

El plan de acción permitirá organizar las actividades, objetivos e indicadores que conlleven a mejorar las condiciones de movilidad encontradas en el diagnóstico, y definir tiempos, responsables y metas específicas a corto, mediano y largo plazo.

Para construir el plan de acción se debe haber realizado una matriz de riesgos, o listado de riesgos, y apuntar a disminuir o eliminar la amenaza, agrupando lo identificado según los ejes de seguridad vial.

Es importante formular objetivos específicos, los cuales deben ser claros, concretos, realizables, y responder a las necesidades y problemáticas identificadas en los diagnósticos y en el listado de riesgos. Además, los objetivos deben ser medibles cuantificables para su seguimiento y evaluación y estar pensados para su cumplimiento en un periodo de tiempo determinado.

Por último, se diligencia el esquema de plan de acción propuesto; es decir, planear las acciones bajo un cronograma, responsables e indicadores.

En el **ANEXO 9** se encuentra un modelo para realizar el plan de acción.

LOS SIGUIENTES PILARES ARMONIZAN EL PME CON LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL A NIVEL MUNDIAL, REGIONAL Y LOCAL

- ➔ 1. Fortalecimiento de la gestión institucional para la movilidad escolar
- ➔ 2. Comportamiento humano-educación vial.
- ➔ 3. Vehículos seguros.
- ➔ 4. Vías y movilidad: infraestructura segura.
- ➔ 5. Atención a víctimas.
- ➔ 6. Movilidad activa y sostenible.



## Paso 7.

### Divulgación y promoción

El proceso del PME no debe quedar solo en el comité de movilidad escolar, por lo que se hace necesario definir una estrategia que permita darlo a conocer a la comunidad educativa.

## Paso 8.

### Seguimiento al PME

Una vez las instituciones educativas cuenten con su Plan de Movilidad Escolar se debe realizar seguimiento continuo. Lo ideal es que una institución externa apoye las acciones y revise el cumplimiento de los objetivos propuestos.

En **EL ANEXO 10** se relaciona el formato para hacer el seguimiento.

## DIVULGACIÓN Y PROMOCIÓN PME DAR A CONOCER EL PME EN LA COMUNIDAD EDUCATIVA PARA GENERAR COMPROMISO



### ¿QUÉ?

Acciones de un proceso educativo que ayudan a comunicar para generar compromiso del PME.



### ¿CÓMO?

Acciones organizadas y definidas para comunicar el PME desde y hacia la comunidad escolar.



### ¿QUIÉNES?

- La comunidad escolar.
- Entorno escolar.
- Redes de apoyo público y privado.



### ¿CUÁNDO?

La promoción se debe hacer de manera permanente y transversal y de manera sostenible con la comunidad educativa.



### ¿DÓNDE?

- Física: En el plantel educativo y en el entorno.
- Virtual: Medios masivos.



### ¿PARA QUÉ?

El conocimiento genera la capacidad de tomar decisiones, comprometerse y participar.



## Experiencias exitosas de colegios del Distrito

Los colegios priorizados en Bogotá desarrollaron las acciones pedagógicas, algunas de ellas propuestas desde la SED y puestas en prácticas en las IED; otras, propuestas desde las mismas instituciones como parte de la promoción de la cultura vial segura y la prevención de siniestros viales.

A continuación se destacan experiencias innovadoras que pueden servir de modelo para otros colegios que quieran implementar la idea, o bien adaptarla para su contexto.

### Estrategias propuestas desde la SED

#### Concurso de innovadores escolares en seguridad vial

La Secretaría de Educación del Distrito, en compañía de la Secretaría Distrital de Movilidad, y con el apoyo de la Alta Consejería Distrital de TIC, crearon el concurso denominado “Innovadores Escolares en Seguridad Vial”.

Este evento surge como cumplimiento del Acuerdo 650 de 2016 del Concejo de Bogotá, por medio del cual se solicita la creación del programa “Innovadores Escolares en Seguridad Vial” y cuyo propósito sugiere:

El uso de la tecnología para una movilidad inteligente, generar espacios pedagógicos en los que se desarrollen conocimientos, habilidades y destrezas, utilizando y creando herramientas tecnológicas y que complementen la formación en seguridad vial escolar proporcionada por entidades de la administración distrital.

### Marco general

El desarrollo del concurso se enmarca en la propuesta de los Planes de Movilidad Escolar (Decreto 594 de 2015) el cual, a su vez, hace parte de la Estrategia Integral de Promoción del Bienestar Estudiantil y sus Planes Integrales de Bienestar Estudiantil (PIBES) conforme al acuerdo de inversión 1052 “Bienestar Estudiantil para todos”.

### Objetivo

El concurso busca fomentar entre los estudiantes la creación de proyectos de innovación tecnológica con énfasis, o enfoque, en seguridad vial, sean estos prototipos o productos desarrollados.

### Público objetivo

Este concurso se dirige a estudiantes de grados 6º a 11º, en las modalidades individual o grupal. Pueden participar colegios oficiales y privados, incluidos aquellos priorizados por la Estrategia Integral de Promoción del Bienestar Estudiantil (EIPBE) de la Secretaría de Educación del Distrito, que estén construyendo los Planes de Movilidad Escolar, y que deseen presentar sus iniciativas innovadoras como parte de dicho plan.

### Categorías

- Grupos de máximo tres estudiantes con un docente acompañante o tutor de grados 6º a 8º
- Categoría para estudiantes de 9º a 11º.

### Características

1. Los proyectos presentados deben estar orientados al beneficio masivo de los actores de la vía, la promoción de la movilidad inteligente, segura, sostenible o activa y hacia la prevención de siniestros viales.
2. El desarrollo teórico, metodológico y práctico del producto, aunque tendrá apoyo y asesoría del docente inscrito, debe ser totalmente autónomo y de pleno conocimiento y apropiación de los estudiantes integrantes del grupo.
3. Es primordial que el desarrollo tecnológico creativo e innovador aporte a novedades o a cambios en los productos tecnológicos ya existente. En especial, se espera que se conciban ideas y artefactos nuevos, sorprendentes y valiosos para promover la movilidad segura de sus entornos.

### Trayectoria-versiones

Hasta el año 2019 se han desarrollado dos versiones del concurso:

**AÑO 2018** 54 colegios inscritos, de los cuales 21 eran privados y 33 públicos.

- **PRIMERA EVALUACIÓN DE INICIATIVAS:** se seleccionaron 32 colegios, 12 públicos y 10 privados. Con ellos se llevaron a cabo asesorías con entidades aliadas:

**Secretaría Distrital de Movilidad**

- ➔ Fortalecimiento de herramientas frente a la seguridad vial.

**Fundación Telefónica de Movistar**

- ➔ Modelación y exposición de proyectos.

**Universidad Nacional**

- ➔ Tecnología con laboratorio ViveLab

- **ENTREGA FINAL DE PRODUCTOS:** se eligieron 8 grupos finalistas, 4 de colegios públicos y 4 de privados.

**AÑO 2019** inscripción de 138 iniciativas de 59 colegios, 34 oficiales y 25 privados.

- **PRIMERA EVALUACIÓN DE INICIATIVAS:** se seleccionaron 35 proyectos de 27 colegios, 19 de ellos oficiales.
- **ASESORÍAS PARA SELECCIONADOS:** esta estrategia buscaba apoyar la construcción de las iniciativas desde una perspectiva teórica y práctica, con las entidades aliadas: Seguros Bolívar, Universidad Nacional y Universidad del Bosque.
- **ENTREGA FINAL DE PRODUCTOS:** se eligieron 5 iniciativas por categoría, 10 iniciativas en total.

**EVENTO DE PREMIACIÓN:** cada año, este momento se lleva a cabo en la semana de la Seguridad Vial, en el marco del foro de promotores escolares en seguridad vial, que, por decreto, se realiza en Bogotá todos los años en la primera semana de octubre.

## Estrategias propuestas por los colegios



### Estrategias de comunicaciones

**IED SAN AGUSTÍN** Durante los descansos, emisión de radio sobre educación vial y cultura ciudadana.

**IED RICAURTE** Concurso de cuñas radiales con estudiantes, para difundir mensajes de seguridad vial en la emisora del colegio.

**IED MONTEBELLO** Cuentan con un periódico en el cual hacen difusión de todas las acciones del Plan de Movilidad Escolar. En su última versión de julio de 2018 comunicaron todo el proceso e implementación de la

práctica de la educación vial en tanto proyecto realizado a raíz del memorando de entendimiento entre Secretaría de Educación y la Fundación MAPFRE, quienes entregaron guías y juegos sobre educación vial para preescolar y primaria.

**IED PRADO VERANIEGO** Evento de lanzamiento y socialización de la política de movilidad escolar en el marco de una izada de bandera. Para tal fin, se realizó un concurso para el logo del Plan de Movilidad Escolar y el lema de movilidad escolar de la institución: “Al colegio vibramos juntos”. Dicha política se imprimió en dos pendones para las dos sedes del colegio.



### Estrategias de movilidad interna y externa

**IED MANUELA BELTRÁN** Organización de la movilidad interna a la salida y entrada del colegio, por infraestructura en montaña.

**IED OFELIA URIBE** Promoción de la movilidad segura, a través de talleres y salidas pedagógicas.

**IED VEINTIÚN ÁNGELES** Señalización interna adaptada para el desplazamiento de los estudiantes en momentos compartidos y de flujo masivo, como en ingresos, descansos y cambios de clases, lo que genera recordación para autorregularse en los desplazamientos. Para los estudiantes que infringen la norma y tienen comportamientos indebidos, como correr, se aplica el comparendo pedagógico; este consiste en que docentes y estudiantes, de manera verbal, deben controlar los comportamientos, como sanción social.

**IED REPÚBLICA DEL ECUADOR** Desplazamiento de la maestra de ciclo 1, quien camina con los estudiantes, apoyada por personas del vecindario frente al cruce de vías de alto flujo vehicular. Los vecinos se ubican en puntos estratégicos cuando pasan los niños. Esto ya se convierte en costumbre durante las horas de entrada y

salida de estudiantes con el fin de ayudarlos a cruzar de forma segura las intersecciones o vías.

**IED VILLA RICA** Proyecto de movilidad donde se hizo mapeo de riesgos y actividades exclusivas para movilidad, en un entorno con escasas oportunidades e infraestructura adecuada.

**IED NUEVA DELHI** Caminatas ecológicas, dada la cercanía a cerros orientales de la ciudad, como estrategias de movilidad sostenible y activa. Además, han realizado actividades de sensibilización de buen uso del transporte masivo con Transmilenio y su operador Consorcio Express.



### Estrategias de transversalización

**ESCUELA NORMAL SUPERIOR MARÍA MONTESSORI** El docente de tecnología ha implementado la enseñanza de la biocinématica aplicada a los accidentes de tránsito y a la movilidad segura, con estudiantes de décimo y undécimo. Este proyecto se está reforzando con la participación en el concurso de innovadores escolares en seguridad vial, y se espera expandir a otros grados.

**IED BENJAMÍN HERRERA** Desde el área de tecnología e informática se trabaja en seguridad vial, especialmente actividades dirigidas para los estudiantes que llegan en bicicleta, patineta y con movilidad reducida.

**IED RICAURTE** Adaptación curricular del área de tecnología enfocada en temas de movilidad y seguridad vial, creando soluciones tecnológicas como estrategia de transversalización de educación vial; esto, a raíz de la participación del colegio en el Concurso Distrital “Innovadores escolares en Seguridad Vial”.

**IED FERNANDO GONZÁLEZ OCHOA** Transversalización del currículo en formación en seguridad vial. Elaboración y ejecución durante el año 2019.

**IED LA FRAGUA** Transversalización del currículo en temas de seguridad vial con estudiantes de primaria; elaboración de juegos de mesa con temáticas de movilidad segura.

**IED OEA** El PME es incluido en el Plan Operativo Anual del colegio, con elaboración de un proyecto liderado por la docente de tiflología, y vinculado a asesorías de proyectos por parte de la Cámara de Comercio de Bogotá.



### Estrategias de carnavales, ferias, días o semanas de la seguridad vial

**IED REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA** Carnaval de la vida con una estación de educación vial.

**IED 20 DE JULIO** Institucionalización del día de la movilidad escolar, un viernes del mes de agosto. Se convocan a diferentes entidades que manejan el tema, para profundizar sobre el tema de seguridad vial con estudiantes y docentes.

**IED CIUDELA EDUCATIVA BOSA** Instalación de la semana de la seguridad vial, con más de 6.000 estudiante beneficiados. Se realiza en agosto 2019.

**IED FRANCISCO JAVIER MATIZ**, Institucionalización de la semana de la seguridad vial, la última semana de mayo de cada año desde el 2018. Con participación de múltiples entidades, las cuales trabajan el tema de seguridad vial con padres de familia y estudiantes.

**IED INEM KENNEDY** Creación y ejecución de juegos competitivos en temas de movilidad segura y seguridad vial. Capacitación, por parte de la Secretaría de Movilidad del Distrito, a un grupo de estudiantes de grado 10º, para crear los juegos, que luego fueron ejecutados con los estudiantes de primaria.



### Estrategias de promotores escolares en seguridad vial, incluidos estudiantes con movilidad reducida

**IED VILLAS DEL PROGRESO** Promotores escolares de estudiantes y padres de familia.

**IED GUILLERMO LEÓN VALENCIA** Estudiantes de la banda de rock del colegio crearon y difundieron, en diferentes eventos de movilidad y bienestar, una canción sobre seguridad vial.

**IED REPÚBLICA DE PANAMÁ** Formación a promotores escolares en seguridad vial, por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, donde se incluyeron estudiantes con discapacidad auditiva, quienes podrían participar en el foro Distrital de Promotores Escolares durante la semana de la seguridad vial, en octubre de 2019.

**IED ATABANZHA** Puesta en marcha del proyecto “movilidad inclusiva”, donde se incluyen estudiantes con diversas capacidades, como Down, hipoacusia y autismo; ellos se formaron como promotores escolares en seguridad vial y realizaron actividades de movilidad segura a nivel interno de la institución.

**IED LAS MERCEDES** Fortalecimiento de la movilidad escolar desde el trabajo con promotores, padres y establecimiento de protocolos para peatones y ciclistas.

**IED ISABEL II** Proyecto de movilidad con participación de estudiantes líderes por curso; hacen caminatas, transversalización curricular y salidas pedagógicas exclusivas desde el proyecto de movilidad.

**IED LAS AMÉRICAS** Fortalecimiento del proyecto de movilidad, con participación de docentes, padres y líderes estudiantiles; elaboran folletos y realizan salidas y otras actividades de movilidad en tres líneas: peatones, ciclistas y rutas.



### Estrategias para bicisuarios

**IED BRASILIA:** pioneros en la formación de semilleros de la bici y programas articulados al área de recreación y deporte; proponen diferentes actividades, como la semana de movilidad.

**IED GUILLERMO LEÓN VALENCIA** Como parte del proyecto transversal del PRAE, organizaron salida pedagógica en bicicleta por la ronda del río Fucha, con estudiantes de dos sedes; aprovecharon para hacer reconocimiento del entorno y embellecimiento del río.

**DIFERENTES INSTITUCIONES** Programa Bici-parceros, el cual consiste en formación en seguridad vial a estudiantes que llegan al colegio en su propia bicicleta. Además, existe la posibilidad de brindarle a los estudiantes algunos elementos de protección.



### Patrullas viales de padres

**IED RUFINO JOSÉ CUERVO** Patrulla vial escolar de padres rufinistas, quienes fueron formados por las siguientes entidades: Secretaría Distrital de Movilidad, en diferentes módulos de seguridad vial; Policía de Tránsito y Secretaría de Seguridad y convivencia.

Desde el 2017, apoyan el cruce peatonal en vías de alto riesgo por el tránsito de vehículos de todo tipo. Esto lo realizan todos los días, en tres jornadas y en 3 sedes. También han realizado actividades de sensibilización con estudiantes, de embellecimiento del entorno de las sedes y un concurso para elegir la mascota de la patrulla vial.

**IED CIUDAD DE BOGOTÁ** Patrulla escolar de padres de familia, quienes apoyan la regulación de tránsito en tres jornadas y todos los días del calendario escolar.

**IED ISLA DEL SOL:** desde el 2018 se formó la patrulla vial de padres con apoyo de la alcaldía local; en las jornadas mañana y tarde cuidan a la comunidad educativa cediendo el paso controlado de peatones, en vista del alto flujo vehicular en la vía contigua de acceso al colegio.



### Estrategias en entornos rurales

#### RURAL QUIBA ALTA

Esta institución educativa está ubicada en la zona de páramo de la Localidad de Ciudad Bolívar. La carretera vía a la Vereda de Quiba, frente al colegio, se encuentra pavimentada, hay resaltos parabólicos no reglamentarios en el costado sur oriental y en el costado noroccidental. No hay señalización ni demarcación como *zona*

*escolar*. Toda la comunidad educativa llega al colegio en rutas escolares de la SED; el ascenso y descenso de estudiantes se hace en la calle en forma organizada, pues no hay parqueadero al interior del predio.

En este sentido, la institución educativa orienta acciones de corte colectivo, institucionales y comunitarios, las cuales garantizan la articulación de los trabajos y ejercicios en función del Plan de Movilidad Escolar. Resaltan los acuerdos con las comunidades veredales para espacios de capacitación y concertación con entidades para temas de desplazamiento y recorridos por los largos trayectos y vías de acceso.

En el año 2018 el colegio se presentó al concurso del reto IBE, el cual busca, desde propuestas de ingeniería para el bienestar, encontrar soluciones a problemas relacionados con la movilidad, los estilos de vida saludable y la prevención de la accidentalidad, con apoyo de voluntarios de carreras de ingeniería; las acciones son guiadas por la Asociación Colombiana de Facultades de Ingeniería -ACOFI. Este año la propuesta relacionada con la señalización inteligente de esta zona escolar fue la ganadora.

## DIRECCIÓN DE BIENESTAR ESTUDIANTIL PLANES DE MOVILIDAD ESCOLAR

### FICHA TÉCNICA

Fecha de diligenciamiento:

#### INFORMACIÓN DE CONTACTO

Colegio:

Rector:

Enlaces PME:

Teléfono institucional:  Correo institucional:

#### INFORMACIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA

Código DANE:  Número de sedes:

Sede	Jornada	Dirección	No. estudiantes	No. docentes y directivos	No. personal administrativo	No. personal de servicios
<b>TOTAL</b>						

**CÓMO ELABORAR LA POLÍTICA DE MOVILIDAD ESCOLAR EN SU INSTITUCIÓN EDUCATIVA**

Para elaborar la política de movilidad escolar, responda en equipo las siguientes preguntas:

**1** ¿Cuál es el PEI del colegio, o su orientación institucional y pedagógica?

Este es el ADN del colegio, su espíritu o por lo que internamente y los demás lo reconocen, lo que lo caracteriza.

**2** De los diagnósticos de movilidad ya realizados, ¿qué problemáticas son más sentidas o necesarias para enfocar la atención primordialmente en ellas, o cuáles son más fácilmente tratables según las capacidades del colegio?

Esta respuesta permite identificar las situaciones, pero priorizando aquellas que requiere mayor atención.

**3** ¿Cuáles son los actores viales más vulnerables según la dinámica de movilidad de la comunidad educativa?

Son ejemplos de actores viales los peatones, ciclistas, motociclistas pasajeros y motociclista conductor.

4 ¿Cuál es el objetivo de movilidad que quiere lograr con el presente Plan de Movilidad Escolar?  
Tenga en cuenta los ejes de acción que se explican en el paso 6, del Plan de acción.

5 ¿Cómo quiere ver la institución a futuro frente a la movilidad?  
Tenga en cuenta una problemática y una oportunidad o potencialidad.

Palabras clave del PEI.	Palabras clave del objetivo de movilidad que quiere lograr con el presente PME.	Visualización de la IED frente a la movilidad, según una problemática y una oportunidad o potencialidad.

6 Redacte la política de movilidad escolar teniendo en cuenta las anteriores respuestas.

## DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD ESCOLAR

## DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN GENERAL

## Descripción del colegio

Foto y/o mapa

¿A través de qué medios llegan los estudiantes a sus sedes?

Realice una descripción general del estado de la movilidad, sin entrar en detalles de las problemáticas.

¿Llega el transporte público? ¿Cuántas vías principales, cuántas secundarias?

**Descripción de las sedes**

Escribir número de estudiantes, cursos, si es sede administrativa, número de pisos, entradas, conformación de forma general...

Sede A	Foto sede A
Sede B	Foto sede B

**DIAGNÓSTICO DE DESPLAZAMIENTOS****Descripción encuesta**

DATO	NÚMERO	PORCENTAJE
Número de encuestas aplicadas		
Encuestas estudiantes		
Encuestas directivos		
Encuestas docentes		
Encuestas personal de apoyo		
Encuestas colegio		
Encuestas jornada mañana		
Encuestas jornada tarde		
Encuestas jornada nocturna		
Encuestas sede A		
Encuestas sede B		

GRADO	NÚMERO	PORCENTAJE
Primera infancia y preescolar		
Primaria		
Secundaria		
Media		
Nocturna		
Otro		
Adultos		



¿QUÉ MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZAN LOS ESTUDIANTES PARA LLEGAR AL COLEGIO?	NÚMERO	PORCENTAJE
Caminando		
Bicicleta, como conductor		
Bicicleta, como pasajero		
Moto, como conductor		
Moto, como pasajero		
Automóvil		
Bus		
Bicitaxi		
Mototaxi		
Carro		
Canoa		
Taxi		
Ruta escolar		
Vehículo de tracción animal		
Otro:		

¿QUÉ MODOS DE TRANSPORTE UTILIZAN LOS ESTUDIANTES AL SALIR DEL COLEGIO?	NÚMERO	PORCENTAJE
Caminando		
Bicicleta, como conductor		
Bicicleta, como pasajero		
Moto, como conductor		
Moto, como pasajero		
Automóvil		
Bus		
Bicitaxi		
Mototaxi		
Carro		
Canoa		
Taxi		
Ruta escolar		
Vehículo de tracción animal		
Otro:		

<b>TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO DE LOS ESTUDIANTES, SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Medio de transporte:		
Menos de 15 minutos		
Entre 15 y 30 minutos		
Entre 30 y 45 minutos		
Más de 45 minutos		
Medio de transporte:		
Menos de 15 minutos		
Entre 15 y 30 minutos		
Entre 30 y 45 minutos		
Más de 45 minutos		
Medio de transporte:		
Menos de 15 minutos		
Entre 15 y 30 minutos		
Entre 30 y 45 minutos		
Más de 45 minutos		
Medio de transporte:		
Menos de 15 minutos		
Entre 15 y 30 minutos		
Entre 30 y 45 minutos		
Más de 45 minutos		
Medio de transporte:		
Menos de 15 minutos		
Entre 15 y 30 minutos		
Entre 30 y 45 minutos		
Más de 45 minutos		

<b>¿QUÉ MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZAN LOS ADULTOS PARA LLEGAR AL COLEGIO?</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Caminando		
Bicicleta, como conductor		
Bicicleta, como pasajero		
Moto, como conductor		
Moto, como pasajero		
Automóvil		
Bus		
Bicitaxi		
Mototaxi		

Carro		
Canoa		
Taxi		
Ruta escolar		
Vehículo de tracción animal		
Otro:		

¿QUÉ MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZAN LOS ADULTOS AL SALIR DEL COLEGIO?	NÚMERO	PORCENTAJE
Caminando		
Bicicleta, como conductor		
Bicicleta, como pasajero		
Moto, como conductor		
Moto, como pasajero		
Automóvil		
Bus		
Bicitaxi		
Mototaxi		
Carro		
Canoa		
Taxi		
Ruta escolar		
Vehículo de tracción animal		
Otro:		

TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO DE LOS ADULTOS, SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE	NÚMERO	PORCENTAJE
Medio de transporte:		
Menos de 15 minutos		
Entre 15 y 30 minutos		
Entre 30 y 45 minutos		
Más de 45 minutos		
Medio de transporte:		
Menos de 15 minutos		
Entre 15 y 30 minutos		
Entre 30 y 45 minutos		

Más de 45 minutos		
Medio de transporte:		
Menos de 15 minutos		
Entre 15 y 30 minutos		
Entre 30 y 45 minutos		
Más de 45 minutos		

**ACCIDENTALIDAD Y SENSACIÓN DE SEGURIDAD**

ACCIDENTALIDAD VIAL DE LOS ESTUDIANTES	NÚMERO	PORCENTAJE
Sí han tenido accidentes		
No han tenido accidentes		

SENSACIÓN DE SEGURIDAD EN DESPLAZAMIENTOS DE LOS ESTUDIANTES	NÚMERO	PORCENTAJE
Se siente seguro		
Se siente inseguro		

ACCIDENTALIDAD VIAL DE LOS ADULTOS	NÚMERO	PORCENTAJE
Sí han tenido accidentes		
No han tenido accidentes		

SENSACIÓN DE SEGURIDAD EN DESPLAZAMIENTOS DE LOS ADULTOS	NÚMERO	PORCENTAJE
Se siente seguro		
Se siente inseguro		

**SITUACIONES QUE IMPLICAN MAYOR RIESGO**

- ¿Cuántos estudiantes, de grados preescolar y primaria, se desplazan solos?  
 Número  Porcentaje
- ¿Cuántos estudiantes, menores de 10 años, se desplazan en moto?  
 Número  Porcentaje
- ¿Cuántos estudiantes se desplazan en bicicleta?  
 Conduciendo      Número  Porcentaje   
 Como acompañante      Número  Porcentaje
- ¿Cuántos estudiantes se desplazan manejando moto?  
 Número  Porcentaje
- ¿Cuántos estudiantes se desplazan en ruta escolar?  
 Número  Porcentaje

## REVISIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA Y EL ENTORNO

**Infraestructura interna**

SITUACIÓN	DESCRIPCIÓN GENERAL	EVIDENCIA
Ejemplo: No hay antideslizantes en las escaleras de acceso	Ejemplo: En las dos escaleras de acceso al segundo piso no hay antideslizantes y el piso es liso lo que puede generar caídas.	Fotografía
		Fotografía
		Fotografía

**Entorno del colegio**

SITUACIÓN	DESCRIPCIÓN GENERAL	EVIDENCIA
Ejemplo: No existe señalización vertical en el entorno del colegio	Ejemplo: No hay señales que indiquen que hay presencia de estudiantes en los alrededores del colegio	Fotografía
		Fotografía
		Fotografía

**Cartografía social del colegio**

SITUACIÓN	LOGO O GRÁFICO PARA IDENTIFICAR EN EL MAPA
Presencia de consumo o producción de sustancias psicoactivas	
Ladrones o inseguridad en la zona	
Ausencia de señalización vial	
Basuras, escombros que obstaculizan el paso	
Parqueo irregular	
Invasión al espacio público	
Necesidad de semáforo	
Necesidad de reductores de velocidad	
Ausencia de andenes o de pasos seguros para caminar	
Otros	



## MUESTREO PARA DIAGNÓSTICO

## INFORMACIÓN PARA EL CÁLCULO DE LA MUESTRA

GRADO	JORNADA MAÑANA	JORNADA TARDE
Jardín		
0°		
1°		
2°		
3°		
4°		
5°		
6°		
7°		
8°		
9°		
10°		
11°		
Aceleración		
Nocturna		
Inclusión		
Docentes		
Administrativos		
Servicios generales		
POBLACIÓN		
MUESTRA		

## DISTRIBUCIÓN DE LA MUESTRA

GRADO	JORNADA MAÑANA	JORNADA TARDE
Jardín		
0°		
1°		
2°		
3°		
4°		
5°		
6°		
7°		
8°		
9°		
10°		
11°		
Aceleración		
Nocturna		
Inclusión		
Docentes		
Administrativos		
Servicios generales		

**OBSERVACIÓN:** Si la muestra de docentes, administrativos o personal de servicios generales le da cero, por favor incluya por lo menos dos personas, en cada caso por jornada, para el muestreo.

## ENCUESTA PARA DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD ESCOLAR

Fecha de diligenciamiento: 

## INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: Sede:  Jornada: 

Rol en la institución:

 Estudiante  Docente  Administrativo  Personal de apoyo

Grado:

 J  0°  1°  2°  3°  4°  5°  6°  7°  8°  9°  10°  11°  
 Aceleración  Inclusión  Otro: 

Edad:

 0 a 5 años  6 a 10 años  11 a 17 años  18 a 28 años  29 a 59 años  Más de 60 añosSexo:  Femenino  Masculino

## INFORMACIÓN DE DESPLAZAMIENTO

Barrio o vereda donde vive: Localidad o municipio: ¿Sus desplazamientos desde y hacia el colegio los realiza...?  Solo  Acompañado

De acuerdo con los desplazamientos que realizó el día de ayer, o el último día que vino al colegio, por favor responda las siguientes preguntas.

Marque solo una opción en cada caso.

¿Qué modo de transporte utilizó para llegar al colegio?

 Caminando  Bicicleta -conductor  Carro  Taxi  Moto -pasajero  
 Automóvil  Bicicleta -pasajero  Bicitaxi  Mototaxi  Vehículo de tracción animal  
 Ruta escolar  Moto -conductor  Bus  Canoa  Otro. ¿Cuál?

¿Qué modo de transporte utilizó para llegar a su lugar de destino al salir del colegio?

 Caminando  Bicicleta -conductor  Carro  Taxi  Moto -pasajero  
 Automóvil  Bicicleta -pasajero  Bicitaxi  Mototaxi  Vehículo de tracción animal  
 Ruta escolar  Moto -conductor  Bus  Canoa  Otro. ¿Cuál?

¿Cuánto tiempo, aproximado, gasta realizando el desplazamiento de su casa al colegio?

 Menos de 15 minutos  Entre 15 y 30 minutos  Entre 30 y 45 minutos  Más de 45 minutos

## INFORMACIÓN DE SINIESTRALIDAD

¿Alguna vez ha tenido algún accidente de tránsito camino al colegio?  Sí  No

## PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD

¿Se siente seguro en sus desplazamientos camino al colegio?  Sí  No

F O R M A T O D E

Fecha de diligenciamiento:

Colegio:

ID	SEDE	JORNADA	ROL EN LA INSTITUCIÓN	GRADO	EDAD	SEXO	BARRIO O VEREDA
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							



## FORMATO DE REVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA

Fecha de diligenciamiento:

### INFORMACIÓN GENERAL

Colegio:

Dirección sede:

Hora de la revisión:

### ENTORNO

ASPECTO	N/A	SÍ	NO	OBSERVACIONES
¿Existen andenes a lo largo de las calles o pasos exclusivos para el cruce de peatones?				
¿Existen losetas táctiles en los andenes para personas con limitación visual?				
¿Se ofrecen rampas de acceso a los andenes para personas con movilidad reducida?				
¿Hay obstrucciones en la vía por donde cruzan los peatones?				
¿Vehículos parqueados obstruyen los pasos peatonales?				
¿Existe cicloinfraestructura en el entorno del colegio?				
¿Se presentan conflictos entre bicicletas y peatones en los andenes?				
¿El comportamiento de los peatones y ciclistas aumenta el riesgo de atropellamiento?				
¿Existe señalización para el cruce de peatones?				
¿Existen semáforos para peatones?				
¿Existen semáforos vehiculares en el entorno del colegio?				
¿La superficie del pavimento está en buen estado?				
¿La superficie del pavimento está debidamente demarcada (zona escolar en el piso)?				
¿Las vías aledañas al colegio son de alta pendiente?				
¿Existe señalización vertical en el entorno del colegio?				
¿Las señales verticales se encuentran en buen estado y son visibles para los usuarios de la vía?				
¿Existen puentes peatonales en el entorno del colegio?				
¿El estado del puente es óptimo (barandas, tablero, escalones)?				
¿Existen reductores de velocidad en el entorno del colegio?				
¿Todas las alcantarillas cuentan con rejillas o tapas, y se encuentran en buen estado?				
¿Existen zonas de conflicto vehículo-peatón o vehículo-bicicleta?				
¿Por las vías aledañas al colegio circulan vehículos de transporte público colectivo?				
¿Por las vías aledañas al colegio circulan vehículos de carga?				
¿Los paraderos se encuentran debidamente ubicados y señalizados?				
¿Los vehículos que circulan por las vías aledañas del colegio circulan de acuerdo con la velocidad reglamentaria?				
¿Existe señalización que informe sobre la presencia de personas en condición de discapacidad?				

## INSTALACIONES DEL COLEGIO

ASPECTO	N/A	SÍ	NO	OBSERVACIONES
¿El colegio cuenta con infraestructura apropiada para la población con discapacidad (rampas, ascensores, losetas táctiles, etc.)?				
¿El colegio cuenta con estacionamientos de vehículos motorizados? ¿Cuántos cupos tiene?				
¿El colegio tiene dispuestas zonas de desplazamiento de vehículos motorizados al interior de sus instalaciones?				
¿Las zonas de desplazamiento de vehículos al interior del colegio se encuentran debidamente señalizadas y demarcadas?				
¿Se presenta conflicto vehículo-peatón al interior del colegio?				
¿La institución cuenta con estacionamientos para bicicletas? ¿Cuántos cupos disponibles?				
¿La comunidad educativa realizan desplazamientos fuera del entorno físico del colegio (cambio de sede)?				
¿La puerta de acceso de peatones es de uso exclusivo? ¿Cuántas puertas hay para peatones?				
¿El colegio cuenta con zonas de ascenso y descenso seguro para los estudiantes que llegan en rutas?				
¿Las escaleras de la institución cuentan con barandas de protección, en caso de ser necesarias?				
¿Los pasillos del colegio cuentan con barandas o muros de protección, en caso de ser necesarios?				
¿Existe demarcación peatonal en pasillos, escaleras y demás áreas comunes?				
¿Las escaleras y zonas que lo requieran cuentan con antideslizante?				
¿Existen obstrucciones internas que generen riesgos de caída o accidentes en la comunidad educativa?				

**OBSERVACIONES:** (basuras, seguridad, cables, perros)

## GUÍA PARA LA VALORACIÓN DE RIESGOS

### CÓMO PRIORIZAR RIESGOS

Antes de iniciar con la explicación de cómo realizar la identificación, priorización y valoración de los riesgos viales de su IE, hágase las siguientes preguntas:

- ¿Su colegio cuenta con esquinas?
- ¿Cuántas entradas y salidas tiene su colegio habilitadas para los estudiantes?
- ¿El entorno escolar cuenta con algún tipo de señalización?
- ¿Ha sucedido algún siniestro vial en el entorno de su colegio?
- ¿En el entorno escolar, o dentro del colegio, existen conflictos entre estudiantes al desplazarse?
- ¿El entorno cuenta con andenes o senderos peatonales? ¿Son seguros?
- ¿Cómo llegan los niños al colegio?

### TIPS. TENGA EN CUENTA:

- La consolidación de la lista y la priorización de riesgos viales debe ser realizada por el comité de movilidad escolar.
- Se debe contar con acta (evidencia escrita) de esta actividad, para dar cuenta del trabajo realizado en la lista y la priorización de los riesgos viales institucionales.
- Recuerde que se pueden aplicar los instrumentos de recolección de información de desplazamiento, riesgos e infraestructura que la institución educativa considere pertinentes de acuerdo con su entorno y necesidades.
- Los riesgos no tienen la misma valoración para todas las instituciones educativas, pueden variar de acuerdo con su contexto y necesidades.
- Los riesgos se pueden clasificar en: comportamiento, infraestructura, vehículos seguros y atención a víctimas.

### PALABRAS CLAVE:

Vulnerabilidad	Priorización	Valoración	Análisis
Actores viales	Movilidad escolar	Comportamiento	Seguridad vial
Infraestructura	Riesgo	Atención a víctimas	Revisión tecno-mecánica
Vehículos seguros			

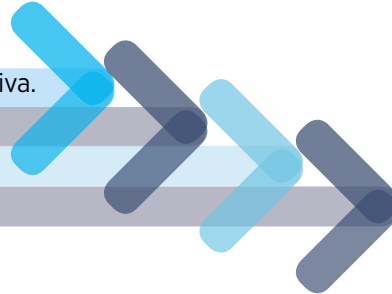
### ANÁLISIS DE RIESGOS

En la movilidad escolar (desplazamientos realizados con fines pedagógicos) efectuados por la comunidad educativa se presentan riesgos viales asociados al modo empleado para moverse y al rol que desempeña como actor vial (peatón, ciclista, motociclista, pasajero y conductor).

Para identificar los riesgos, y posterior análisis y priorización, se sugiere realizar la siguiente metodología; de esa manera se podrá contar con unas debilidades específicas, enfocando el trabajo a soluciones factibles para la movilidad segura.

### Acciones para realizar la priorización

- Elaborar un listado general de riesgos de la institución educativa.
  - Priorizar los riesgos de la IE.
  - Clasificar los riesgos.
  - Valorar los riesgos.



#### 1. Elaborar un listado general de riesgos de la IE:

El comité de movilidad escolar con la aplicación de los instrumentos como: encuestas de desplazamiento, formato de infraestructura interna y externa y cartografía social, entre otras, realiza la triangulación y el análisis de las necesidades reales que afronta la comunidad educativa en los desplazamientos por el entorno escolar.

#### 2. Priorizar los riesgos de la IE:

En el listado general de riesgos los integrantes del comité de movilidad escolar priorizan aquellos riesgos que afectan, en mayor o menor grado, el desplazamiento de los docentes, estudiantes, administrativos y demás personal de la IED. El riesgo se determina por qué tan probable o dañino puede ser un suceso; por esto se puede calificar según:

- La exposición al riesgo de la comunidad y actores vulnerables (frecuencia de exposición)
- Las posibles consecuencias de llegar a desatarse el riesgo, en un evento o siniestro vial.

#### 3. Clasificar los riesgos:

Como se observa en la tabla de distribución, la clasificación de riesgos se encuentra en la columna del centro como: comportamiento, infraestructura, vehículos seguros y atención a víctimas.

- El grupo de clasificación de riesgos de Comportamiento tienen que ver con las actuaciones, conductas y actitudes presentes en los desplazamientos de cada uno de los miembros de la comunidad educativa, que las ponen en riesgo.
- El grupo de clasificación Infraestructura hace referencia a los riesgos hallados en la revisión efectuada a la infraestructura interna de la institución educativa, al igual que vías, andenes, señalización y demás elementos presentes en el entorno escolar.
- El grupo de clasificación de Vehículos seguros corresponde a los riesgos encontrados en la verificación del funcionamiento de rutas escolares como: No uso del cinturón de seguridad por parte de los estudiantes.
- El grupo de clasificación de Atención a víctimas se ubica el riesgo de Porcentaje de Ocurrencia de siniestros viales camino casa- colegio, y viceversa.

#### 4. Valorar los riesgos:

Para valorar cada riesgo es necesario tener claridad frente a cuál o cuáles presentan mayor exposición a tener un siniestro vial y a cuáles uno menor. Dado lo anterior, se asignan tres colores (los mismos del semáforo vehicular), donde el rojo representa el más alto riesgo y se califica con el número 5; amarillo un riesgo medio y se califica con 3; y el verde, el riesgo más bajo y se califica con 1.

Después de realizar el listado de los riesgos que afectan a la comunidad educativa en sus desplazamientos, y que ponen en riesgo su movilidad e integridad física, diligencie el siguiente cuadro. Tenga en cuenta:

- Riesgos encontrados
- Clasificación de los riesgos (hábito-entorno) Valoración: rojo (5), amarillo (3) y verde (1).

VALORACIÓN DE RIESGOS DE LA IE:

SITUACIONES DE RIESGO	CLASIFICACIÓN	VALORACIÓN

\* Este cuadro evidencia los riesgos en el entorno escolar de la IE y con él se realizará posteriormente un plan de acción que mitigue las situaciones que impactan la movilidad segura de la comunidad educativa.

**NOTA:** la valoración que se asigna depende del conocimiento de las dinámicas de desplazamiento que afectan y ponen en riesgo a los miembros de la IE.

Las evidencias que puede encontrar y que señalarán unos posibles riesgos son:

- Fotografías del entorno escolar: andenes, senderos, obstáculos, etc.
- Listado de cruces seguros necesarios en el entorno escolar.
- Registro de incapacidades por siniestros viales
- Volumen de peatones que se desplazan solos al colegio, según la edad.
- Acta realización del listado, priorización y valoración de riesgos de la IE por parte de Comité de Movilidad Escolar.
- Directorio de las rutas escolares particulares que prestan el servicio de transporte escolar a estudiantes (nombre del conductor, nombre de adulto acompañante, placa del vehículo, número telefónico de contacto conductor y/o adulto acompañante).

## PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

Fecha de diligenciamiento: 

## INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: Barrio o municipio: 

## FICHA TÉCNICA N.º 1

OBJETIVO	
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
RIESGOS ASOCIADOS	Incluir los riesgos asociados a comportamiento humano que se hayan identificado en la IED.

	ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	Plan de aula "Mi colegio, mi ciudad".	Mediano	Anual	Comité de Movilidad Escolar
2	Formación de promotores en seguridad vial.	Mediano	Anual	Comité de Movilidad Escolar
3	Actividades lúdicas para estudiantes de primaria en temas de seguridad vial.	Mediano	Anual	Comité de Movilidad Escolar
4	Transmichiquis.	Mediano	Anual	Comité de Movilidad Escolar
5	Capacitación a docentes en temas de seguridad vial.	Mediano	Anual	Comité de Movilidad Escolar
6	Actividades que promuevan la socialización y difusión del PME y su contenido.	Mediano	Continua	Comité de Movilidad Escolar

Indicador de resultado  $\frac{\text{N.º de actividades realizadas}}{\text{N.º de actividades programadas}}$

## FICHA TÉCNICA N.º 2

OBJETIVO	
LÍNEA ESTRATÉGICA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestión institucional</li> <li>Infraestructura segura</li> </ul>
RIESGOS ASOCIADOS	Incluir los riesgos asociados a infraestructura que se hayan identificado en la IED.

	ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	Solicitar a la Secretaría Distrital de Movilidad la señalización del entorno escolar.	Mediano	Única	Comité de Movilidad Escolar
2	Actualización de la señalización interna del colegio.	Mediano	Única	Comité de Movilidad Escolar

Indicador de resultado  $\frac{\text{N.º de actividades realizadas}}{\text{N.º de actividades programadas}}$

## FICHA TÉCNICA N.º 3

OBJETIVO	
LÍNEA ESTRATÉGICA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Atención a víctimas</li> </ul>
RIESGOS ASOCIADOS	Incluir los riesgos asociados con atención a víctimas que se hayan identificado en la IED.

	ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	Socializar y difundir el protocolo de atención en caso de siniestro vial con la comunidad educativa.	Mediano	Única	Comité de Movilidad Escolar
2	Realizar capacitación virtual de primer respondiente.	Mediano	Única	Comité de Movilidad Escolar

Indicador de resultado  $\frac{\text{N.º de actividades realizadas}}{\text{N.º de actividades programadas}}$

## PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

Fecha de diligenciamiento:

### INFORMACIÓN GENERAL

Colegio:

Sede:  Jornada:

Barrio, vereda o municipio:  Responsable del colegio:

### SEGUIMIENTO A LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

ASPECTO	SÍ	NO	EVIDENCIA	OBSERVACIONES
¿Se ha reunido el comité de movilidad escolar de acuerdo con la periodicidad establecida en el plan?				
¿Se ha realizado ajuste de algún componente en el plan de movilidad escolar?				
¿Se han realizado acciones del plan de movilidad escolar?				

### SEGUIMIENTO A LAS ACCIONES

Objetivo:

ACCIÓN	ESTADO DE EJECUCIÓN	PROGRAMACIÓN	OBSERVACIONES

Indicador de resultado:

Objetivo:

ACCIÓN	ESTADO DE EJECUCIÓN	PROGRAMACIÓN	OBSERVACIONES

Indicador de resultado:

Objetivo:

[Empty rounded rectangular box for objective]

ACCIÓN	ESTADO DE EJECUCIÓN	PROGRAMACIÓN	OBSERVACIONES

Indicador de resultado:

[Empty rounded rectangular box for indicator]

Objetivo:

[Empty rounded rectangular box for objective]

ACCIÓN	ESTADO DE EJECUCIÓN	PROGRAMACIÓN	OBSERVACIONES

Indicador de resultado:

[Empty rounded rectangular box for indicator]

O B S E R V A C I O N E S

[Large empty rounded rectangular box for observations]

## Anexo 11

# Modelo de Plan de Movilidad Escolar

**COLEGIO PRADO VERANIEGO I.E.D.**

"P.E.I. La comunicación con calidad, hacia el desarrollo humano."  
RESOLUCIÓN N.º 110281DEL 10 DE NOVIEMBRE DE 2014





# Tabla de contenido

<b>1.</b>	Introducción .....	7
<b>2.</b>	Antecedentes .....	11
2.1	Cifras nacionales de siniestralidad en niños, niñas y adolescentes.....	12
2.2	Fallecidos y lesionados en Bogotá según condición de la víctima .....	13
2.3	Caracterización espacio-temporal de los fallecidos en siniestros viales .....	15
2.4	Caracterización demográfica de los fallecidos en siniestros viales .....	17
2.5	Caracterización demográfica de los lesionados en siniestros viales .....	21
<b>3.</b>	Objetivos del plan de movilidad escolar.....	25
3.1	Objetivo general .....	25
3.2	Objetivos específicos .....	25
<b>4.</b>	Información general del Colegio Prado Veraniego, IED.....	27
4.1	Proyecto Educativo Institucional –PEI- .....	28
4.1.1	Misión .....	28
4.1.2	Visión.....	28
4.2	Proyectos e iniciativas relacionadas con movilidad escolar .....	28
4.3	Descripción general de la movilidad .....	30
<b>5.</b>	Comité y lineamientos de movilidad escolar .....	33
5.1	Comité de movilidad escolar.....	33
5.1.1	Objetivo .....	33
5.1.2	Integrantes.....	33
5.1.3	Funciones .....	34
5.2	Política de movilidad escolar .....	35
5.3	Objetivo general del plan de movilidad escolar.....	36
<b>6.</b>	Diagnóstico.....	37
6.1	Diagnóstico de los desplazamientos .....	37
6.1.1	Diseño de la encuesta .....	37
6.1.2	Determinación del tamaño muestral .....	37
6.1.3	Caracterización de los desplazamientos .....	38
6.2	Diagnóstico de la infraestructura .....	47
6.2.1	Hallazgos internos .....	48
6.2.2	Hallazgos externos.....	52
6.3	Cartografía social .....	55
<b>7.</b>	Evaluación de riesgos.....	59
<b>8.</b>	Plan de acción.....	63
<b>9.</b>	Acciones ejecutadas .....	67
<b>10.</b>	Bibliografía .....	79

# Lista de fotografías

Fotografía 1. IED Prado Veraniego.....	27
Fotografía 2. Estudiantes ganadores del logo y lema PME .....	29
Fotografía 3. Lanzamiento Política PME.....	29
Fotografía 4. Izada de bandera lanzamiento PME.....	29
Fotografía 5. Entrada principal Sede A.....	32
Fotografía 6. Entrada Principal Sede B.....	32
Fotografía 7. Señalización interna.....	48
Fotografía 8. Barandas de protección.....	48
Fotografía 9. Rejillas en corredor primer piso .....	48
Fotografía 10. Seguridad en escaleras.....	49
Fotografía 11. Espacio para ubicación de bicicletas particulares.....	49
Fotografía 12. Rampas de acceso .....	49
Fotografía 13. Parqueadero independiente para vehículos.....	49
Fotografía 14. Señalización interna .....	50
Fotografía 15. Barandas de protección.....	50
Fotografía 16. Rejillas en corredor primer piso.....	50
Fotografía 17. Seguridad en escaleras .....	50
Fotografía 18. Trabajo intramuros, cultura de seguridad escolar .....	51
Fotografía 19. Piso resbaladizo.....	51
Fotografía 20. Rampas de acceso a la sede.....	51
Fotografía 21. Señalización en mal estado.....	52
Fotografía 22. Conflicto peatón-vehículos.....	52
Fotografía 23. Pavimento y andenes en mal estado.....	52
Fotografía 24. Invasión del espacio público – Basuras entorno.....	53
Fotografía 25. Contaminación visual por avisos .....	53
Fotografía 26. Señalización en mal estado.....	54
Fotografía 27. Invasión del espacio público.....	54
Fotografía 28. Pavimento en mal estado .....	54
Fotografía 29. Andenes en mal estado.....	55

# Lista de **gráficas**

Gráfica 1. Fallecidos según condición de la víctima.....	14
Gráfica 2. Lesionados por condición de la víctima .....	14
Gráfica 3. Fallecidos en siniestros viales por mes.....	15
Gráfica 4. Fallecidos en siniestros viales por día de la semana.....	16
Gráfica 5. Fallecidos en siniestros viales por hora del día .....	16
Gráfica 6. Fallecidos en siniestros viales por género .....	17
Gráfica 7. Fallecidos en siniestros viales según sexo y edad en el año 2017 .....	18
Gráfica 8. Fallecidos en siniestros viales según sexo y edad en el año 2018 .....	19
Gráfica 9. Lesionados en siniestros viales por género.....	21
Gráfica 10. Lesionados en siniestros viales según sexo y edad en el año 2017.....	22
Gráfica 11. Lesionados en siniestros viales según sexo y edad en el año 2018.....	23
Gráfica 12. Localidad de residencia de los estudiantes.....	39
Gráfica 13. Localidad de residencia de docentes y personal de servicios generales ..	40
Gráfica 14. Estudiantes de preescolar y primaria que llegan solos o acompañados...	42
Gráfica 15. Modo de transporte utilizado por estudiantes para llegar y salir del colegio.....	43
Gráfica 16. Tiempo utilizado en el desplazamiento casa-colegio.....	44
Gráfica 17. Tiempo utilizado por docentes y personal de servicios generales en el viaje casa a colegio .....	45
Gráfica 18. Ocurrencia de accidentes de tránsito.....	46

# Lista de **ilustraciones**

Ilustración 1. Localización IED Prado Veraniego.....	31
Ilustración 2. Collage de fotografías de padres. Cartografía Social. ....	57
Ilustración 3. Carteleros realizadas por padres.....	58

# Lista de **tablas**

Tabla 1. Normograma de movilidad .....	8
Tabla 2. Número de fatalidades de usuarios de 0 a 18 años en Colombia en el año 2018 .....	12
Tabla 3. Nivel de exposición al riesgo de las víctimas viales (lesionados y fallecidos) según la hora del día para los niños, niñas y adolescentes en Colombia, 2017 .....	13
Tabla 4. Cifras de fallecidos según condición agrupada y rango de edad de la víctima.....	20
Tabla 5. Cifras de lesionados según condición agrupada y rango de edad de la víctima.....	24
Tabla 6. Ficha técnica.....	27
Tabla 7. Estudiantes ganadores logo y lema del Plan de Movilidad Escolar .....	29
Tabla 8. Descripción general de la movilidad Sede A .....	32
Tabla 9. Integrantes Comité de Movilidad Escolar .....	34
Tabla 10. Población para cálculo de la muestra .....	38
Tabla 11. Tamaño muestral.....	38
Tabla 12. Distribución de encuestas aplicadas por rol en la institución .....	38
Tabla 13. Barrios de residencia de estudiantes .....	41
Tabla 14. Modos de transporte utilizados por los docentes y personal de servicios generales para llegar y salir del colegio .....	44
Tabla 15. Percepción de seguridad camino al colegio .....	46
Tabla 16. Hallazgos de infraestructura interna, sede A.....	48
Tabla 17. Hallazgos de infraestructura interna Sede B .....	50
Tabla 18. Hallazgos externos Sede A.....	52
Tabla 19. Hallazgos externos Sede B.....	54
Tabla 20. Análisis cartografía social .....	56
Tabla 21. Listado general de riesgos .....	60
Tabla 22. Valoración del riesgo.....	61
Tabla 23. Valoración de los riesgos .....	61



# 1. Introducción

La situación de las muertes y lesiones de niñas, niños y jóvenes en la vía, 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 basadas en unos lineamientos generales de la seguridad vial, con el fin de reducir, mitigar y prevenir las muertes y lesiones de los ciudadanos en la vía. 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 que describe las normas más sobresalientes a nivel nacional y distrital del sector movilidad, que sustentan el **Plan de Movilidad Escolar**.

Tabla 1.  
Normograma de movilidad

NORMA	EXPEDICIÓN	ASUNTO Y APLICABILIDAD
Ley General de Educación 115 de 1994. Art. 12 Literal I; Art. 14 Literal F; Art. 16 Literal K; Art. 30 Literal I	Congreso Nacional de la República	Enseñanza obligatoria. En todos los establecimientos oficiales o privados que ofrezcan educación formal es obligatorio, en los niveles de la educación preescolar, básica y media cumplir con: El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.
Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito Terrestre”	Congreso Nacional de la República	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 en las que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
Ley 1355 de 2009	Congreso Nacional de la República	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 “Planeación Urbana Sostenible”	Congreso Nacional de la República	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 República	Reformas de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre.
Ley 1503 de 2011	Congreso Nacional de la República	Por la cual se promueven la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
Ley 1702 de 2013	Congreso Nacional de la República	Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
Ley 1811 de 2016	Congreso Nacional de la República	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 Distrital 185 de 2012	Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	Comisión Intersectorial de Seguridad Vial

NORMA	EXPEDICIÓN	ASUNTO Y APLICABILIDAD
<b>Decreto 2851 de 2013</b>	Presidente de la República de Colombia	Decreto reglamentario de la Ley 1503
<b>Decreto 348 de 2015</b>	Presidente de la República de Colombia	Reglamenta el Transporte Especial.
<b>Decreto 431 de 2017</b>	Presidente de la República de Colombia	Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2, del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, y se dictan otras disposiciones.
<b>Decreto 594 de 2015</b>	Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	Plan de Movilidad Escolar Distrital: El artículo 8 establece las obligaciones de las diferentes entidades, y menciona explícitamente que la SED deberá realizar la verificación del cumplimiento de la educación y corresponsabilidad de la formación en movilidad y seguridad vial en los planteles educativos a través del PME. El artículo 15 establece que las Secretarías de Educación Distrital y Movilidad harán seguimiento al mencionado plan.
<b>Decreto 813 de 2017</b>	Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.	Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclistas 2017 - 2026
<b>Resolución 1740 de 2009</b> “Medidas para garantizar el acceso y permanencia de niños, niñas y adolescentes de Bogotá”	Secretaría de Educación del Distrito - Subsecretaría de Acceso y Permanencia	Establece los criterios a tener en cuenta por toda la comunidad educativa, garantizando el derecho a la educación.
<b>Resolución 039 de 2018</b>	Secretaría de Educación del Distrito	Por la cual se unifican los criterios y condiciones generales del Programa de Movilidad Escolar en sus diferentes modalidades.
<b>Resolución 2273 de 2014</b>	Ministerio de Transporte	Ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.
<b>Resolución 2278 de 2015</b>	Secretaría de Educación del Distrito	Creación del Comité de Seguridad Vial de la SED.
<b>Acuerdo 449 de 2010</b>	Concejo de Bogotá, D.C.	Se establece el programa Caminos Seguros al Colegio como política distrital en Bogotá D.C.
<b>Acuerdo 650 de 2016</b>	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.
<b>Acuerdo 684 de 2017</b>	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.
<b>Acuerdo 506 de 2012</b>	Concejo de Bogotá, D.C.	Por medio del cual se promueve la donación de bicicletas a personas en situación de pobreza.





## 2. Antecedentes

Anualmente, a través del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IN-MLCF), desde el Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV) y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), se presentan las cifras relacionadas con siniestros viales en morbilidad y mortalidad a nivel nacional. Esta referencia es importante para tener un contexto sobre la siniestralidad, que permita abordar las estrategias en movilidad escolar y seguridad vial.

En Colombia, durante el año 2018, la mortalidad en vías fue la segunda causa de muerte externa de niños, niñas y adolescentes (NNA), aportando el 9.3% del total de los fallecidos en el país; la población de 0 a 14 años representa el 22,5%, según datos preliminares del censo 2018. Respecto a lesiones en la vía, la población NNA está aportando el 11,5% del total de lesionados en Colombia .

Estas cifras representan un problema en varios sentidos para el desarrollo de un país, teniendo en cuenta que cada vez hay menos niños y niñas, y que un siniestro vial, bien sea con muerte o lesión, genera gastos y repercusiones a nivel económico, social y emocional, tanto para el país y las ciudades, como para las familias de los afectados.

De acuerdo con cifras preliminares del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), en Bogotá, durante el año 2018, se presentaron 521 fallecidos y 7350 lesionados en siniestros viales; en ellos se vio involucrado un porcentaje significativo de personas en un rango de edad de 0 a 19 años.

A continuación, se presenta el análisis de la información estadística de siniestros viales ocurridos a nivel nacional con niños, niñas y adolescentes (NNA) y situaciones relacionadas con la siniestralidad en la ciudad de Bogotá durante el año 2018, incluidos lesionados y fallecidos, además de comparaciones con el año 2017.

## 2.1 Cifras nacionales de siniestralidad en niños, niñas y adolescentes

A nivel nacional, en 2018 la cifra de muertos y lesionados en NNA disminuyó, en comparación con los años 2016 y 2017; de 5.962 pasó a 4.275 lesionados y de 729 a 601 fallecidos; de estos, la población de 0 a 18 años aportó en fallecidos el 9% y el 11% de lesionados en todo el país.

En la tabla 2 se presenta el número de fatalidades de personas de 0 a 18 años en Colombia en el año 2018. De acuerdo con la tabla 2 se observa que el día domingo es el día en que se presenta mayor número de fatalidades de niños, niñas y adolescentes, con 132 personas fallecidas; sigue el sábado con 120. En ese mismo año se observa que el mes de mayor ocurrencia de fallecidos de 0 a 18 años se presenta en septiembre, con 62 siniestros fatales, seguido por enero con 57 y diciembre con 56. El día y los meses de menor ocurrencia de fatalidades es el martes con 54, junio y noviembre con 42 fallecidos, respectivamente.

**Tabla 2.**  
Número de fatalidades de usuarios de 0 a 18 años en Colombia en el año 2018

NÚMERO DE FATALIDADES DE USUARIOS DE 0 A 18 AÑOS EN COLOMBIA EN EL AÑO 2018								
MES	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total Mes
Enero	10	8	9	4	9	7	10	57
Febrero	4	4	5	3	9	15	6	46
Marzo	6	5	7	9	4	6	10	47
Abril	4	4	5	4	6	10	10	43
Mayo	6	3	12	7	4	12	11	55
Junio	5	6	7	4	5	10	5	42
Julio	6	4	6	8	6	7	11	48
Agosto	8	5	3	9	8	10	7	50
Septiembre	6	3	8	9	2	18	16	62
Octubre	7	2	3	4	6	13	18	53
Noviembre	6	6	5	4	6	6	9	42
Diciembre	10	4	4	6	7	6	19	56
Total día	78	54	74	71	72	120	132	601

Fuente: Elaboración propia con base en datos del ONSV-2018

De acuerdo con el Plan Nacional de Seguridad Vial de niños, niñas y Adolescentes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Tabla 3 presenta el nivel de exposición al riesgo de las víctimas viales (lesionados y fallecidos) según la hora del día para los NNA en Colombia en el año 2017. En la tabla se aprecia que en el 2017 el mayor número de víctimas por siniestros viales en las edades de 0 a 18 años; se presenta durante la franja de hora crítica, específicamente a las 4:00 p.m., donde ocurrieron 218 siniestros viales (lesionados y fallecidos) y a las 7:00 p.m., donde se presentaron 202 siniestros viales.

En la tabla se aprecia que el domingo es el día de mayor ocurrencia de lesionados y fallecidos de niños, niñas y adolescentes en las vías, con 748 siniestros viales. El número total de lesionados y fallecidos, entre los 0 y 18 años en el año 2017 en Colombia, fue de 4.395.

**Tabla 3. Nivel de exposición al riesgo de las víctimas viales (lesionados y fallecidos) según la hora del día para los niños, niñas y adolescentes en Colombia, 2017**

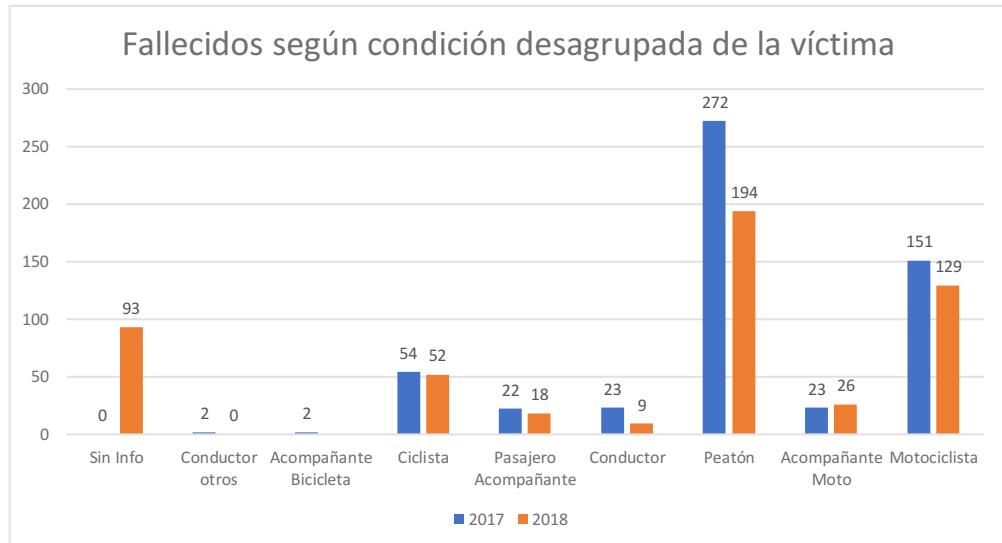
Nivel de exposición al riesgo de las víctimas viales (lesionados y fallecidos) según la hora del día para los niños, niñas y adolescentes en Colombia, 2017									
FRANJA	HORA	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total Mes
VALLE 1	00:00 - 05:30	26	27	13	17	24	34	61	202
PICO	05:31 - 11:29	135	110	141	122	111	106	119	844
CRITICA	11:30	14	23	21	18	25	20	13	134
	12:00 p. m.	31	32	22	32	18	15	26	176
	12:30 p. m.	33	26	31	27	26	18	17	178
	1:00 p. m.	24	30	27	26	23	15	26	171
	1:30 p. m.	18	30	23	12	6	15	22	126
	2:00 p. m.	30	21	23	31	28	24	39	196
	2:30 p. m.	13	15	30	19	12	13	22	124
	3:00 p. m.	33	16	20	35	19	35	33	191
	3:30 p. m.	19	20	7	10	14	21	23	114
	4:00 p. m.	36	23	30	23	31	35	40	218
	4:30 p. m.	15	12	13	18	19	25	22	124
	5:00 p. m.	26	12	17	12	18	28	25	138
5:30 p. m.	20	15	20	18	22	22	24	141	
6:00 p. m.	26	23	23	22	25	33	25	177	
6:30 p. m.	21	23	26	23	21	17	19	150	
7:00 p. m.	27	25	26	22	32	30	40	202	
VALLE 2	07:30 - 11:30 pm	85	95	103	92	101	161	152	789
Total		632	578	616	579	575	667	748	4395

Fuente: Elaboración propia con base en datos del ONSV-2018

## 2.2 Fallecidos y lesionados en Bogotá según condición de la víctima

En Bogotá, la mayor tasa de mortalidad se encuentra en los peatones, con 194 fallecidos, seguido por motociclistas con 129 y otras distribuciones con menor aporte. Se ha presentado una disminución en todas las condiciones de la víctima, como se observa en la gráfica 1.

**Gráfica 1.**  
**Fallecidos según condición de la víctima**

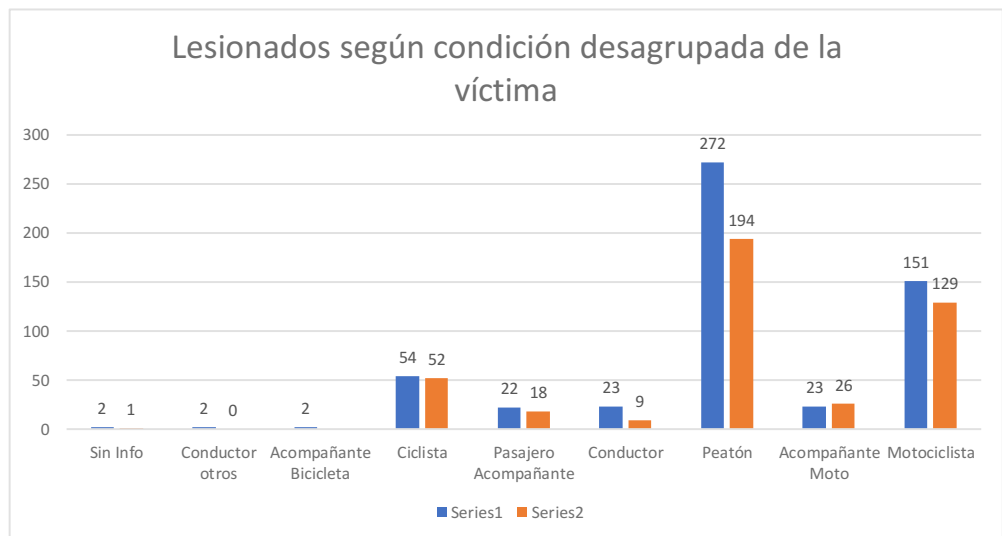


Fuente: Elaboración propia con base en datos del ONSV-2018

Frente a lesionados, se presenta mayor número en los peatones y los motociclistas, con 194 y 129, respectivamente. Se recalca la significativa disminución entre peatones lesionados entre 2017 y 2018, que pasaron de 272 a 194, con una diferencia de 78 lesionados menos, como se observa en la gráfica 2.

14

**Gráfica 2.**  
**Lesionados por condición de la víctima**



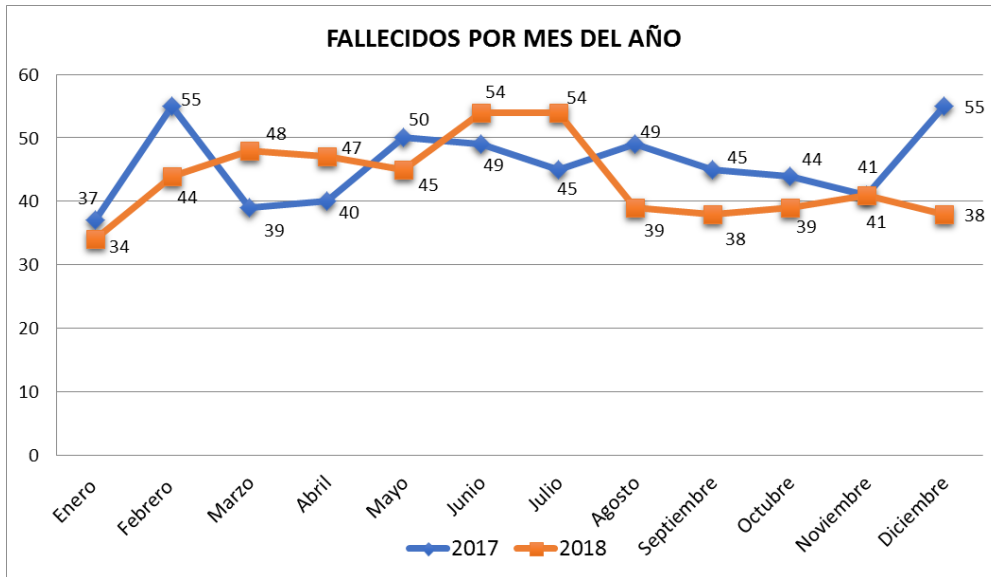
Fuente: Elaboración propia con base en datos del ONSV-2018

## 2.3 Caracterización espacio-temporal de los fallecidos en siniestros viales

De acuerdo con los meses de ocurrencia, en la gráfica 3 se presenta el número de fallecidos en siniestros viales en la ciudad de Bogotá, durante los años 2017 y 2018.

En la gráfica se aprecia que en el año 2017 los meses con mayor ocurrencia de fallecidos se da en febrero y diciembre, con 55 fallecidos en cada uno de los meses; el mes de menor ocurrencia de fallecidos en este mismo año es enero, con 37 fallecidos. En el 2018, junio y julio presentan el mayor número de siniestros fatales, con 54 personas en cada mes, respectivamente; enero, con 34 fallecidos, continúa siendo el mes que menor fatalidades presenta.

**Gráfica 3.**  
**Fallecidos en siniestros viales por mes**



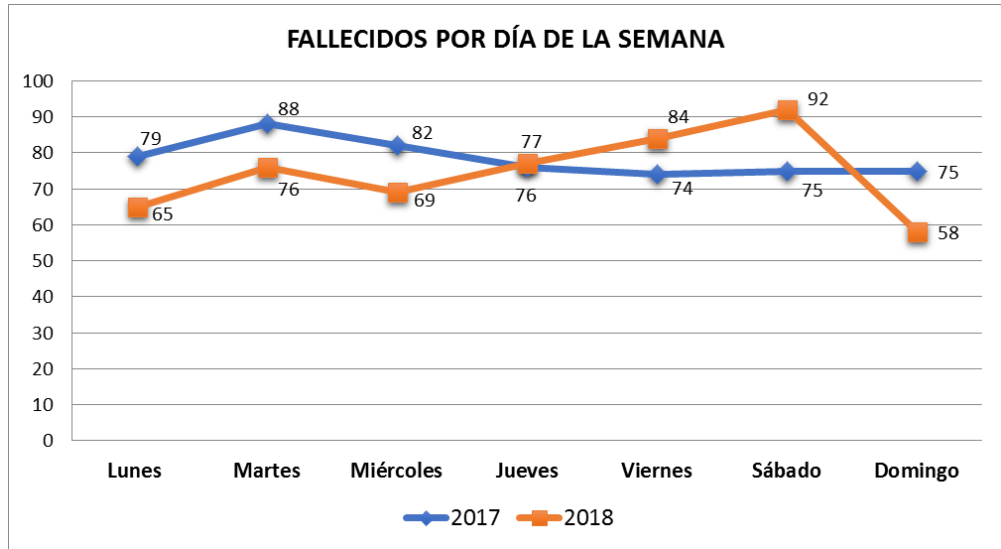
Fuente: Elaboración propia con base en datos del ONSV-2018

Por día de la semana, en la gráfica 4 se presenta el número de fallecidos en siniestros viales en los años 2017 y 2018.

En la gráfica se aprecia que en el año 2017 el día con mayor ocurrencia de fallecidos por siniestros viales se presenta el día martes, con 88 personas fallecidas, seguido por el miércoles, con 82.

En el año 2018 el día de mayor ocurrencia de fallecidos es el sábado, con 82 siniestros fatales, seguido por el viernes con 84; el domingo es el día en que menor ocurrencia de fallecidos presenta, con 58.

**Gráfica 4.**  
Fallecidos en siniestros viales por día de la semana



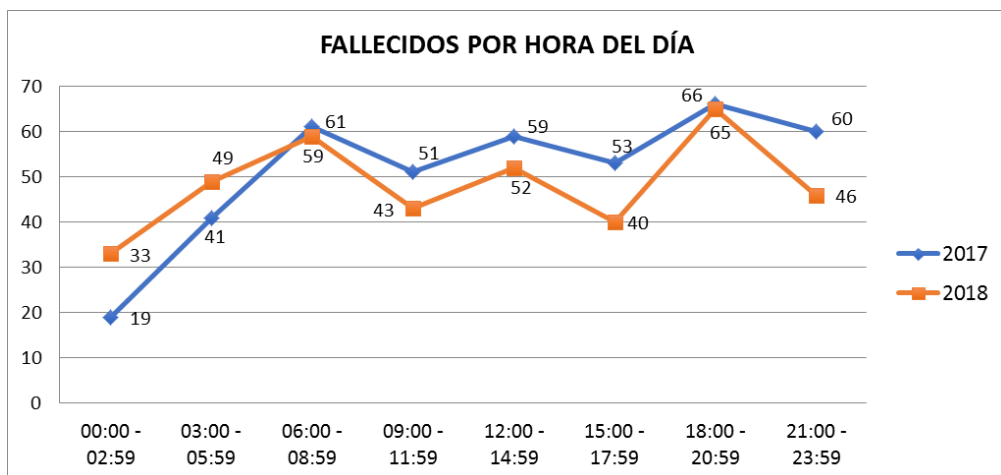
Fuente: Elaboración propia con base en datos del ONSV-2018

Por hora del día, en la gráfica 5 presenta el número de fallecidos en siniestros viales en los años 2017 y 2018.

En la gráfica se aprecia que en el año 2017 los rangos de hora con mayor ocurrencia de fallecidos por siniestros viales se presentan entre las 6:00 p.m. y las 9:00 p.m., donde fallecen 66 personas, seguido del rango de 6:00 a.m. y las 9:00 a.m., con 61 fallecidos.

En el año 2018, la mayor ocurrencia de fallecidos también se presenta entre las 6:00 p.m. y las 9:00 p.m., con 65 fallecidos en esta franja horaria, seguido de las 6:00 a.m. y las 9:00 a.m., con 59 fallecidos.

**Gráfica 5.**  
Fallecidos en siniestros viales por hora del día



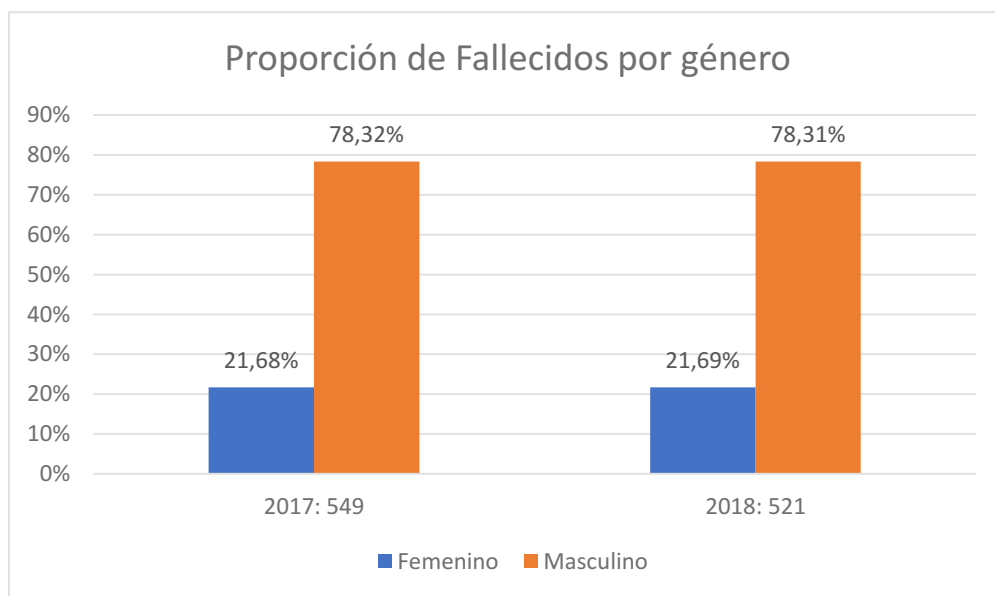
Fuente: Elaboración propia con base en datos del ONSV-2018

De acuerdo con lo anterior, se puede analizar que en el año se presentaron dos picos significativos en el número de siniestros viales, que corresponden a los meses de marzo, con 90 casos, y septiembre, con 93 casos. Por otro lado, se evidencia que el mes en el que ocurrieron menos siniestros viales fue en diciembre, en el cual descendió de forma importante, siendo este el menos siniestrado durante todo el año.

## 2.4 Caracterización demográfica de los fallecidos en siniestros viales

De acuerdo con el género, en la gráfica 6 se presenta la relación del número de fallecidos en siniestros viales, durante los años 2017 y 2018. En el año 2017 se presentaron 549 decesos, con un 78,32% en el caso de los hombres, y 21,68% en el caso de las mujeres. Una leve disminución se observa en el año 2018, donde se presentaron 521 decesos, con un 78,31% para hombres y 21,69% en mujeres.

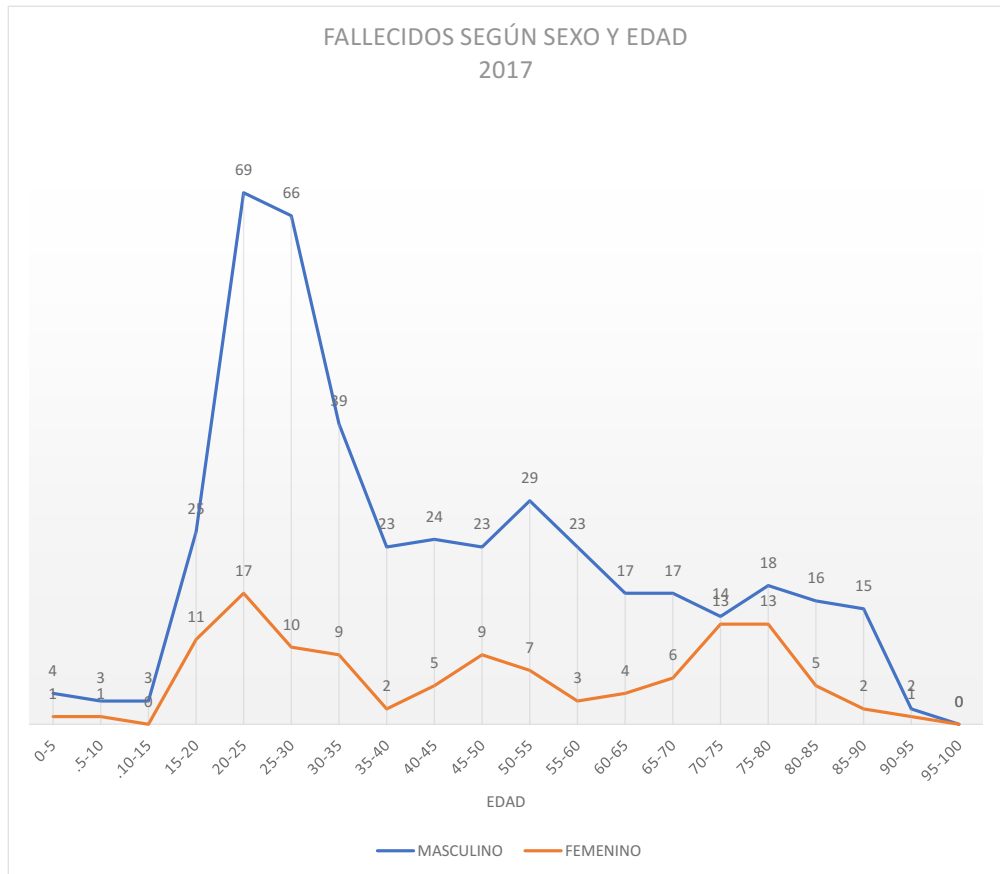
**Gráfica 6.**  
**Fallecidos en siniestros viales por género**



**Fuente:** Elaboración propia con base en datos del Boletín Estadístico de Bogotá ANSV 2017-2018.

En la gráfica 7 se presenta el número de personas fallecidas por sexo y edad para el año 2017. El género masculino es el que más fallece en siniestros viales, doblando casi las cifras del género femenino; además de ello, el grupo etario entre los 15 y los 35 años de los dos géneros son los que más fallecen en las vías, teniendo el pico más alto en las edades de 20 a 25 años.

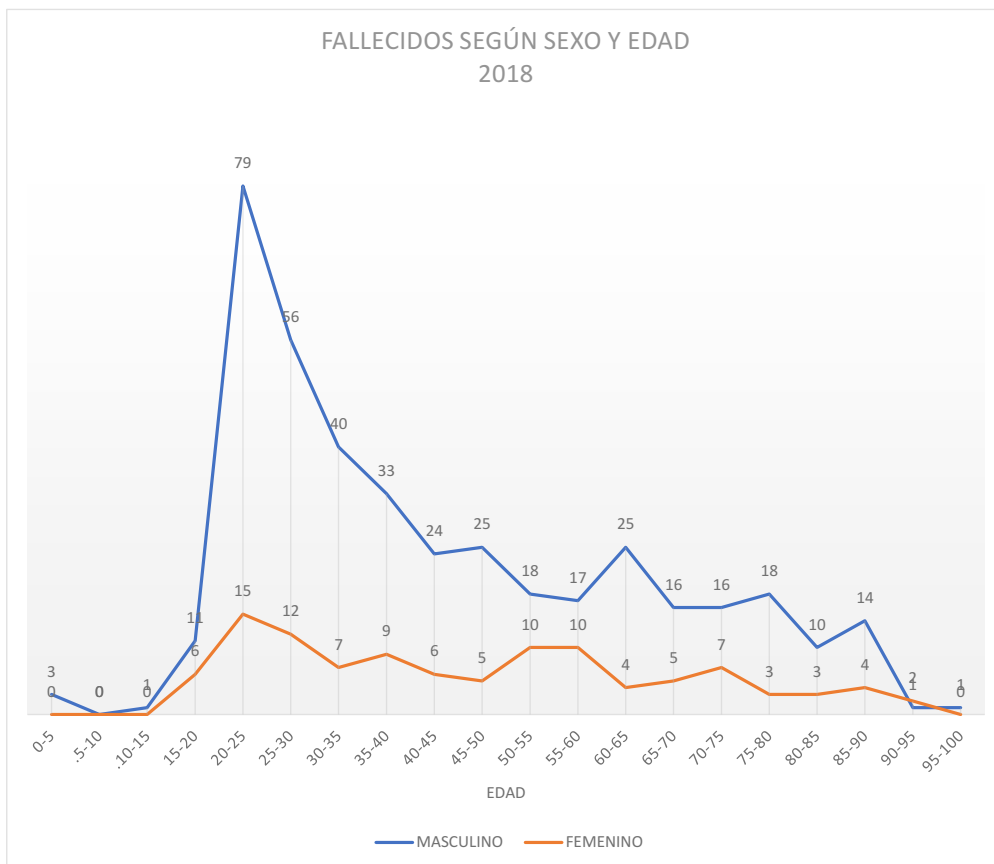
**Gráfica 7.**  
**Fallecidos en siniestros viales según sexo y edad en el año 2017**



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Boletín Estadístico de Bogotá ANSV 2017-2018.

La gráfica 8 muestra el número de personas fallecidas por sexo y edad para el año 2018. Al igual que el periodo anterior, el género masculino es el que más fallece en siniestros viales, doblando casi las cifras al género femenino; además, el grupo etario entre los 15 y 35 años de los dos géneros, son los que más fallecen en las vías, teniendo el pico más alto en las edades de 20 a 25 años.

**Gráfica 8.**  
**Fallecidos en siniestros viales según sexo y edad en el año 2018**



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Boletín Estadístico de Bogotá ANSV 2017-2018.

Finalmente, la tabla 4 establece las cifras de fallecidos en siniestros viales, según condición agrupada y rango de edad de las víctimas en el año 2018. Se destaca que los peatones y los usuarios de moto son los actores que más fallecen en la vía, con 194 y 155 víctimas, respectivamente. En este sentido, los menores de edad coinciden en tales roles, incluyendo el uso de la bicicleta. Por otro lado, el grupo etario entre los 20 y los 30 años son los que más víctimas presentan, con 162 personas en todas las condiciones relacionadas.

**Tabla 4.**  
Cifras de fallecidos según condición agrupada y rango de edad de la víctima

Edad	Usuario de moto	Usuario de bicicleta	Peatón	Usuario de vehículo	Sin Info.	Total
.[0,5)	0	0	2	0	1	3
.[10,15)	0	0	1	0	0	1
.[15,20)	5	5	5	2	0	17
.[20,25)	51	8	14	3	18	94
.[25,30)	33	7	11	3	14	68
.[30,35)	24	5	9	2	7	47
.[35,40)	19	4	12	3	4	42
.[40,45)	10	5	8	2	5	30
.[45,50)	4	1	17	1	7	30
.[50,55)	6	2	13	1	6	28
.[55,60)	0	4	9	3	11	27
.[60,65)	3	6	13	2	5	29
.[65,70)	0	0	18	1	2	21
.[70,75)	0	1	19	0	3	23
.[75,80)	0	3	19	1	3	26
.[80,85)	0	1	9	0	3	13
.[85,90)	0	0	13	3	2	18
.[90,95)	0	0	2	0	1	3
.[95,100)	0	0	0	0	1	1
<b>Total</b>	<b>155</b>	<b>52</b>	<b>194</b>	<b>27</b>	<b>93</b>	<b>521</b>

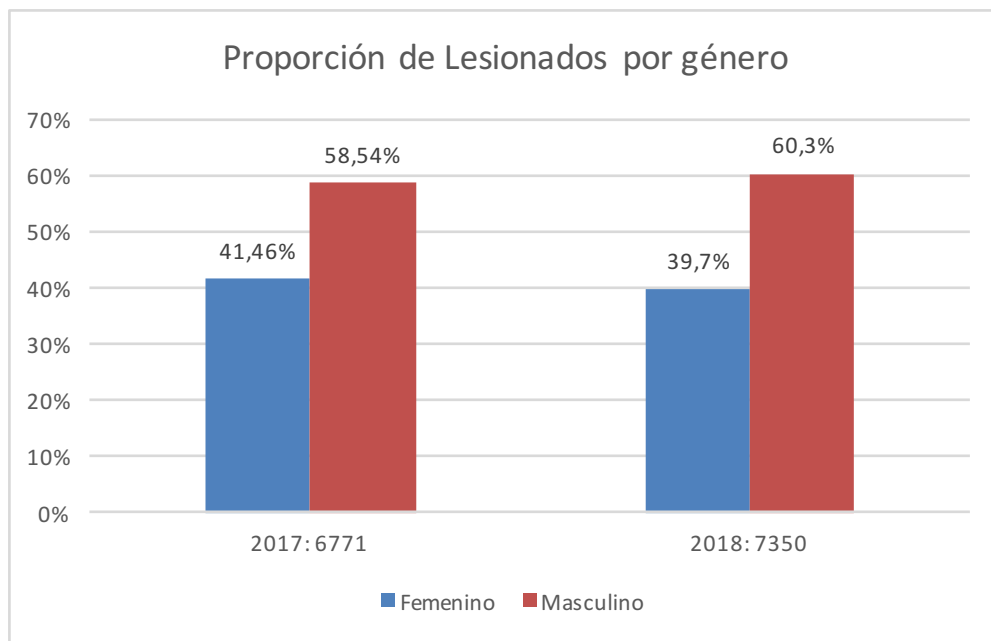
Fuente: Elaboración propia con base en datos del Boletín Estadístico de Bogotá ANSV 2017-2018.



## 2.5 Caracterización demográfica de los lesionados en siniestros viales

En la gráfica 9 se presenta la relación del número de lesionados en siniestros viales, según género, durante los años 2017 y 2018. En el año 2017 se presentaron 6.771 afectados, con un 58,54% en el caso de los hombres y 41,46% en el caso de las mujeres. Para el año 2018, se presentan 7.350 afectados, observando una disminución de lesionados en las mujeres, con un 39,7%, y un leve aumento en los hombres con un 60,3%. A nivel general, para el año 2018 aumentan los lesionados en 579 casos.

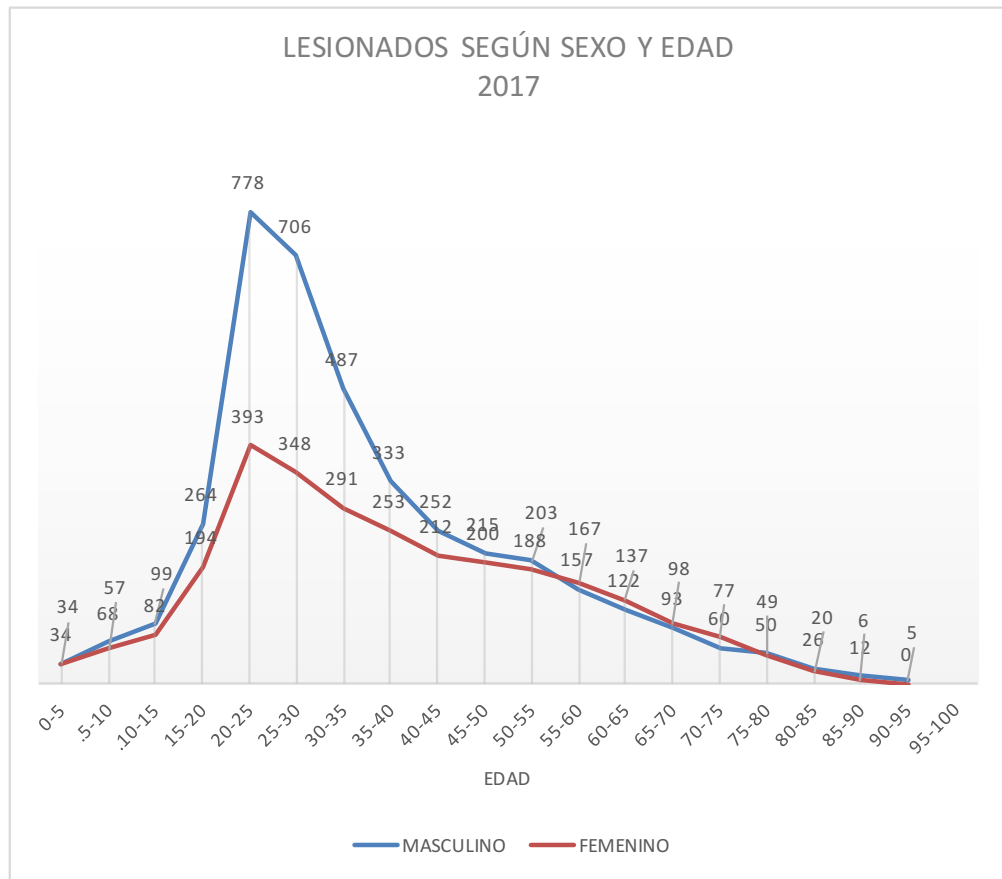
**Gráfica 9.**  
**Lesionados en siniestros viales por género**



**Fuente:** Elaboración propia con base en datos del Boletín Estadístico de Bogotá ANSV 2017-2018.

En la gráfica 10 se presenta el número de personas lesionadas por sexo y edad para el año 2017. Se observa que el género masculino es el más afectado en siniestros viales, aproximándose al doble de las cifras del género femenino. Por otro lado, el grupo etario entre 20 y 25 años de los dos géneros es el que más resulta lesionado en las vías; obsérvese que en este pico los lesionados corresponden a 393 casos de mujeres y los lesionados masculinos a 778 casos. Otro grupo etario significativo es el que corresponde a hombres y mujeres entre los 25 y 30 años, con 706 casos de hombres lesionados y 348 casos de mujeres lesionadas.

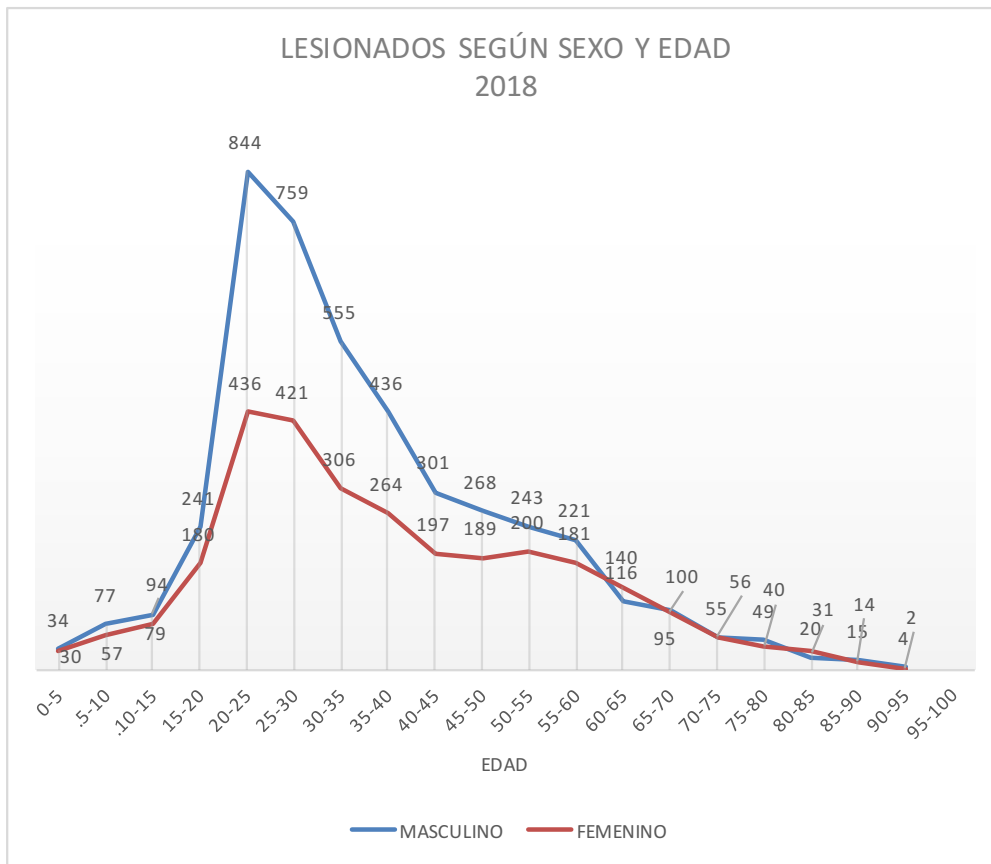
**Gráfica 10.**  
**Lesionados en siniestros viales según sexo y edad en el año 2017**



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Boletín Estadístico de Bogotá ANSV 2017-2018.

La gráfica 11 muestra el número de personas lesionadas por sexo y edad para el año 2018. Al igual que en el año 2017, se observa que el género masculino es el que más afectación a nivel de lesionados tiene en siniestros viales, aproximándose al doble de las cifras al género femenino; cabe resaltar, que el grupo etario comprendido entre los 20 y los 25 años de los dos géneros son los más afectados en las vías, teniendo el pico más alto en estas edades donde los hombres se ven afectados con 844 casos, y las mujeres con 436 lesionados. Se observa que el segundo grupo etario afectado para los dos géneros corresponde a las edades comprendidas entre los 25 y 30 años, al igual que el periodo anterior, con 759 casos de lesionados para hombres y 421 casos para mujeres.

**Gráfica 11.**  
**Lesionados en siniestros viales según sexo y edad en el año 2018**



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Boletín Estadístico de Bogotá ANSV 2017-2018.

Finalmente, la tabla 5 establece las cifras de lesionados en siniestros viales, según condición agrupada (Actor vial) y rango de edad de las víctimas en el año 2018.

Se observa que los usuarios de moto y los peatones son los actores que más se ven afectados a nivel de lesiones en la vía, con 2.911 y 1.830 víctimas, respectivamente. En el caso de los usuarios de moto, el grupo etario que se ve más afectado en este aspecto es el comprendido entre los 25 y 30 años, con 794 casos; y como peatón, el grupo etario comprendido entre los 55 y 60 años, con 158 casos.

En el rol de usuario de bicicleta, el grupo etario más afectado a nivel de lesiones es el comprendido entre los 30 y 35 años, con 168 casos. Se puede inferir que tanto para usuario de moto, como peatón y usuario de bicicleta, el grupo etario más afectado a nivel de lesionados es el comprendido entre los 25 y 30 años, con un total de 1.280 lesionados.

**Tabla 5.**  
**Cifras de lesionados según condición agrupada y rango de edad de la víctima**

Edad	Usuario de moto	Peatón	Usuario de bicicleta	Usuario de vehículo	Usuario Otros	Sin Info.	Total
.[0,5)	1	36	2	25	0	0	64
.[10,15)	8	80	10	36	0	0	134
.[15,20)	16	94	27	36	0	0	173
.[20,25)	128	148	82	62	1	0	421
.[25,30)	794	158	167	161	0	0	1280
.[30,35)	686	152	168	173	1	0	1180
.[35,40)	474	118	112	156	1	1	862
.[40,45)	321	126	75	177	0	0	699
.[45,50)	183	115	63	134	3	0	498
.[50,55)	124	128	63	140	2	0	457
.[55,60)	91	159	56	137	0	0	443
.[60,65)	57	144	67	133	1	0	402
.[65,70)	16	110	26	103	1	0	256
.[70,75)	10	94	16	75	0	0	195
.[75,80)	2	53	8	48	0	0	111
.[80,85)	0	60	4	25	0	0	89
.[85,90)	0	33	1	17	0	0	51
.[90,95)	0	18	0	11	0	0	29
.[95,100)	0	4	0	2	0	0	6
<b>Total</b>	<b>2911</b>	<b>1830</b>	<b>947</b>	<b>1651</b>	<b>10</b>	<b>1</b>	<b>7350</b>

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Boletín Estadístico de Bogotá ANSV 2017-2018.



## 3. Objetivos del plan de movilidad escolar

En concordancia con el Decreto 594 de 2015, en este capítulo se mencionan los objetivos, general y específicos, del Plan de Movilidad Escolar para las Instituciones Educativas de la ciudad de Bogotá.

### 3.1 Objetivo general

Educar, formar y proteger a la comunidad escolar frente a sus desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas en medios motorizados y no motorizados.

### 3.2 Objetivos específicos

- Reducir los índices de accidentalidad estudiantil.
- Fortalecer las medidas de regulación y/o control del tránsito en las vías adyacentes a las instituciones educativas.
- Establecer programas de formación dirigida a la comunidad educativa (padres, madres o acudientes, estudiantes, profesores, personal administrativo), transportadores y demás actores que tengan incidencia en el programa.
- Fortalecer la divulgación y promoción, de manera paulatina, de los instrumentos elaborados por la Secretaría Distrital de Movilidad y que hacen parte del presente plan.

- Fortalecer con programas especiales el cumplimiento normativo dirigido a la comunidad educativa (padres, madres o acudientes, estudiantes, profesores, personal administrativo), transportadores y demás actores en el cual incida el programa.
- Fortalecer, al interior de las entidades distritales competentes, el diseño, construcción y uso del espacio público en las zonas de influencia de los establecimientos educativos.
- Promover mecanismos alternativos de transporte escolar para la población estudiantil, orientados a disminuir el uso de vehículos de servicio especial y particular, dentro del proceso de adaptabilidad al cambio climático.
- Estimular acciones de promoción y prevención en el marco del Plan Decenal de Salud relacionados con movilidad.
- Diseñar proyectos y ejecutar acciones para atender los horarios de mayor concurrencia de estudiantes en el uso del espacio público.
- Vigilar por la comodidad y seguridad de los vehículos destinados al transporte especial escolar, los cuales deberán cumplir con las normas que los rigen.
- Dar continuidad, por parte de la Secretaría de Educación Distrital, en la distribución de cupos escolares, atendiendo la cercanía entre los lugares de residencia de la población estudiantil y los establecimientos educativos, con el fin de que se reduzca el uso de transportes motorizados, y promover los medios de transporte no motorizados y amigables con el ambiente.
- Ampliar, por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, la cobertura en materia de señalización vial de los entornos de las instituciones educativas, con el fin de aportar con la protección de derechos fundamentales de la población estudiantil, relacionada con su desplazamiento.
- Contribuir con la preservación del derecho colectivo a un ambiente sano, para el mejoramiento de la calidad de vida de la población estudiantil.



# 4. Información general del Colegio Prado Veraniego, IED

Tabla 6.

FICHA TÉCNICA



Fotografía 1. IED Prado Veraniego

### INFORMACIÓN DE CONTACTO

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED - LOCALIDAD SUBA**

Rector: Argemiro Pinzón Ariza

Enlaces PME: Docente Media Integral – María Elvira Gómez

Teléfono institucional: 2741664

Correo institucional: [escdipradoveranie11@redp.edu.co](mailto:escdipradoveranie11@redp.edu.co)

### IIINFORMACIÓN GENERAL DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA

Código DANE: Sede A: 111769000956; Sede B: 111769000948      Número de sedes: Dos (2)

Sede	Jornada	Dirección	No. estudiantes	No. docentes y directivos	No. personal administrativo	No. personal de servicios
Sede A	Mañana	Carrera 46 No. 130 - 65	465	42		14
Sede A	Tarde	Carrera 46 No. 130 - 65	480			
Sede B	Mañana	Carrera 53 A No. 128 - 51	320	27		4
Sede B	Tarde	Carrera 53 A No. 128 - 51	324			
<b>TOTAL</b>			1589	69		18

\* Los datos de número de estudiantes presentado corresponde a la consulta realizada en el sistema del colegio.

Fuente: Elaboración propia.

## 4.1 Proyecto Educativo Institucional –PEI–

“La comunicación con calidad hacia el desarrollo humano”.

### 4.1.1 Misión

El colegio Prado Veraniego IED genera y fortalece en la comunidad educativa procesos cognitivos, sociales y prácticos, orientados hacia la formación de seres humanos competentes, mediante una comunicación con calidad, que les permita apropiarse de valores para una sana convivencia.

### 4.1.2 Visión

El colegio Prado Veraniego IED se propone posicionarse a nivel local, distrital y nacional al 2020, como una institución que prepara para la vida personas comprometidas en su desarrollo humano, y su continua formación académica, que vivencien sus valores y lideren procesos positivos de cambio social, para posibilitar una convivencia armónica que permita la construcción de un país justo y solidario.

## 4.2 Proyectos e iniciativas relacionadas con movilidad escolar

El colegio Prado Veraniego IED manifiesta su entusiasmo y compromiso con la construcción del Plan de Movilidad Escolar. Fue así como, en el marco de la instalación del Comité de Movilidad Escolar y la construcción de la Política de Movilidad Escolar, lanzó entre los estudiantes un concurso para premiar el logo y lema del Plan de Movilidad Escolar, acorde con sus valores y filosofía institucional.

La convocatoria despertó el interés y entusiasmo de los estudiantes, quienes participaron activamente con sus ideas frente al tema de la movilidad escolar. En izada de bandera, el colegio premió a los estudiantes ganadores y publicó oficialmente la Política de Movilidad Escolar en sus sedes. En la sede A se observa en el patio principal, para consulta de toda la comunidad Pradista, al igual que en la sede B.

Por otro lado, en la página del colegio, “Vibra”, se publicó todo lo relacionado con el evento de lanzamiento del concurso y de la premiación a los estudiantes, al igual que la Política de Movilidad Escolar como norte para toda la comunidad educativa, y frente a los mecanismos que el colegio desea trabajar para mitigar los riesgos en los desplazamientos de todos sus miembros en el entorno escolar.

**“Al Cole Vibramos Seguros”**

Lema del Plan de Movilidad Escolar Institucional.

**Tabla 7.**  
**Estudiantes ganadores logo y lema del Plan de Movilidad Escolar**

FECHA	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD	EVIDENCIA
09/04/2019	<p><b>Premiación a estudiantes ganadores de logo y lema del Plan de Movilidad Escolar</b></p> <p>En las instalaciones de la sede A se llevó a cabo el reconocimiento y premiación a los estudiantes que participaron en el diseño y construcción del logo y lema (Al Cole Vibramos Seguros).</p> <p>Los estudiantes ganadores fueron:  <u>Mateo Rico</u> (1101),  <u>Juan José Rico</u> (1001),  <u>Alejandra Núñez</u> (1002) y  <u>Alejandra Contreras</u> (1002).</p>	 <p><b>Fotografía 2.</b> Estudiantes ganadores del logo y lema PME</p>
09/04/2019	<p><b>Imagen del logo y lema del Plan de Movilidad Escolar</b></p> <p>Por iniciativa del comité de movilidad escolar institucional, se incentivó a los estudiantes a participar en la construcción del logo y lema del Plan de Movilidad Escolar.</p> <p>La imagen que se observa corresponde al diseño ganador que fue elegido por el comité, el cual hace parte del pendón de la Política de Movilidad Escolar que también se construyó participativamente.</p>	
09/04/2019	<p><b>Lanzamiento de la política de movilidad escolar en la sede A</b></p> <p>Con orgullo y un inmenso compromiso frente a la seguridad en entornos escolares, la comunidad Pradista realizó el lanzamiento de la Política de Movilidad Escolar.</p> <p>En cabeza del señor rector y docente enlace en la izada de bandera se formalizó la Política y fue ubicada en dos pendones que se observan en las dos sedes.</p>	 <p><b>Fotografía 3.</b> Lanzamiento Política PME</p>
09/04/2019	<p><b>Espacio de formación en horas de la mañana y tarde: lanzamiento de la política PME.</b></p> <p>Tanto en la jornada de la mañana como en la jornada de la tarde se determinó realizar en la izada de bandera, con estudiantes, docentes y algunos padres, el lanzamiento de la Política de Movilidad Escolar, actividades, que incluyeron la lectura y presentación del pendón donde aparece la política.</p> <p>El pendón fue ubicado en las sedes A y B, a la vista de toda la comunidad educativa, con el fin de ser socializada y reconocida por todos.</p>	 <p><b>Fotografía 4.</b> Izada de bandera lanzamiento PME</p>

### 4.3 Descripción general de la movilidad

El colegio Prado Veraniego, tanto su sede A como la B, se encuentra ubicado en la localidad 11, Suba. La UPZ es la 19, denominada El Prado, la cual se ubica en terrenos planos del norte de la ciudad; se caracteriza por tener viviendas que se encuentran en buen estado y terminadas, muchas de las cuales usan la primera planta como garaje, y otras tantas como espacios para uso comercial.

Límites del barrio Prado Veraniego: por el oriente con la Autopista Norte; occidente con carrera 53 o Canal Córdoba; por el sur con la calle 127 B; y por el norte, con avenida Calle 134.

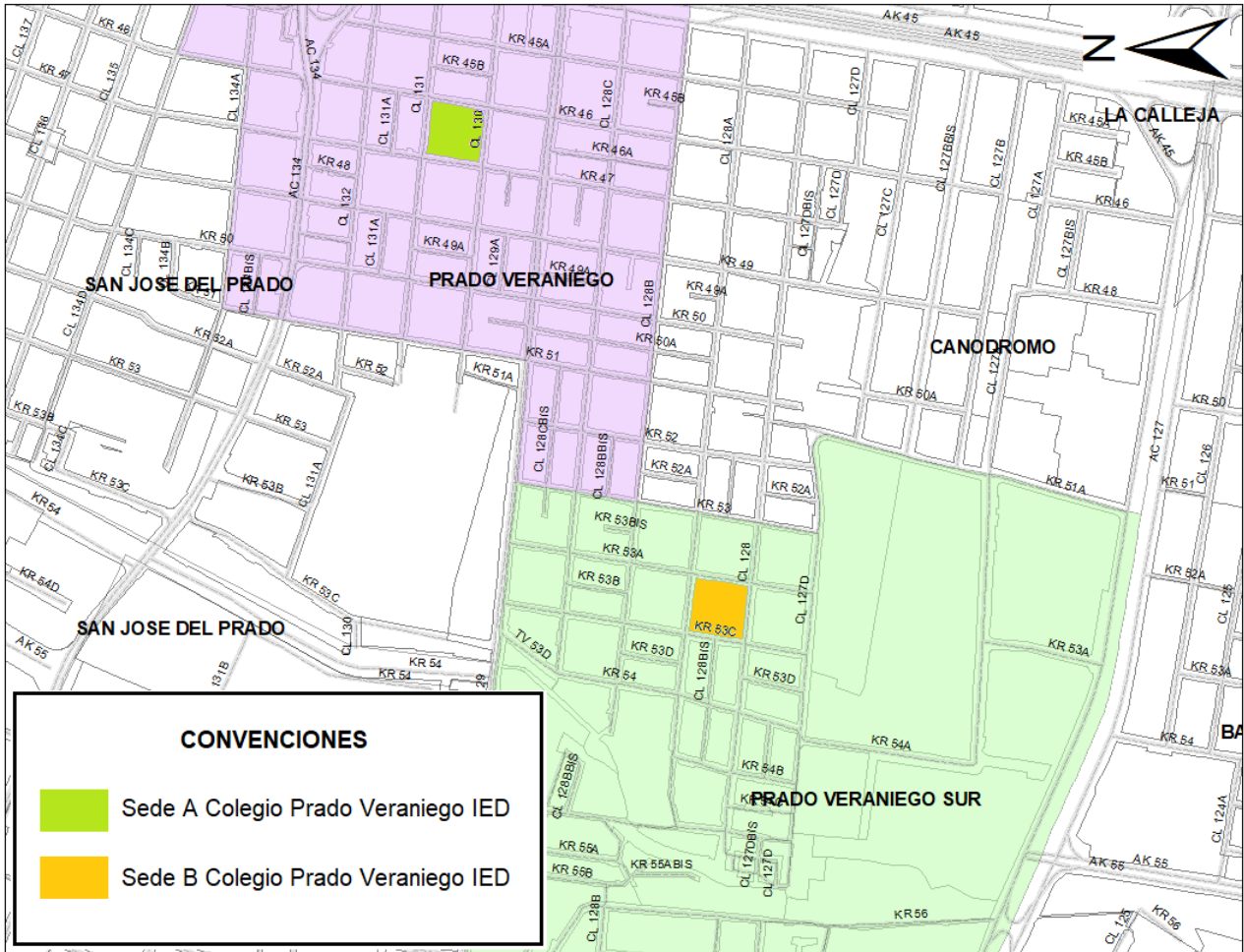
El comercio ha tenido un gran desarrollo en el barrio, de forma especial sobre la Avenida calle 129. Varios de los propietarios de los locales son dueños también de los negocios y en otros casos arriendan. Desde luego, muchos habitantes son empleados en distintos ramos. Precisamente, junto a la sede A del colegio es reconocida la presencia de establecimientos de mecánica automotriz y venta de repuestos para los vehículos, situación que hace complejo el manejo y uso del espacio público para los diferentes actores de la vía.

Sus vías y calles se caracterizan por encontrarse medianamente deterioradas; uno de los primeros problemas de Prado Veraniego, y en especial para la comunidad educativa, es la invasión del espacio público que afecta la movilidad por la calle 130 entre la Autopista Norte y la carrera 45 A.

En algunas partes del barrio la malla vial se encuentra deteriorada, en especial la vía de la carrera 46 A entre calle 128 A y B que nunca ha sido pavimentada. A su vez, hacia el occidente del barrio, específicamente en la zona cercana al canal Córdoba, se han presentado hundimientos en las vías, afectando los sumideros del sistema de alcantarillas.

Con relación a los servicios de transporte (rutas de buses, colectivos, Transmilenio y taxis), cabe resaltar que tanto el acceso como la salida del barrio están cubiertos por distintas rutas de transporte público; en especial, el servicio de Transmilenio de la estación de Prado permite viajar hacia los sentidos Norte/Sur. A su vez, la cercanía con la Avenida Calle 127 permite viajar tanto hacia el oriente y occidente de la ciudad. Asimismo, por la calle 129 y la calle 134, cuyo flujo vehicular es abundante y posee todo tipo de transporte, permite movilizar a sus habitantes hacia varias localidades de la ciudad. (Fuente: Barrio Prado Veraniego – Reseña Básica Barrial).

Ilustración 1.  
Localización IED Prado Veraniego



Fuente: Elaboración propia

A continuación, en la tabla 8 se hace una descripción general de las sedes del colegio Prado Veraniego IED.



Tabla 8.

## Descripción general de la movilidad Sede A

## DESCRIPCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD

La sede A del colegio Prado Veraniego se ubica en la Carrera 46 No. 130 - 65, Barrio Prado Veraniego en la Localidad 11 Suba. Allí se encuentra la parte administrativa de la IED.

Esta sede atiende niños, niñas, adolescentes y población en inclusión en jornada de la mañana y tarde desde 5º. hasta 11º grado.

Respecto a la señalización del entorno, se observa que existe señalización vertical, pero hay invisibilidad por la presencia de avisos, vallas y demás objetos que no permiten ser observadas; y demarcación horizontal. Sin embargo, es notable el desgaste y la falta de mantenimiento.

No hay presencia de reductores de velocidad y los estoperoles y pictogramas presentes están totalmente desgastados.

La oferta de transporte público en el sector es buena; sobre la autopista norte se encuentra troncal de Transmilenio, rutas SITP y transporte tradicional sobre calles 134 y 129, especialmente.



Fotografía 5. Entrada principal Sede A

La Sede B del colegio Prado Veraniego se encuentra ubicada en la carrera 53 N. 128 - 51, en el Barrio Prado Veraniego Localidad 11, Suba.

Esta sede atiende niños y niñas en jornadas mañana y tarde, desde Jardín hasta cuarto grado.

Respecto a la señalización del entorno, existe señalización vertical (zona escolar, velocidad máxima y paso peatones, flecha, sendero peatonal); la demarcación horizontal se encuentra en malas condiciones (resalto virtual borrado, estoperoles dañados, líneas de demarcación de carril borrosas y no existe pictograma de Zona escolar). La malla vial se encuentra en pésimas condiciones.

La oferta de transporte público se ubica sobre la calle 129 y Autopista Norte (Transporte público tradicional, SITP y Transmilenio).



Fotografía 6. Entrada Principal Sede B



## 5. Comité y lineamientos de movilidad escolar

33

En este capítulo se establece la conformación del Comité de Movilidad Escolar y los lineamientos generales para el colegio Prado Veraniego.

### 5.1 Comité de movilidad escolar

Dando cumplimiento al Decreto 594 del 2015, el colegio Prado Veraniego IED, realizó la conformación del Comité de Movilidad Escolar, como mecanismo de coordinación y gestión, liderado por el Sr. Rector Argemiro Pinzón Ariza.

#### 5.1.1 Objetivo

El objetivo del comité es 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 (Decreto 594, 2015).

#### 5.1.2 Integrantes

El Comité de Movilidad Escolar fue conformado el día 21 de febrero de 2019. Como evidencia, se hizo un acta, donde también se relacionan los integrantes.

**Tabla 9.**  
**Integrantes Comité de Movilidad Escolar**

NOMBRE	CARGO
Argemiro Pinzón Ariza	Rector
María Ligia Cortez	Coordinadora Sede B.
María Elvira Gómez	Docente Media Integral
Tatiana Cantillo	Educadora Especial
Juan Esteban Cárdenas Moreno	Estudiante
Madeleidy Piñeros Sepúlveda	Madre de familia

Fuente: Elaboración propia.

A la instalación del Comité de Movilidad Escolar del colegio Prado Veraniego IED asistieron delegados de las siguientes instituciones de orden Distrital:

- Secretaría de Educación Distrital, Dirección de Bienestar Estudiantil, Luz Nelly Moreno Bermúdez.
- Secretaría de Movilidad Distrital, Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento del Tránsito, Pedagoga Nolmy Quiñones.
- Transmilenio S.A., Subgerencia de Atención al Usuario y Comunicaciones, Gestora Social de Suba, Mabel Carrasquilla.

### 5.1.3 Funciones

De acuerdo con el Decreto 594 (2015), las funciones principales de este comité son:

- 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.
- 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.
- 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.
- Concretar, acompañar, comunicar y motivar a la comunidad educativa durante las fases de desarrollo del PME.
- Promover campañas y acciones de acompañamiento a la comunidad educativa durante todo el año.
- Documentar y mantener actualizada toda la información del PME como evidencia del proceso.
- Definir la periodicidad con que se va a reunir el comité.

- Establecer los indicadores que permitirán verificar los resultados del proceso e implementación del PME.
- Dar continuidad en el tiempo a la política en movilidad escolar que privilegie la seguridad vial en la institución y su entorno escolar.

## 5.2 Política de movilidad escolar

### Política institucional del Plan de Movilidad Escolar colegio Prado Veraniego, IED

La comunidad Pradista tiene como horizonte institucional, los valores humanos y la comunicación, como “medios facilitadores para alcanzar los objetivos del eje principal de nuestro PEI: La comunicación con calidad hacia el desarrollo humano”.

En este sentido la política institucional de movilidad escolar tendrá como base fundamental, la comunicación y aplicación de estrategias pedagógicas hacia la comunidad educativa, que permitan promover y garantizar la movilidad segura de los estudiantes y todos sus integrantes.

Nuestra institución educativa fundamenta su proceso pedagógico de manera integral teniendo en cuenta valores humanos, sobre los cuales podremos orientar la necesidad de una movilidad segura, sostenible y responsable, siendo estos:

- **AMOR:** puesto que prima la vida, la vida es sagrada; por lo tanto, todas las acciones formativas de nuestro PEI buscan preservar la vida y la dignidad humana en la institución. Por lo anterior, es necesario implementar todas las acciones para mejorar el entorno de nuestros estudiantes en su desplazamiento escolar.
- **RESPECTO:** para el logro de una movilidad segura, debemos fomentar acciones que permitan la autonomía de gestión y el respeto por los derechos del uso adecuado de las vías y servicios públicos, así como el conocimiento de las normas que permiten el desplazamiento seguro de nuestra comunidad. Es imperativo formar a nuestros estudiantes para respetar las normas y leyes ciudadanas, y el reconocimiento del otro en el espacio público.
- **HONESTIDAD:** preservar la integridad de nuestros estudiantes, docentes, directivos, es una directriz institucional que debe desarrollarse con principios éticos y morales. Por lo tanto, esta política institucional de movilidad escolar debe fortalecer la integridad de nuestros estudiantes para que este proceso lo lleve a asumir responsabilidad de su movilidad dentro de la institución y en los entornos escolares.
- **COMPROMISO:** con el proyecto de Movilidad Escolar, nos comprometemos a: **1.** Conocer los datos de desplazamiento de la comunidad educativa y establecer un panorama de riesgos en materia de seguridad vial; **2.** Elaborar un plan de acción, que mitigue los riesgos encontrados; **3.** Realizar las gestiones interinstitucionales que sean necesarias para mejorar el entorno del colegio, disminuir y prevenir siniestros viales; **4.** Formar a

toda la comunidad educativa en temas de seguridad vial y comportamiento ciudadano. Adicionalmente, realizar la transversalización de la educación vial en el currículo; construir una movilidad incluyente, mejorando la calidad de vida de la población inclusiva, sus familias, cuidadoras y cuidadores, con el fin de posibilitar la accesibilidad comunicativa a los temas referentes de seguridad vial y comportamiento ciudadano.

Elaborado por Comité de Movilidad Escolar, colegio Prado Veraniego. Bogotá, marzo 19 de 2019.

### 5.3 Objetivo general del plan de movilidad escolar

El colegio Prado Veraniego promoverá la sana convivencia en el entorno escolar y emprenderá trabajo pedagógico en articulación con entidades competentes en el sector movilidad, con el fin de mitigar los riesgos de desplazamiento a los cuales están expuestos los miembros de la comunidad educativa. Para ello, desarrollará estrategias interinstitucionales que concienticen a cada uno en su rol de peatón, usuario de bicicleta, conductor de vehículo, conductor de motocicleta y pasajero, en pro de una movilidad segura e incluyente que proteja a cada persona que se desplace según el modo en que lo haga.



## 6. Diagnóstico

En concordancia con el Decreto 594 de 2015, la fase de diagnóstico corresponde a la identificación de necesidades y problemáticas en el tema de movilidad y seguridad vial, así como la valoración del riesgo de las diferentes conductas de las personas que integran la comunidad educativa y su entorno escolar. En este capítulo se presenta el diagnóstico realizado en el colegio Prado Veraniego IED.

### 6.1 Diagnóstico de los desplazamientos

Considerando que para la elaboración del diagnóstico de la movilidad escolar se debe realizar una evaluación de la realidad actual, se planteó la aplicación de una encuesta de desplazamientos a una muestra representativa de la comunidad educativa. Los objetivos de la encuesta son:

- Caracterizar los desplazamientos *in-itinere* de la comunidad educativa.
- Identificar información relevante asociada con accidentalidad vial, presentada durante los desplazamientos *in-itinere* de la comunidad educativa.
- Conocer los patrones específicos de los desplazamientos *in-itinere*, considerando las características geográficas del sector donde se localiza la IED.

37

#### 6.1.1 Diseño de la encuesta

De acuerdo con los objetivos planteados, el diseño general de la encuesta de desplazamientos se estructura en tres secciones:

- **Información general:** incluye información relacionada con la jornada, sede, rol en la institución, grado, edad y sexo.
- **Información de desplazamiento:** indaga sobre el lugar de residencia del encuestado (barrio y localidad), modo de transporte, tiempo de desplazamiento y tiempo de caminata hasta el paradero en caso de realizarla.
- **Información de siniestralidad:** en esta sección se cuestiona sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito y su gravedad.

#### 6.1.2 Determinación del tamaño muestral

El tamaño de la muestra se determinó según formulación para poblaciones finitas:

$$n = \frac{(N \times Z^2 \times \sigma^2)}{(N - 1) \epsilon^2 + Z^2 \times \sigma^2}$$

Donde:  $n$ : tamaño de la muestra

$\sigma$ : desviación estándar de la población

$Z$ : constante en función del nivel de confianza

$\epsilon$ : límite aceptable de error

La población para el cálculo es de 1.676 personas, distribuidas como se muestra en la tabla 10:

**Tabla 10.**  
Población para cálculo de la muestra

ROL EN LA INSTITUCIÓN	NÚMERO DE ENCUESTAS APLICADAS
Administrativo	2%
Docente	6%
Estudiante	89%
Servicios generales	4%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia.

Para determinar la muestra representativa se asume un nivel de confianza del 97%, por lo tanto,  $Z = 2,17$ , con margen de error del 10%. Con la ecuación descrita, se obtiene el tamaño muestral que se presenta en la tabla 11.

**Tabla 11.**  
Tamaño muestral

ROL EN LA INSTITUCIÓN	NIVEL DE CONFIANZA	Z	ERROR	TAMAÑO MUESTRAL
Estudiantes, docentes, administrativos, personal de servicios generales.	97%	2,17	10%	106

Fuente: Elaboración propia.

### 6.1.3 Caracterización de los desplazamientos

La distribución de la muestra por rol en la institución y por grado, en el caso de los estudiantes se hizo de manera proporcional a la población. En la tabla 12 se relaciona el número de encuestas aplicadas, distribuidas por el rol, en la institución.

**Tabla 12.**  
Distribución de encuestas aplicadas por rol en la institución

ROL EN LA INSTITUCIÓN	NÚMERO DE ENCUESTAS APLICADAS	PORCENTAJE
Docente	8	5%
Estudiante	92	93%
Servicios generales	5	2%
Administrativos	1	1%
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia.

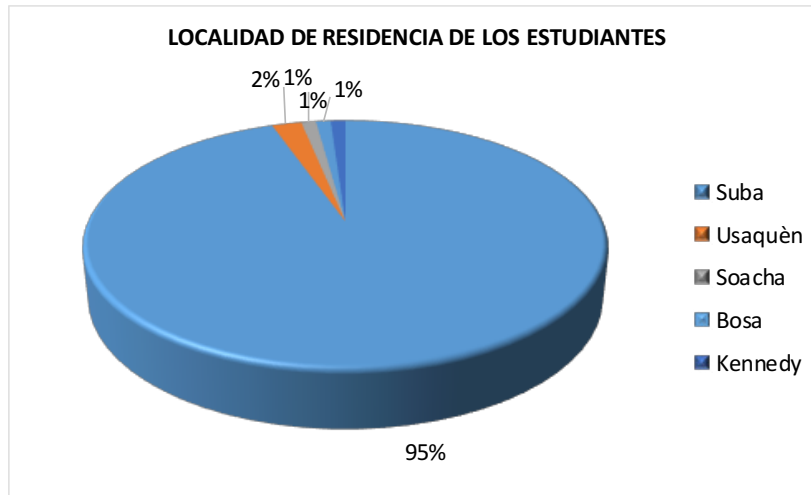
### Localidades de residencia de los estudiantes

En la gráfica 12 se observa que el 95% de los estudiantes encuestados viven en barrios que pertenecen a la localidad de Suba; solo el 2% reside en la Localidad de Usaquén y el 1% entre las localidades de Bosa, Kennedy y el municipio de Soacha.

Dado lo anterior, los estudiantes invierten tiempos cortos en sus desplazamientos, puesto que la gran mayoría vive en la misma localidad de ubicación de la IED.

Gráfica 12.

Localidad de residencia de los estudiantes



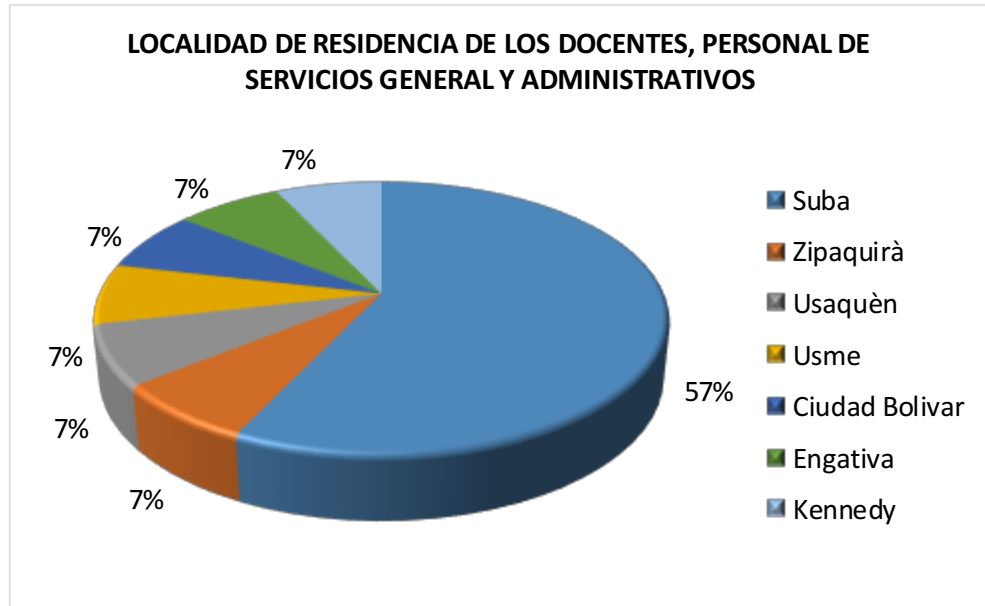
Fuente: Elaboración propia.

### Localidad de residencia de docentes y personal de servicios generales

Respecto a la localidad de residencia de docentes y personal de servicios generales encuestados, en la gráfica 13 se observa que el 57% de los encuestados viven en la localidad de Suba, siendo la más representativa; el 7%, que es el porcentaje que le sigue, aplica para las localidades de Usaquén, Usme, Ciudad Bolívar, Engativá y Kennedy y el municipio de Zipaquirá.

Al contrario de los estudiantes, los docentes proceden de más localidades y municipios distantes de la localidad donde se ubica el colegio.

Gráfica 13.  
Localidad de residencia de docentes y personal de servicios generales



Fuente: Elaboración propia.

### Barrios de estudiantes

En la tabla 13 se presentan los barrios de residencia de los estudiantes encuestados, siendo los barrios más representativos Prado Veraniego, con el 47%; Ciudad Jardín Norte, 12%; Cantalejo, 3%; con el 2%, barrios como Colina, Compartir, Spring y Niza; con el 1% barrios como Kennedy, San Antonio y Portal Norte.

La gran mayoría de los barrios pertenecen a la localidad de Suba; unos pocos a localidad de Usaquén, y el más lejano a la localidad de Kennedy.



Tabla 13.  
Barrios de residencia de estudiantes

BARRIO DE RESIDENCIA DE LOS ESTUDIANTES	PORCENTAJE
Prado Veraniego	47%
Ciudad Jardìn Norte	12%
Cantalejo	3%
Colina	2%
Compartir	2%
Spring	2%
Niza	2%
Suba	2%
Santa Helena de Baviera	1%
Kennedy	1%
San Josè	1%
San Francisco	1%
Fontanar del Rio	1%
San Antonio	1%
Ciudad Verde	1%
Salitre	1%
Las Villas	1%
Salitre	1%
Gratamira	1%
Casa Blanca	1%
Costa Azul	1%
Santalena	1%
San Patricio	1%
Batàn	1%
San Josè Spring	1%
Sultana	1%
Santa Rosa Pontevedra	1%
Bosa	1%
Bilbao	1%
Prado Pinzòn	1%
Atico de Monterrey	1%
Portal Norte	1%
Niza 9	1%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

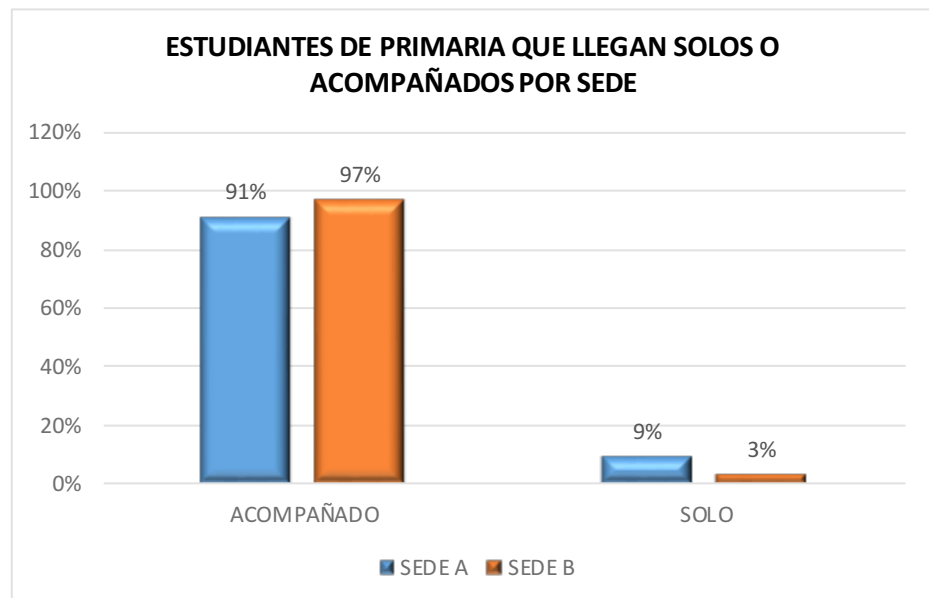
Fuente: Elaboración propia.

### Estudiantes que llegan solos o acompañados

La gráfica 14 presenta la distribución de los estudiantes de preescolar y primaria que llegan solos o acompañados al colegio. Se observa que el 91% (sede A) y 97% (sede B) de los niños y niñas son acompañados por un adulto en sus desplazamientos casa-colegio y viceversa, mientras que existe un 9% (sede A) y un 3% de la sede B que realizan los desplazamientos solos. Son los de este último grupo los más propensos a sufrir un siniestro vial.

Gráfica 14.

Estudiantes de preescolar y primaria que llegan solos o acompañados



Fuente: Elaboración propia.

### Modos de transporte utilizados por los estudiantes para llegar y salir del colegio

En la gráfica 15 se puede observar que el 54% y 55% de los estudiantes encuestados caminan para llegar y salir del colegio, siendo esta proporción la más representativa respecto a los modos de transporte utilizados.

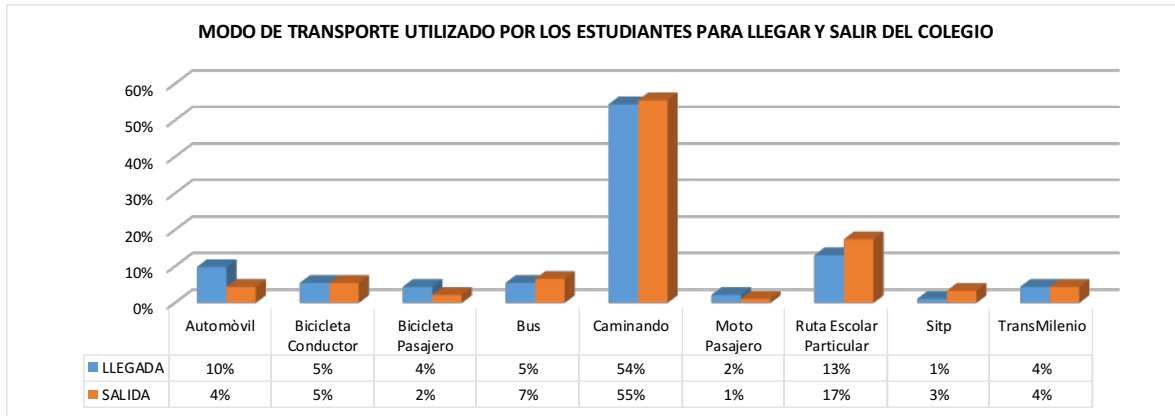
Se observa que existe entre un 13% y un 17% de los niños y niñas que se desplazan como pasajeros de ruta escolar particular, siendo esta una situación de riesgo.

Son utilizados otros modos de transporte en menor representatividad, como el automóvil, Transmilenio, SITP y el bus. Existe un 5% que llegan en calidad de conductor de bicicleta y un 4% que llega como pasajero de la bicicleta, siendo este un actor de la vía vulnerable en el espacio público.

Esta distribución muestra relación directa con la cercanía de los barrios de residencia de los estudiantes respecto a la ubicación del colegio, evidenciando corto tiempo para realizar los desplazamientos, sobre todo el hecho que el más alto porcentaje de los estudiantes encuestados se desplazan caminando desde y hacia sus casas.

Gráfica 15.

Modo de transporte utilizado por estudiantes para llegar y salir del colegio



Fuente: Elaboración propia.

Modos de transporte utilizados por docentes y personal servicios generales para llegar y salir del colegio

Respecto a los modos de transporte utilizados por docentes y personal de servicios generales para llegar y salir del colegio se observa en la tabla 14 que el Transmilenio es el modo más representativo, con porcentajes del 36% y 43% de llegada y salida respectivamente. También se puede ver que existe un alto porcentaje de docentes que se desplazan en bus (29% de llegada y salida). Hay un porcentaje equitativo del 7% para medios como bicicleta, en calidad de conductor, taxi, caminando y moto conductora.

Llama la atención que para llegar a la IED el 7% realiza el desplazamiento en SITP, pero al salir desaparece este medio y se aumenta el uso de Transmilenio al 43%, lo cual se puede interpretar como que para llegar a la IED se hace transbordo en SITP para arribar a tiempo. No obstante, a la salida los que llegaron en SITP se van en Transmilenio, caminando hacia alguna estación, posiblemente.

Tabla 14. Modos de transporte utilizados por los docentes y personal de servicios generales para llegar y salir del colegio

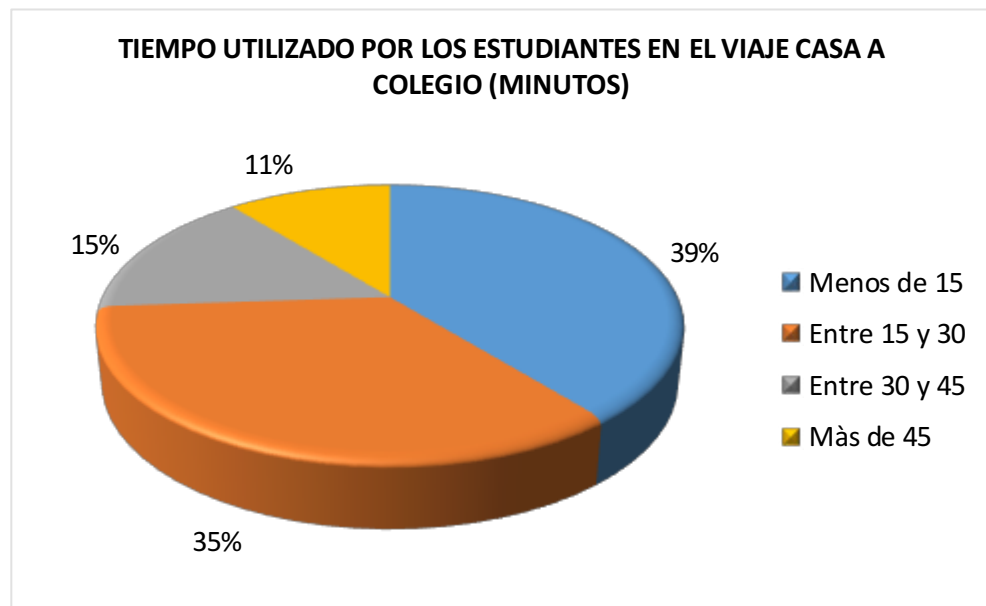
MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO PARA LLEGAR AL COLEGIO	PORCENTAJE	MODO DE TRANSPORTE UTILIZADO PARA SALIR DEL COLEGIO	PORCENTAJE
TransMilenio	36%	TransMilenio	43%
Bus	29%	Bus	29%
Bicicleta Conductor	7%	Moto Conductor	7%
Sitp	7%	Taxi	7%
Taxi	7%	Bicicleta Conductor	7%
Caminando	7%	Caminando	7%
Moto Conductor	7%	<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>		

Fuente: elaboración propia.

### Tiempo total utilizado por los estudiantes en el viaje casa-colegio

Con respecto al tiempo que utilizan los estudiantes en el viaje casa-colegio, y viceversa, se puede reconocer en la gráfica 16 que el 39% de los estudiantes utilizan menos de 15 minutos, lo que refleja la cercanía casa-colegio; el 35% utiliza entre 15 y 30 minutos; el 15% entre 30 y 45 minutos, y tan solo el 11% utiliza más de 45 minutos en el desplazamiento.

Gráfica 16. Tiempo utilizado en el desplazamiento casa-colegio



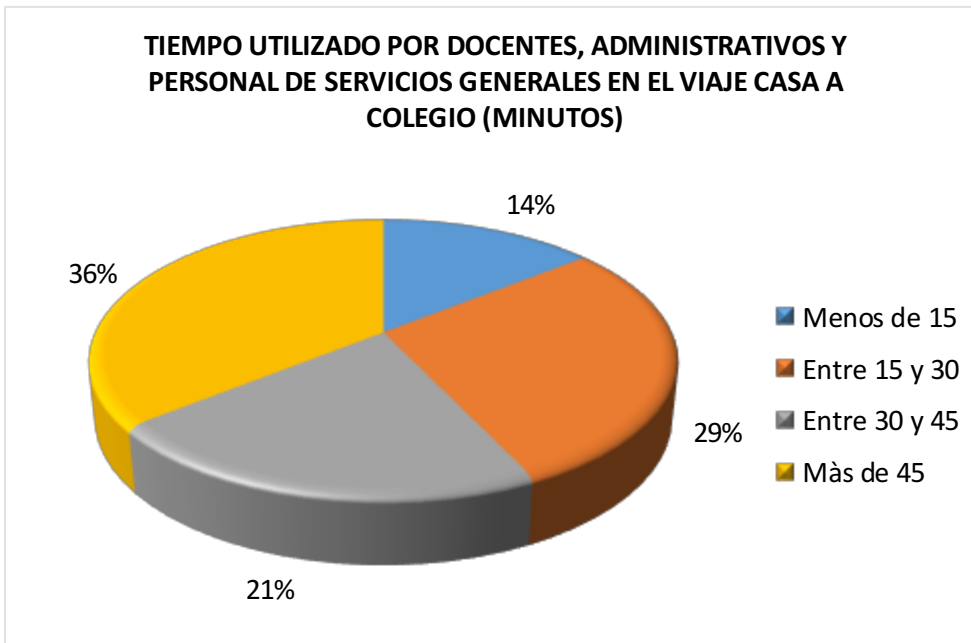
Fuente: Elaboración propia.

### Tiempo total utilizado por los docentes y personal de servicios generales en el viaje casa-colegio.

En la gráfica 17 se presenta el tiempo utilizado por docentes, administrativos y personal de servicios generales en los desplazamientos de la casa al colegio. Se observa que el 36% de los encuestados requieren más de 45 minutos para llegar a la institución, el 29% utiliza entre 15 y 30 minutos, el 21% entre 30 y 45 minutos y el 14% restante menos de 15 minutos.

De acuerdo con lo anterior, se puede concluir que existe un porcentaje importante de personas que trabajan en el colegio y que viven en sectores alejados a la localidad, incluso en municipios; sin embargo, hay un 14% que emplea menos de 15 minutos en llegar a su lugar de trabajo, lo cual refleja que el más alto porcentaje vive alejado de localidad de ubicación del colegio y que tienen que recorrer largas distancias y tiempos para llegar a la institución. Por el contrario, el menor porcentaje representativo vive muy cerca a la ubicación del colegio e invierte menos tiempo en llegar.

Gráfica 17. Tiempo utilizado por docentes y personal de servicios generales en el viaje casa a colegio

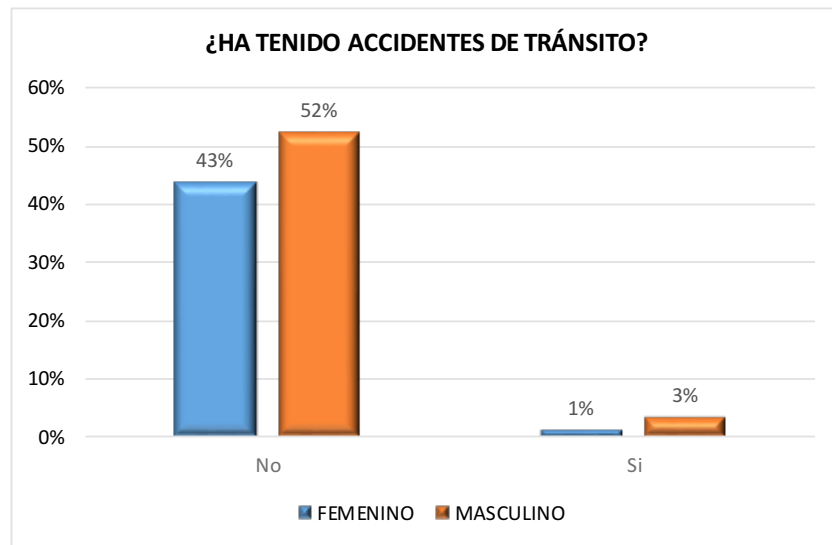


Fuente: Elaboración propia.

### Estudiantes que han tenido siniestros viales

En la gráfica 18 se puede identificar que aproximadamente el 43% de estudiantes mujeres que fueron encuestadas manifestaron no haber estado involucradas en ningún tipo de siniestro vial; el 52% de los estudiantes encuestados son hombres, y señalaron no haberse visto involucrados en siniestros viales. Sin embargo, el 1% de las mujeres y el 3% de los hombres refieren haberse visto involucrados en un siniestro vial.

**Gráfica 18.**  
**Ocurrencia de accidentes de tránsito**



Fuente: Elaboración propia.

### Percepción de seguridad en los desplazamientos de estudiantes

En la tabla 15 se puede ver que aproximadamente el 77% de los estudiantes hombres y mujeres encuestados manifestaron sentirse seguros en sus desplazamientos caminando al colegio. Sin embargo, un 23% de los hombres y mujeres encuestadas refieren no sentirse seguros en sus desplazamientos.

**Tabla 15.**  
**Percepción de seguridad camino al colegio**

¿SE SIENTE SEGURO EN SUS DESPLAZAMIENTOS CAMINO AL COLEGIO?	FEMENINO	MASCULINO	TOTAL
No	7%	16%	23%
Si	38%	39%	77%
<b>TOTAL</b>	<b>45%</b>	<b>55%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia.

## 6.2 Diagnóstico de la infraestructura

Con el objetivo de realizar el diagnóstico general del estado de la infraestructura tanto interna como del entorno del colegio Prado Veraniego IED, se diseñó una lista de chequeo para la revisión de infraestructura, la cual incluye aspectos de señalización, estado del pavimento, demarcación, infraestructura para ciclistas y peatones, entre otros.

A continuación, se presentan algunos hallazgos internos y del entorno identificados para la sede única del colegio Prado Veraniego IED:

- Algunos locales acordonan la calle y reservan espacios sobre la vía y andén para parqueo de sus clientes.
- La señalización vertical es obstaculizada por carteles y avisos en el entorno escolar (contaminación visual).
- Habitualmente se encuentran basuras en esquina del colegio (muebles, colchones y demás desechos que saca la comunidad).
- Pavimento fragmentado en entorno escolar al igual que andenes.
- Conflicto entre peatones y vehículos en entorno escolar sede A.
- No se cuenta con señalización horizontal en entorno escolar en sedes A y B.
- La calle 131 se caracteriza por la presencia de vehículos y pancartas ubicados a los dos costados de la vía (invasión del espacio público). En la sede B se presenta la misma situación.
- No hay espacios accesibles internos para desplazamiento de personas en condición de discapacidad.
- En la sede A hay parqueadero independiente para vehículos, además espacio para parqueo de bicicletas (ubicación vertical).
- En la sede B hay excelente señalización interna, además de un buen trabajo pedagógico frente a la cultura ciudadana y la seguridad en entorno escolar.



### 6.2.1 Hallazgos internos

Tabla 16.

Hallazgos de infraestructura interna, sede A

HALLAZGO	OBSERVACIÓN	EVIDENCIA
<p><b>Señalización interna.</b></p>	<p>Se encontró señalización interna de evacuación en los pasillos y zonas comunes de la infraestructura interna; además, algunos mensajes de cultura como no correr, circular por la derecha y flechas verdes que indican le sentido de desplazamiento de los estudiantes cuando suben y bajan por ellas (derecha).</p>	 <p><b>VALORACIÓN Positivo</b></p>
<p><b>Barandales de protección de diseño adecuado.</b></p>	<p>Los barandales de protección ubicados en los pasillos del segundo y tercer piso cuentan con altura adecuada. Adicionalmente, el diseño de barras verticales evita que los estudiantes puedan usarlas para sacar el cuerpo. Los tres niveles están protegidos y evitan que los estudiantes sufran una caída.</p>	 <p><b>VALORACIÓN Positivo</b></p>
<p><b>Rejillas de material adecuado.</b></p>	<p>Las rejillas, ubicadas en el patio de juegos del primer piso, tienen una adecuada separación entre barras; no se observa desnivel en la zona de unión, se localizan a lo largo de toda la canaleta y se encuentran en buen estado. Evita estancamiento del agua en periodos de invierno.</p>	 <p><b>VALORACIÓN Positivo</b></p>

Fotografía 7. Señalización interna

Fotografía 8. Barandas de protección

Fotografía 9. Rejillas en corredor primer piso

HALLAZGO	OBSERVACIÓN	EVIDENCIA	VALORACIÓN
<p><b>Escaleras con pasamanos y material antideslizante.</b></p>	<p>Se encontró que las escaleras internas de acceso a los niveles superiores cuentan con pasamanos y los pasos están contruidos en adoquín y mezcla de cemento y granito, materiales que por su naturaleza generan fricción y hacen las veces de cintas antideslizantes. El colegio cuenta con tres niveles cuyas escaleras están provistas de estos elementos.</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Positivo</p> 
<p><b>Parqueadero bicicletas particulares</b></p>	<p>Existe una zona para ubicar bicicletas en las cuales los estudiantes llegan a la institución. En el patio trasero fueron colocados ciclo-parqueaderos verticales con capacidad, aproximadamente, para 28 bicicletas de forma segura, y sin obstaculizar el desplazamiento interno de los estudiantes.</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Positivo</p> 
<p><b>Falta de rampas de acceso.</b></p>	<p>El colegio no cuenta con rampas de acceso para personas con movilidad reducida.</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Negativo</p> 
<p><b>Parqueadero para vehículos, independiente a las puertas de ingreso de los estudiantes.</b></p>	<p>En la sede A del colegio se encuentra un espacio destinado al parqueo interno de vehículos, con capacidad para 3 vehículos. Los estudiantes cuentan con una puerta de ingreso y otra de egreso (se observa en la fotografía inferior, señalizada como salida de emergencia).</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Positivo</p> 

Fotografía 10. Seguridad en escaleras

Fotografía 11. Espacio para ubicación de bicicletas particulares.

Fotografía 12. Rampas de acceso

Fotografía 13. Parqueadero independiente para vehículos.

**Tabla 17.**  
**Hallazgos de infraestructura interna Sede B**

HALLAZGO	OBSERVACIÓN	EVIDENCIA	
<p><b>Señalización interna.</b></p>	<p>Se encontró señalización interna de evacuación en los pasillos y zonas comunes de la infraestructura interna. Además, algunos mensajes de cultura, como no correr, conserve la derecha y flechas que ubican a los estudiantes por su derecha para su circulación interna.</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Positivo</p>
<p><b>Barandales de protección de diseño adecuado.</b></p>	<p>Los barandales de protección, ubicados en los pasillos del segundo piso, cuentan con altura adecuada. Adicionalmente, el diseño de barras verticales, evita que los estudiantes puedan sacar el cuerpo entre ellas y caer al vacío.</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Positivo</p>
<p><b>Rejillas de material adecuado.</b></p>	<p>Las rejillas ubicadas en el patio, primer piso, tiene una adecuada separación entre barras; no se observa desnivel en la zona de unión. Se localizan a lo largo de toda la canaleta y se encuentran en buen estado.</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Positivo</p>
<p><b>Escaleras con pasamanos y material antideslizante.</b></p>	<p>Se encontró que las escaleras internas de acceso al segundo nivel cuentan con pasamanos y los pasos están contruidos en granito, material que por su naturaleza genera fricción. Se cuenta con antideslizante visiblemente desgastado.</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Positivo</p>

Fotografía 14. Señalización interna

Fotografía 15. Barandas de protección

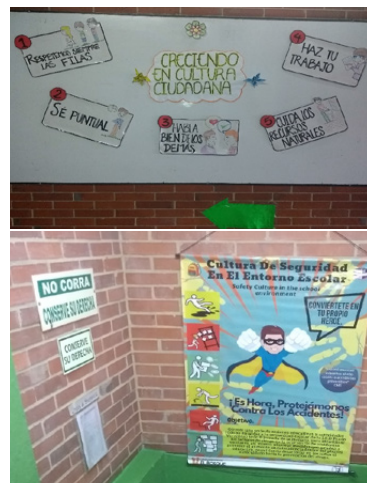
Fotografía 16. Rejillas en corredor primer piso

Fotografía 17. Seguridad en escaleras

HALLAZGO	OBSERVACIÓN	EVIDENCIA
----------	-------------	-----------

**Murales y carteles que promueven la cultura hacia una seguridad escolar interna.**

Al interior de la sede se aprecian murales, carteleras y avisos que motivan a la comunidad educativa a fomentar la cultura ciudadana y el esfuerzo por garantizar la seguridad en entornos escolar. Reflejo de ello, es la buena señalización de escaleras, muros y pasillos, donde se aprecian flechas carteles, mensajes, e incluso se fijó un cartel de la Política de Movilidad Escolar que construyó el colegio para el Plan de Movilidad Escolar.



**VALORACIÓN Positivo**

Fotografía 18. Trabajo intramuros, cultura de seguridad escolar

**Pisos resbaladizos de la sede**

El piso de los pasillos es resbaloso y no se observan cintas antideslizantes que mitigen este riesgo para la movilidad de los peatones. Las cintas amarillas y las flechas blancas que se observan son en pintura.



**VALORACIÓN Negativo**

Fotografía 19. Piso resbaladizo

**Rampas para persona con movilidad reducida.**

La sede B, no cuenta con rampas de acceso para personas con movilidad reducida. Las instalaciones están provistas de escaleras.



**VALORACIÓN Negativo**

Fotografía 20. Rampas de acceso a la sede.

### 6.2.2 Hallazgos externos

Tabla 18.  
Hallazgos externos Sede A

HALLAZGO	OBSERVACIÓN	EVIDENCIA	VALORACIÓN
Señalización de entorno escolar sin mantenimiento.	Las vías de circulación vehicular localizadas en el entorno escolar del colegio muestran desgaste hasta el punto de perder la funcionalidad. Las señales verticales del sector se encuentran en buen estado, a excepción del Prohibido parquear que está doblado, a punto de caer; los estoperoles se han caído, y no hay reductor parabólico en entorno. La demarcación horizontal es borrosa (reductores virtuales y zona escolar).		<p>VALORACIÓN Negativo</p> <p>—</p>
Conflicto con vehículos de servicios.	La salida y entrada de los estudiantes coincide con el horario en que locales comerciales (Autopartes) de la zona abren al público. Por ello, se observa cantidad de vehículos circulando y otros parqueados sobre los andenes. Avisos y pancartas sobre andenes obligan a peatones a bajarse a la vía y efectuar desplazamiento, poniendo en riesgo su vida.		<p>VALORACIÓN Negativo</p> <p>—</p>
Pavimento y andenes en mal estado.	La vía de acceso peatonal al colegio es una estructura de pavimento en concreto fragmentado y con huecos profundos. Sobre este pavimento no existe demarcación de ningún tipo debido a su deterioro. Los andenes son discontinuos y en general, a pesar de ser amplios, han sido fragmentado por el peso de los vehículos que ubican sobre este. Tanto pavimento como andenes se encuentran muy deteriorados, ofreciendo al peatón riesgos adicionales de siniestralidad vial.		<p>VALORACIÓN Negativo</p> <p>—</p>

Fotografía 21. Señalización en mal estado

Fotografía 22. Conflicto peatón-vehículos

Fotografía 23. Pavimento y andenes en mal estado.

HALLAZGO	OBSERVACIÓN	EVIDENCIA
----------	-------------	-----------

**Invasión del espacio público. Ubicación de basuras.**

En el entorno escolar predomina la invasión de andenes y vía.  
La calle 131 se caracteriza por la ubicación permanente de vehículos, avisos, conos y demás. Incluso, en la esquina del colegio la comunidad ubica colchones, llantas y bolsas con basuras.  
Es una constante la situación que pone en riesgo permanente la movilidad de los peatones.



**VALORACIÓN**  
Negativo

—

Fotografía 24. Invasión del espacio público - Basuras entorno.

**Contaminación visual entorno escolar.**

En las vías aledañas al colegio se observan pancartas ubicadas en andenes, la misma vía, motos estacionadas y demás.  
Las señales verticales se invisibilizan, pues se confunden con un aviso más de los tantos que se encuentran a lo largo de andenes y vías. Es demasiada información la que el peatón encuentra a su paso, la cual también se convierte en un riesgo para su movilidad segura.



**VALORACIÓN**  
Negativo

—

Fotografía 25. Contaminación visual por avisos


**Tabla 19.**  
**Hallazgos externos Sede B**

HALLAZGO	OBSERVACIÓN	EVIDENCIA	VALORACIÓN
Señalización de entorno escolar sin mantenimiento.	<p>Las vías de circulación vehicular localizadas en el entorno escolar del colegio muestran desgaste, hasta el punto de perder la funcionalidad.</p> <p>Las señales verticales (paso peatón, zona 30, flechas sentido circulación, prohibido parquear) del sector se encuentran en buen estado; los estoperoles se han caído, la demarcación horizontal es borrosa (líneas de demarcación de carril y zona escolar); incluso el reductor que se encuentra en la esquina de la sede requiere mantenimiento.</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Negativo</p> <p>—</p>
Invasión del espacio público.	<p>Tanto al costado oriental de la sede como frente de ella se ubican vehículos a lado y lado de la vía. Incluso, sobre el andén frente a IED.</p> <p>En cercanías al colegio se encuentra la iglesia cuyo espacio de parqueo son las vías y andenes contiguos a la IED.</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Negativo</p> <p>—</p>
Pavimento en mal estado.	<p>La vía de acceso vehicular al colegio es una estructura de pavimento en concreto; se observa pérdida de la estructura; huecos y fragmentación que han contribuido también al mal estado de la señalización horizontal.</p>		<p><b>VALORACIÓN</b> Negativo</p> <p>—</p>

Fotografía 26. Señalización en mal estado

Fotografía 27. Invasión del espacio público

Fotografía 28. Pavimento en mal estado

HALLAZGO	OBSERVACIÓN	EVIDENCIA
<p><b>Andenes en mal estado.</b></p>	<p>Los andenes ubicados en el entorno escolar se caracterizan por ser discontinuos, en desnivel y fragmentados. Se observa que hace mucho tiempo no se les realiza ningún tipo de mantenimiento. El andén con más capacidad de peatones se observa únicamente frente a la entrada de la IED.</p>	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p><b>VALORACIÓN</b> Negativo</p> <div style="width: 20px; height: 10px; background-color: #ADD8E6; margin-top: 10px;"></div> </div> </div> <p style="text-align: center;"><b>Fotografía 29.</b> Andenes en mal estado</p>






### 6.3 Cartografía social

Para entender el entorno, y aspectos de seguridad que lo caracterizan, se empleó la cartografía social, cuya técnica consiste en la elaboración de mapas y elementos gráficos que suministran información de los riesgos que se encuentran en el entorno escolar y sus dinámicas de convivencia ciudadana.

El día 9 de abril de 2019 fueron citados un grupo de padres y madres de familia en la sede A del colegio Prado Veraniego. Esto, con el fin de garantizar la participación de este estamento de la comunidad educativa en la construcción del Plan de Movilidad Escolar, y aprovechar el conocimiento que se tiene del entorno escolar, sus problemáticas, dinámicas y características que en algún momento pueden afectar los desplazamientos seguros de los estudiantes.

La jornada estuvo caracterizada por la buena disposición de los padres de familia frente a la realización de la cartografía social y la finalidad de esta. Se contó con la asistencia de 12 madres de familia que elaboraron cinco mapas que dan cuenta de los riesgos y también de los sitios y situaciones que les genera inseguridad a sus hijos y a ellos mismos en el desplazamiento desde y hacia el colegio Prado Veraniego. Dicha información fue analizada en la siguiente tabla 20.

Tabla 20.  
Análisis cartografía social

GRUPO/ORIGEN Y DESTINO	ANÁLISIS DE RESULTADOS
<p><b>GRUPO 1.</b> Barrio Prado Veraniego a colegio Prado Veraniego (situaciones de Sedes A y B).</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobre toda la calle 129 no se respetan los semáforos y hace falta más señalización.</li> <li>• En la carrera 46 N. 130 - 65 hay invasión del espacio público (talleres, avisos y todo tipo de establecimientos dedicados al arreglo de vehículos sobre las vías y andenes).</li> <li>• En la calle 128 Bis con carrera 53 hay consumo y expendio de SPA.</li> <li>• En el colegio Aníbal Fernández de Soto hay con frecuencia encuentro de los estudiantes para pelearse (riñas frecuentes con los estudiantes del Colegio Prado Veraniego).</li> <li>• En la carrera 50 a la 52 con calle 130 también hay encuentro para pelearse (Seminario).</li> <li>• De la calle 134 hasta la calle 128, entre carreras 45 a la carrera 52 se presentan conflictos con la comunidad por el espacio público (Entorno escolar de Sede A).</li> </ul>
<p><b>GRUPO 2.</b> Barrio Prado Veraniego a colegio Prado Veraniego</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presencia de habitante de calle sobre la calle 128 B con carrera 52.</li> <li>• Sobre la calle 128 B con carrera 53 hay alcantarillas destapadas e invasión del espacio público.</li> <li>• A lo largo de la calle 129 (Vía principal) se presentan altas velocidades y hace falta señalización.</li> <li>• En el entorno de la sede A del colegio Prado Veraniego hace falta señalización.</li> </ul>
<p><b>GRUPO 3.</b> Barrio Prado Veraniego a colegio Prado Veraniego, Sede A.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Invasión del espacio público por parte de talleres.</li> <li>• Presencia de recicladores y consumidores de SPA.</li> <li>• Las vías del entorno escolar se encuentran en mal estado: presencia de huecos.</li> <li>• Hay inseguridad en parques y calles alrededor de la sede A del colegio.</li> <li>• Lugares de encuentros para peleas.</li> <li>• A las afueras del colegio hay jóvenes con actitudes sospechosas (malas intenciones).</li> </ul>
<p><b>GRUPO 4.</b> Barrio Prado Veraniego (Carrera 45 N. 128 C - 41) a colegio Prado Veraniego.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hay tráfico de vehículos a altas velocidades en avenidas principales, como la calle 129 y la calle 134.</li> <li>• Los estudiantes en horas de la mañana se desplazan solos en inmediaciones del parque Santa Helena Baviera.</li> <li>• En la Calle 129 y en la calle 134 con carrera 46 hay presencia de vehículos y motos a altas velocidades.</li> </ul>
<p><b>GRUPO 5.</b> Barrio Prado Veraniego a colegio Prado Veraniego</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La pasada de las calles 129 B con carrera 46 presentan riesgos para el desplazamiento de estudiantes, pues no hay semáforos; además, hay dos vías por donde se desplazan vehículos a altas velocidades.</li> <li>• Punto de riesgo en espacio público al llegar al colegio sede A, pues hay muchos talleres de mecánica, los cuales obstaculizan el desplazamiento de los estudiantes.</li> <li>• Los niños del colegio Aníbal Fernández se citan con los del colegio Prado Veraniego para pelear en un punto, como es el parque de Tierra Linda.</li> <li>• Hay un punto de riesgo para el desplazamiento de la comunidad educativa y es la salida del colegio (Sede A), pues se presentan peleas entre compañeros del mismo colegio.</li> <li>• Hace falta la presencia de la policía en los entornos escolares para evitar las peleas y los robos.</li> </ul>

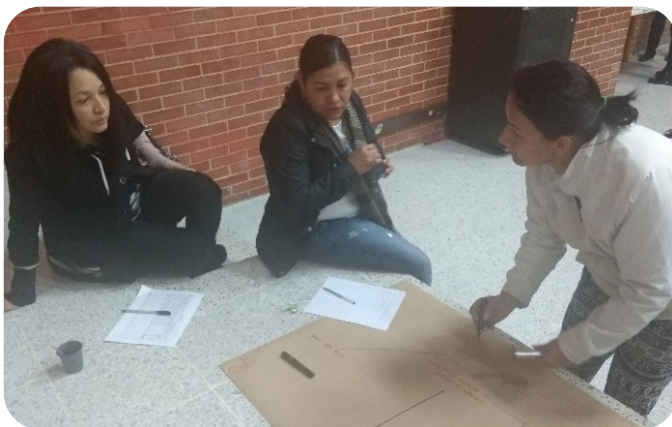
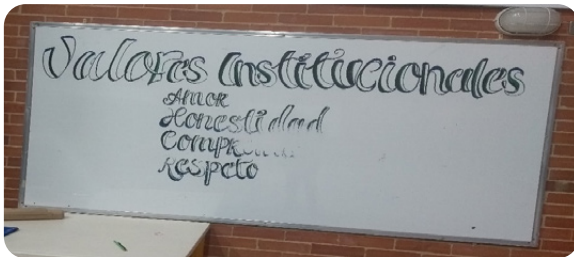
Fuente: Elaboración propia

En conclusión, el análisis de la cartografía social deja como resultado aspectos importantes para tener en cuenta frente a los riesgos que tiene la comunidad educativa del colegio Prado Veraniego en sus desplazamientos desde y hacia la institución:

- Invasión del espacio público (vías y andenes) por parte de talleres de mecánica. Incluso hay ubicación de avisos sobre la calzada.
- Falta de señalización (horizontal y vertical) en el entorno escolar, lo cual dificulta que los conductores adviertan la presencia de escolares en las calles.
- Situaciones de conflicto (peleas) entre estudiantes del mismo colegio, incluso con colegios vecinos.
- Por falta de reductores de velocidad en entornos escolares, los vehículos, motocicletas y demás vehículos alcanzan altas velocidades que ponen en riesgo la vida de los escolares y, en general, de la comunidad.
- Las madres refieren que las niñas son agredidas verbalmente por personas que se encuentran en los alrededores de la IED en sus desplazamientos.
- Falta de policía en los entornos escolares para contrarrestar las agresiones entre estudiantes y el acoso a las niñas y jóvenes de la institución.

### Ilustración 2.

#### Collage de fotografías de padres. Cartografía Social.



Los padres de familia participaron en el ejercicio de cartografía social realizando mapas de riesgos.





## 7. Evaluación de riesgos

En este capítulo se presenta la evaluación de los riesgos asociados a los desplazamientos de la comunidad educativa del colegio Prado Veraniego IED. A continuación, se describe la metodología desarrollada para la identificación de los riesgos y la priorización de los mismos.

Para identificar los riesgos, se utilizó la información obtenida en la encuesta de desplazamiento aplicada a una muestra de la comunidad educativa. Los hallazgos identificados en la revisión de infraestructura interna y del entorno, la cartografía social, e incluso a partir de ejercicios de observación de los comportamientos durante los desplazamientos de las personas que hacen parte de la comunidad educativa.

Con la información mencionada anteriormente se realizó un listado general de riesgos, los cuales se clasificaron en cuatro grupos, riesgos asociados al comportamiento, infraestructura, vehículos seguros y atención a víctimas, como se observa en la tabla 21.




**Tabla 21.**  
**Listado general de riesgos**

RIESGO	CLASIFICACIÓN
Invasión del espacio público: vehículos parqueados al lado y lado de la calzada.	Infraestructura
Falta de señalización horizontal y vertical, sedes A y B.	Infraestructura
Conflictos entre estudiantes en la vía.	Comportamiento
Aglomeración a la salida de la institución (puertas y andenes), jornadas mañana y tarde.	Comportamiento
Falta de reductores de velocidad en sede A.	Infraestructura
Agresiones verbales a estudiantes de la IED por parte de trabajadores en el entorno escolar.	Comportamiento
Poca presencia de policía en entornos escolares.	Infraestructura
Ubicación de basuras alrededor de la institución.	Infraestructura
Andenes en mal estado en la sede A.	Infraestructura
Andenes en mal estado en la sede B.	Infraestructura
No hay losetas táctiles ni rampas de acceso para personas en condición de discapacidad.	Infraestructura
Caminar por la mitad calzada.	Comportamiento
Falta de cicloinfraestructura en alrededores de la IED: Conflicto peatón-ciclista.	Infraestructura
Falta mantenimiento de señalización existente en sede A.	Infraestructura
Pavimento fragmentado en sede A.	Infraestructura
Falta infraestructura apropiada para acceso de personas en condición de discapacidad.	Infraestructura
El 5% de los estudiantes encuestados llegan como conductor de bicicleta. Los estudiantes que utilizan bicicleta no cuentan con elementos de protección, como el casco.	Comportamiento
No se cuenta con zonas de ascenso y descenso para estudiantes que llegan en ruta escolar particular; el 13% de los estudiantes llegan en este medio.	Infraestructura
Más del 50% de la población se desplaza en calidad de peatón.	Comportamiento
El 13% de los estudiantes llegan en ruta escolar particular.	Vehículos seguros
El 2% de los estudiantes encuestados llegan como pasajeros de motocicleta.	Comportamiento
El 10% de los estudiantes encuestados llegan como pasajeros de vehículos y el 4% como pasajeros en Transmilenio.	Comportamiento
Siniestros viales que comprometen a estudiantes; capacitación en Primer respondiente.	Atención a víctimas
Excesos de velocidad por parte de vehículos particulares en entorno del sede A.	Comportamiento

Fuente: Elaboración propia.

Este listado general de riesgos se priorizó por los representantes del comité de movilidad escolar del colegio, dando una valoración a cada riesgo, de acuerdo con los factores establecidos en la tabla 22.










**Tabla 22.**  
**Valoración del riesgo**











NIVEL	FACTOR
Alto 	5
Medio 	3
Bajo 	1

Fuente: Elaboración propia.

A continuación, en la tabla 23 se presenta de manera detallada la valoración del nivel de riesgo para cada uno de los hallazgos identificados.

**Tabla 23.**  
**Valoración de los riesgos**

RIESGO	CLASIFICACIÓN	VALORACION
Invasión del espacio público: vehículos parqueados al lado y lado de la calzada.	Infraestructura	5 
Falta de señalización horizontal y vertical, sedes A y B.	Infraestructura	5 
Conflictos entre estudiantes en la vía.	Comportamiento	3 
Aglomeración a la salida de la jornada escolar de la institución (puertas y andenes), jornadas mañana y tarde.	Comportamiento	5 
Falta de reductores de velocidad en sede A.	Infraestructura	3 
Agresiones verbales a estudiantes y de comunidad de la IED por parte de trabajadores en entorno escolar.	Comportamiento	3 
Poca presencia de policía en entornos escolares.	Infraestructura	5 
Ubicación de basuras alrededor de la institución.	Infraestructura	5 
Andenes en mal estado en sede A .	Infraestructura	3 
Andenes en mal estado en sede B.	Infraestructura	5 
No hay losetas táctiles ni rampas de acceso para personas en condición de discapacidad.	Infraestructura	5 
Caminar por la mitad de la calzada.	Comportamiento	5 
Falta de ciclo infraestructura en alrededores de la IED: conflicto peatón-ciclista. Sede A.	Infraestructura	5 
Falta mantenimiento de señalización existente: Sede A.	Infraestructura	3 
Pavimento fragmentado en sede A.	Infraestructura	1 

RIESGO	CLASIFICACIÓN	VALORACION
Falta infraestructura apropiada para acceso de personas en condición de discapacidad dentro de la IED.	Infraestructura	3 
El 5% de los estudiantes encuestados llegan como conductor de bicicleta. Los estudiantes que utilizan bicicleta no cuentan con elementos de protección, como el casco.	Comportamiento	5 
No se cuenta con zonas de ascenso y descenso para estudiantes que llegan en ruta escolar particular; el 13% de los estudiantes llegan en este medio.	Infraestructura	3 
Desconocimiento de los protocolos de atención.	Atención a víctimas	1 
Más del 50% de la población encuestada se desplaza en calidad de peatón.	Comportamiento	3 
El 13% de los estudiantes llegan en ruta escolar particular.	Vehículos seguros	3 
El 2% de los estudiantes encuestados llegan como pasajeros de motocicleta.	Comportamiento	1 
El 10% de los estudiantes encuestados llegan como pasajeros de vehículos y el 4% como pasajeros en Transmilenio.	Comportamiento	1 
Siniestros viales que comprometen a estudiantes; capacitación en Primer respondiente.	Atención a víctimas	1 
Excesos de velocidad por parte vehículos particulares en entorno de las sedes A y B.	Comportamiento	5 

Fuente: Elaboración propia.



# 8. Plan de acción

Considerando los riesgos identificados a partir del diagnóstico, a continuación se presenta el plan de acción de movilidad escolar del colegio Prado Veraniego IED. La ejecución de cada una de las actividades se plantea teniendo en cuenta un plazo propuesto y una periodicidad.

## PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

### INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED**

Barrio o municipio: Localidad de Suba

### FICHA TÉCNICA N.º 1

Acciones para ser desarrolladas por Secretaría Distrital de Movilidad y Transmilenio, S.A.

OBJETIVO	Realizar las gestiones pertinentes ante las entidades distritales competentes para sensibilización en seguridad vial, cultura ciudadana y la implementación de la señalización, mantenimiento y conservación de la infraestructura vial y el mobiliario urbanístico.	
LÍNEA ESTRATÉGICA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comportamiento humano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infraestructura</li> </ul>
RIESGOS ASOCIADOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de señalización horizontal y vertical de las sedes A y B.</li> <li>Conflictos entre estudiantes en la vía.</li> <li>Aglomeración a la salida de la jornada escolar de la institución (puertas y andenes), jornadas mañana y tarde.</li> <li>Falta de reductores de velocidad en sede A.</li> <li>Falta mantenimiento de señalización existente en sede A.</li> <li>El 10% de los estudiantes encuestados llegan como pasajeros de vehículos y el 4% como pasajeros en Transmilenio.</li> <li>Excesos de velocidad por parte de vehículos particulares en el entorno de las sedes A y B.</li> <li>El 5% de los estudiantes encuestados llegan como conductor de bicicleta; los estudiantes que utilizan bicicleta no cuentan con elementos de protección, como el casco.</li> <li>Más del 50% de la población encuestada se desplaza en calidad de peatón.</li> <li>El 13% de los estudiantes llegan en ruta escolar particular.</li> <li>El 2% de los estudiantes encuestados llegan como pasajeros de motocicleta.</li> <li>Caminar por la mitad calzada.</li> </ul>	

	ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	Plan aula "Mi colegio, mi ciudad" (bachillerato).	Corto	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad
2	Formación de promotores escolares en seguridad vial.	Corto	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad
3	Actividades lúdicas para estudiantes de primaria en temas de seguridad vial y comportamiento ciudadano (teatro).	Corto	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad
4	Capacitación a padres de familia en seguridad vial y comportamiento ciudadano.	Mediano	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad
5	Trasmichiquis para estudiantes de primaria (conocimiento del sistema, tarjetas SITP y cultura Transmilenio).	Corto	Anual	Transmilenio S.A.
6	Recorrido a Transmicable.	Corto	Anual	Transmilenio S.A.
7	Personalización de Tarjetas SITP.	Corto	Anual	Transmilenio S.A.
8	Capacitación a docentes en temas de seguridad vial y Ley 1503 de 2011.	Mediano	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad
9	Implementación de señalización horizontal (reductores de velocidad, estoperoles y pictograma de zona escolar) y vertical (zona escolar, prohibido parquear, zona 30 Km/h) en entornos escolares del colegio Prado Veraniego, sedes A y B.	Corto	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad
10	Realizar mantenimiento a la señalización vertical y horizontal del entorno escolar.	Corto	Anual	Secretaría Distrital de Movilidad

64

**Indicador de resultado**  $\frac{\text{N.º de actividades realizadas}}{\text{N.º de actividades programadas}}$

**NOTA ACLARATORIA:** El colegio se encargará de enviar el oficio, a la Dirección de Infraestructura de la SED, solicitando el acondicionamiento de los espacios y cada docente mantendrá actualizado su curso de Primer respondiente tanto virtual como práctico.

## PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

### INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED**

Barrio o municipio: Localidad de Suba

### FICHA TÉCNICA N.o 2

Acciones para ser desarrolladas colegio Prado Veraniego IED.

<b>OBJETIVO</b>	Implementar acciones pedagógicas dirigidas a toda la comunidad educativa con el objetivo de fortalecer los hábitos seguros en la vía y desplazamientos; promover el conocimiento de los diferentes protocolos de atención a víctimas y, de igual forma, manifestar a la SED la necesidad de acondicionar la infraestructura interna.		
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestión interinstitucional</li> <li>Comportamiento humano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infraestructura</li> <li>Atención a víctimas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vehículos seguros</li> </ul>
<b>RIESGOS ASOCIADOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conflictos entre estudiantes en vía.</li> <li>Aglomeración a la salida de la jornada escolar de la institución (puertas y andenes), jornadas mañana y tarde.</li> <li>Agresiones verbales a estudiantes y de la comunidad de estudiantes de la IED por parte de trabajadores en el entorno escolar.</li> <li>Falta infraestructura apropiada para acceso de personas en condición de discapacidad dentro de la IED.</li> <li>Desconocimiento de los protocolos de atención.</li> <li>Siniestros viales que comprometen a estudiantes.</li> </ul>		

	ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	Taller sobre resolución de conflictos en desplazamiento de estudiantes en entorno escolar.	Mediano	Única	Comité de Movilidad Escolar. A cargo de Tatiana Cantillo
2	Socialización de protocolos de atención en siniestros viales.	Mediano	Única	Colegio Prado Veraniego IED. Comité de Convivencia
3	Actividades que promuevan la socialización y difusión del PME y su contenido.	Corto	Continuo	Comité de Movilidad Escolar
4	Curso Primer respondiente, virtual y presencial.	Corto	Única	Planta de docentes
5	Solicitar, a través de oficio a la Dirección de construcciones escolares de la SED, la adecuación de espacios accesibles para las personas en condición de discapacidad.	Mediano	Única	Comité de Movilidad Escolar
6	El colegio, desde el área de inclusión, trabajará con los niños y niñas en inclusión: Cartilla “Ambientes accesibles y seguros: Clave para la construcción de una movilidad incluyente”.	Corto		Docente de apoyo, Tatiana Cantillo, y Jenny Morales.
7	En informativo institucional virtual de comunicación y socialización “Vibra” creará un sección para la difusión y promoción del PME.	Corto	Semanal	A cargo de Karen Garzón, María Elvira Gómez y Willy Orjuela.

**Indicador de resultado**  $\frac{\text{N.º de actividades realizadas}}{\text{N.º de actividades programadas}}$

**NOTA ACLARATORIA:** El colegio se encargará de enviar el oficio, a la Dirección de Infraestructura de la SED, solicitando el acondicionamiento de los espacios y cada docente mantendrá actualizado su curso de Primer respondiente tanto virtual como práctico.

## PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

## INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: COLEGIO PRADO VERANIEGO IED

Barrio o municipio: Localidad de Suba

## FICHA TÉCNICA N.º 2

Alcaldía local de Suba - Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y Policía Nacional

OBJETIVO	Realizar trabajo interinstitucional con el fin de promover un entorno escolar sano y seguro en los desplazamientos de la comunidad educativa.	
LÍNEA ESTRATÉGICA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comportamiento humano</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infraestructura – Espacio público.</li> </ul>
RIESGOS ASOCIADOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Agresiones verbales a estudiantes de la IED por parte de trabajadores en entorno escolar.</li> <li>Invasión del espacio público; vehículos parqueados al lado y lado de la calzada.</li> <li>Poca presencia de policía en entornos escolares.</li> <li>Ubicación de basuras alrededor de la institución.</li> <li>Andenes en mal estado, sede A.</li> <li>Andenes en mal estado, sede B.</li> <li>No hay losetas táctiles ni rampas de acceso para personas en condición de discapacidad.</li> <li>Falta de ciclo infraestructura en alrededores de la IED; conflicto peatón-ciclista. Sede A.</li> <li>Pavimento fragmentado en sede A.</li> </ul>	

66

	ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	Enviar oficio a Alcaldía local de Suba y Gestor de movilidad, solicitando operativo de control para invasión de espacio público y ubicación de basuras en el entorno escolar, sede A.	Corto	Única	Alcaldía local de Suba y gestor local de Secretaría de Movilidad
2	Solicitar apoyo a policía de la localidad con el fin de mitigar las situaciones de seguridad en el entorno escolar.	Corto	Única	Policía Nacional (Cuadrante)
3	Solicitar al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), o a la Alcaldía local de Suba, el arreglo de andenes, ubicación de losetas táctiles y adecuación de malla vial del entorno escolar del colegio Prado Veraniego.	Corto	Única	IDU/ Alcaldía Local de Suba
4	Solicitar a Acueducto y Alcantarillado y/o Alcaldía local, retirar las basuras que con frecuencia se observan en entorno escolar.	Corto	Única	Acueducto y Alcantarillado y/o Alcaldía local de Suba

Indicador de resultado  $\frac{\text{N.º de actividades realizadas}}{\text{N.º de actividades programadas}}$

**NOTA ACLARATORIA:** El colegio se encargará de enviar el oficio, a la Dirección de Infraestructura de la SED, solicitando el acondicionamiento de los espacios y cada docente mantendrá actualizado su curso de Primer respondiente tanto virtual como práctico.

# 9. Acciones ejecutadas

De acuerdo con las acciones establecidas, a continuación se presentan las fichas de seguimiento de aquellas que ya fueron ejecutadas, dando cumplimiento al desarrollo del Plan de acción de movilidad escolar del colegio Prado Veraniego IED.

## FICHA N.º 1

### INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED**

Barrio o municipio: Localidad de Suba

### FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Exploración cartilla “Ambientes accesibles y seguros: clave para la construcción de una movilidad incluyente”.
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	3 septiembre de 2019
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Secretaría Distrital de Movilidad, Tatiana Cantillo (Educadora Especial IED Prado Veraniego)

67

### DESCRIPCIÓN

Previo conocimiento de la cartilla “Ambientes seguros y accesibles: clave para una movilidad incluyente” se trabajó con los estudiantes de inclusión de los grados 503 y 504 la elaboración de un rompecabezas denominado “Midiendo riesgos”. Esta actividad de construcción pretende la identificación de los riesgos de desplazamiento en su entorno escolar y la generación de estrategias de prevención para una movilidad segura.



## FICHA N.º 2

## INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: COLEGIO PRADO VERANIEGO IED

Barrio o municipio: Localidad de Suba

## FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Plan aula “Mi colegio, mi Ciudad”, estudiantes de bachillerato
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	4 y 5 de marzo de 2019 (JM) y 6 y 7 marzo de 2019 (JT)
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Secretaría Distrital de Movilidad ( Pedagoga Nolmy Quiñones)

## DESCRIPCIÓN

Aula por aula los pedagogos de la Secretaría Distrital de Movilidad realizaron formación en seguridad vial y comportamiento ciudadano. Se abordan temas como actores viales (peatón, conductor, pasajero, ciclista y motociclista), normatividad y cultura ciudadana, entre otros.



### FICHA N.º 3

#### INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED**

Barrio o municipio: Localidad de Suba

#### FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Teatro “Caperucita roja y el lobo veloz”
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	27 y 28 de mayo 2019 (Sede B – JM y JT).
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Secretaría Distrital de Movilidad (Pedagoga Nolmy Quiñones).

#### DESCRIPCIÓN

Adaptación del cuento clásico infantil Caperucita roja y el lobo feroz.

Sensibilizar a los niños y niñas frente a la importancia de reconocer y utilizar los pasos seguros para proteger la vida. Se trabaja con los niños de primaria. En la obra de teatro se aborda el tema de seguridad vial y comportamiento ciudadano. Se fortalece el tema de los pasos seguros para peatón y se trabaja sobre el tema de cultura ciudadana. La obra es dirigida a estudiantes de primaria, con divertidos personajes que motivan a los niños a cuidarse en la vía.

## FICHA N.º 4

## INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED**

Barrio o municipio: Localidad de Suba

## FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Formación promotores escolares en seguridad vial - PESVI
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	13,14 y 15 marzo de 2019 (Sede A- JM) y 27 y 28 mayo y 4 de junio 2019.
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Secretaría Distrital de Movilidad (Pedagoga Nolmy Quiñones).

## DESCRIPCIÓN

Formación a estudiantes de los grados 8º, 9º y 10º en torno al tema de seguridad vial y comportamiento ciudadano. Se desarrolla en tres sesiones de tres horas cada una. Temas como seguridad vial, cultura ciudadana, normatividad vigente, actores viales, pasos seguros y competencias ciudadanas, entre otros. También se desarrolla el proyecto en seguridad vial y comportamiento ciudadano que beneficie a la IED.

70



FICHA N.º 5

INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED**

Barrio o municipio: **Localidad de Suba**

FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Trasmichiquis
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	18, 27 y 29 de marzo de 2019 (Sede B).
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Transmilenio S.A. (Gestora Social, Mabel Carrasquilla).

DESCRIPCIÓN

Se realizó la actividad de Trasmichiquis para los niños del colegio: programa de formación en cultura Transmilenio, el cual busca fomentar competencias ciudadanas en niños y jóvenes, formando ciudadanos con valores éticos, respetuosos de lo público, que ejerzan los derechos humanos, cumplan sus deberes sociales y convivan en paz. Son actividades lúdicas para casa y otras, diseñadas para la población entre 4 y 10 años: títeres, coloreado, pinturitas y recreación dirigida.



## FICHA N.º 6

## INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: COLEGIO PRADO VERANIEGO IED

Barrio o municipio: Localidad de Suba

## FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Taller de seguridad y convivencia – Plan aula
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	5, 7, 11, 12, 13 y 14 de marzo de 2019
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Transmilenio S.A. (Gestora social, Mabel Carrasquilla)

## DESCRIPCIÓN

Se realizó la actividad aula por aula, de sensibilización y formación a estudiantes de bachillerato, en modo taller desarrollado en tres momentos: Capacitación básica del sistema (componentes del sistema, diferencia entre sistema troncal y zonal, tarifas, trasbordos y beneficios tarifarios, consulta de rutas en página web y explicación aplicaciones Moovit y Google Maps. Reflexión colectiva (construcción colectiva de nuevos comportamientos en el sistema, reflexión y búsqueda de alternativas de soluciones a comportamientos nocivos). Afianzamiento de conceptos (participantes desarrollan actividades lúdicas, sopa de letras y crucigrama para reforzar conceptos).

FICHA N.º 7

INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED**

Barrio o municipio: Localidad de Suba

FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Jornada personalización de tarjetas y atención a padres.
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	10 de mayo de 2019
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Transmilenio S.A. (Gestora social, Mabel Carrasquilla)

DESCRIPCIÓN

El día citado con la institución se realizó una jornada para personalizar las tarjetas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), con el fin de que los miembros de la comunidad educativa tuviesen la oportunidad de tramitarla. Ese mismo día se realizó atención a padres de familia cuyos hijos deseaban tramitar su tarjeta personalizada, para lo cual los padres debían adjuntar algunos documentos y realizar el trámite. Se resolvieron inquietudes y se escucharon sugerencias de parte de los padres.



## FICHA N.º 8

## INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: COLEGIO PRADO VERANIEGO IED

Barrio o municipio: Localidad de Suba

## FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Recorrido Transmicable convenio IDT
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	22 abril de 2019
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Transmilenio S.A. (gestora social, Mabel Carrasquilla)

## DESCRIPCIÓN

El recorrido pedagógico por el sistema es una actividad desarrollada por el gestor social de Transmilenio, que permite evaluar los conceptos teóricos por medio de una experiencia vivencial que fortalece el proceso de aprendizaje con la comunidad educativa para que puedan reconocer el funcionamiento e interactuar con el sistema y la ciudad.

Esta actividad se llevó a cabo el día 22 de abril de 2019; se tuvo el acompañamiento de docentes del colegio previo consentimiento de los padres y acudientes de los estudiantes participantes en el recorrido pedagógico.

FICHA N.º 9

INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED**

Barrio o municipio: Localidad de Suba

FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Pieza campaña antievasión
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	10 de abril de 2019
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Transmilenio S.A. (gestora social, Mabel Carrasquilla)

DESCRIPCIÓN

El día 10 de abril hacen presencia en el colegio Prado Veraniego profesionales de prensa y comunicaciones de Transmilenio S.A para realizar una pieza comunicativa donde aparecen estudiantes del colegio. Esta pieza tiene como fin trabajar el tema de antievasión en el sistema Transmilenio. Esta actividad se desarrolló con visto bueno y supervisión del colegio.



## FICHA N.º 10

## INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: COLEGIO PRADO VERANIEGO IED

Barrio o municipio: Localidad de Suba

## FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Oficio enviado a la Alcaldía local de Suba
LÍNEA ESTRATÉGICA	Infraestructura segura - Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	27 de mayo de 2019
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Alcaldía local de Suba

## DESCRIPCIÓN

El colegio envía Derecho de Petición, cuya referencia es “Solicitud requerimiento infraestructura vial”.  
Se hacen peticiones concretas frente a:

- La intervención para la recuperación por invasión del espacio público.
- Solicitud de señalización horizontal y vertical.
- Presencia de la policía.
- Jornadas pedagógicas a vecindario para protección a estudiantes.
- Gestionar cámaras de seguridad en ambas sedes.
- Gestionar ante autoridades competentes la recolección de escombros y basuras en alrededores para las dos sedes.

RAD No. 2019- 611- 014872 – 2 Área de Gestión Policía.

Este oficio fue enviado con el fin de mitigar los riesgos encontrados en la fase de diagnóstico en el marco de la construcción del Plan de Movilidad Escolar de la institución.

Con copia a Personería y Contraloría.

## FICHA N.º 11

### INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED**

Barrio o municipio: Localidad de Suba

### FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Oficio enviado a Alcaldía local de Suba
LÍNEA ESTRATÉGICA	Infraestructura segura - Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	30 agosto de 2019
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Alcaldía local de Suba

### DESCRIPCIÓN

El colegio envía oficio a la Alcaldía local de Suba, cuya referencia es “Solicitud requerimiento infraestructura vial”. Se hace peticiones concretas frente a:

- Arreglo de andenes entorno escolar sede A y B.
- Ubicación de losetas táctiles, sedes A y B.
- Mantenimiento y adecuación malla vial, sedes A y B.

RAD. SDM:229919- 30/08/2019. Subdirección Señalización – Traslado por competencia.

## FICHA N.º 12

### INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: **COLEGIO PRADO VERANIEGO IED**

Barrio o municipio: Localidad de Suba

### FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Oficio enviado a Secretaría Distrital de Movilidad
LÍNEA ESTRATÉGICA	Infraestructura segura - Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	30 agosto de 2019
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Secretaría Distrital de Movilidad

### DESCRIPCIÓN

El colegio envía oficio a la Secretaría Distrital de Movilidad, con la siguiente solicitud:

- Ubicación de señalización horizontal (reductor de velocidad, estoperoles y pictograma de zona escolar) de las dos sedes.
- Ubicación de señalización vertical (zona escolar, prohibido parquear y señalización de 30KM/H de las dos sedes.

RAD No. 2019- 611 – 025413 -2 ( 30 agosto de 2019).

## FICHA N.º 13

## INFORMACIÓN GENERAL

Colegio: COLEGIO PRADO VERANIEGO IED

Barrio o municipio: Localidad de Suba

## FICHA DE SEGUIMIENTO / ACCIONES EJECUTADAS

ACCIÓN EJECUTADA	Participación en foro de promotores escolares en seguridad vial
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento humano
FECHA DE EJECUCIÓN	1 de octubre de 2019
RESPONSABLE	Comité de Movilidad Escolar
ENTIDAD EXTERNA QUE APOYA	Secretaría Distrital de Movilidad

## DESCRIPCIÓN

El colegio Prado Veraniego fue invitado por la Secretaría Distrital de Movilidad para participar en el Foro de promotores escolares en seguridad vial.

El VII Foro “Liderazgo juvenil en seguridad vial y cultura para la movilidad” cuyo objetivo fue:

Fortalecimiento continuo de las capacidades de los líderes juveniles que han participado en los procesos de formación en seguridad vial y cultura para la movilidad, encaminada al logro de organizaciones efectivas de aprendizaje.

- Llevado a cabo en el colegio Técnico Francisco José de Caldas.
- Fecha: 1 de octubre de 2019.
- Hora: 7:00 a.m. a 2:00 p.m.

## 10. Bibliografía

Alcaldía Mayor de Bogotá. (30 de diciembre de 2015). Decreto 594, “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar –PME para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”.

Alcaldía Mayor de Bogotá. Dinámica de la Construcción, por Usos Rafael Uribe Uribe. En línea Disponible en: <https://www.catastrobogota.gov.co/sites/default/files/13.pdf>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (28 de julio de 2000). Decreto 619, “Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital”.



@Educacionbogota /Educacionbogota



Educacionbogota



@educacion\_bogota



[www.educacionbogota.edu.co](http://www.educacionbogota.edu.co)

**Secretaría de Educación del Distrito**

Avenida El Dorado No. 66 - 63

Teléfono: (57+1) 324 1000 Ext.: 3126

Bogotá, D. C. - Colombia