

COLEGIO JOSÉ ASUNCIÓN SILVA I.E.D

PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR

COOPERACIÓN TÉCNICA – DIRECCIÓN DE BIENESTAR ESTUDIANTIL

PROFESIONAL – MIGUEL DAVID SANTANA R.



Tabla de contenido

Localidad Engativá – IED José Asunción Silva.....	5
1. Ficha Técnica.....	5
2. Introducción.....	6
3. Antecedentes.....	7
3.1. Marco Normativo del Plan de Movilidad Escolar.....	7
3.2. Datos de Accidentalidad en el Distrito Capital.....	11
4. Características de Movilidad del Colegio.....	14
5. Proyecto Institucional Educativo – PEI.....	14
5.1. Misión.....	14
5.2. Visión.....	15
6. Comité y Política de Movilidad Escolar.....	15
6.1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar.....	15
6.2. Política de Movilidad Escolar.....	16
6.3. Objetivo General de Movilidad Escolar.....	17
7. Diagnóstico: Instrumentos Aplicados.....	17
7.1. Datos de Desplazamiento estudiantes.....	17
7.2. Datos de Desplazamiento comunidad educativa.....	20
7.3. Entorno.....	20
7.4. Encuesta de Percepción.....	26
7.5. Cartografía Social.....	29
7.6. Diagnóstico Bici usuarios con bicicletas particulares.....	29
8. Análisis de Resultados.....	30
9. Ficha describiendo Objetivos, Acciones, Evaluación y Seguimiento.....	32
10. Divulgación y Promoción del Plan de Movilidad Escolar.....	40
11. Directorio de Rutas para Gestión.....	40
12. Anexos.....	¡Error! Marcador no definido.
12.1. Instrumentos de recolección de datos.....	¡Error! Marcador no definido.
12.2. Actas de Reunión y/o Gestión.....	¡Error! Marcador no definido.
12.3. Protocolo de Atención a Víctimas de Siniestros Viales.....	¡Error! Marcador no definido.



Lista de Fotografías

Fotografía 1 Colegio José Asunción Silva Sede A	5
Fotografía 2 Acceso lateral, Colegio José Asunción Silva, Calle 90, junio 2017	21
Fotografía 3 Andenes, Colegio José Asunción Silva, 2016	22
Fotografía 4 Calle 90, Colegio José Asunción Silva, junio 2017.....	22
Fotografías 5 Intersección crítica calle 90 con transversal 94l, junio 2017	23
Fotografías 6 Intersección crítica calle 90 con transversal 94l, junio 2017.....	24
Fotografía 7 Siniestro de SIPT, Colegio José Asunción Silva, Calle 90, enero 2015	24
Fotografía 8 Intersección Carrera 91 con Calle 90, Colegio José Asunción Silva, junio 2017	25

Lista de Gráficas

Gráfica 1 Total de siniestros menores de edad por localidad, Bogotá D.C., enero a julio de 2017 ..	12
Gráfica 2 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por los Estudiantes en una semana típica (5 viajes), Colegio José Asunción Silva Sede A, Localidad Engativá, abril 2017	18
Gráfica 3 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por la Comunidad Educativa en una semana típica (5 viajes), Colegio José Asunción Silva Sede A, Localidad Engativá, abril 2017	20
Gráfica 4 Localidades de Origen, Estudiantes Colegio José Asunción Silva A, Localidad Engativá, mayo 2017.....	26
Gráfica 5 Miedos en los desplazamientos, Estudiantes Colegio José Asunción Silva, mayo 2017	27
Gráfica 6 Aspectos que tranquilizan en los desplazamientos, Estudiantes Colegio José Asunción Silva, mayo 2017	28



Lista de Tablas

Tabla 1 Normograma sobre Movilidad, Colombia.....	9
Tabla 2 Siniestros menores de edad por localidad y por mes, Bogotá D.C., enero a julio de 2017 ..	11
Tabla 3 Menores de edad fallecidos en siniestros viales por rango de edad y sexo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017.....	12
Tabla 4 Menores de edad fallecidos en siniestros viales por condición, Bogotá D.C., enero a agosto de 2017	13
Tabla 5 Menores de edad lesionados en siniestros viales por rango de edad y sexo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017.....	13
Tabla 6 Menores de edad lesionados como pasajero y acompañante por Vehículo, Bogotá D.C., enero a julio de 2017.....	13
Tabla 7 Menores de edad lesionados como conductores por Vehículos, Bogotá D.C., enero a julio de 2017	13
Tabla 8 Lista de riesgos Población Vulnerable, Colegio José Asunción Silva Sede A, abril 2017	19
Tabla 9 Oportunidades y falencias frente a infraestructura y espacio público.....	25
Tabla 10 Cursos con Bici-usuarios	29
Tabla 11 Divulgación y Promoción, IED Ricaurte, septiembre 2017	40

Localidad Engativá – IED José Asunción Silva

Fotografía 1 Colegio José Asunción Silva Sede A



1. Ficha Técnica

- **Dirección Sede A:** Carrera 92 No. 89-79
- **Sede B:** Calle 91 No. 89 A 42
- **Nombre del Rector:** Judith Guevara Uribe
- **Teléfonos de contacto:** 2512811
- **Correo Electrónico rector:** judithgue@gmail.com
- **Docentes enlaces:**
 - Amparo Remolina. Coordinadora Bachillerato
 - Pedro Torres. Coordinador Primaria
 - José Suárez. Enlace de Movilidad
- **Relación de los actores institucionales:** personal docente: se logró recoger datos de 27 docentes de 35 en la jornada única.
Estudiantes: 1013 estudiantes
- **Siniestros viales:** en el colegio se reportan 2 casos de hospitalizaciones y valoraciones por siniestros viales, sin un registro especial para este tipo de acontecimientos.
- **Nombre del responsable PIBES:** Tatiana Esquivel
- **Nombre gestor Territorial ME:** Viviana Carranza
- **Nombre pedagogo ACB:** Geovany Alfaro

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

2. *Introducción*

Dando cumplimiento al decreto 594 de 2015 y a la ley 1503 de 2011, la institución educativa José Asunción Silva, en el marco de los Planes integrales de Bienestar Estudiantil, se dio a la tarea de emprender la construcción de los Planes de Movilidad, como una responsabilidad con la vida de la comunidad educativa. Es sabido que el tema de la seguridad vial, es una problemática de salud pública que abre bastas alternativas de solución y oportunidades para trabajar, tanto la seguridad en las vías, como la movilidad responsable, activa y sostenible.

En este sentido, el presente documento es resultado de todo un trabajo mancomunado de la institución, a nombre del comité de movilidad y la Secretaría de Educación Distrital, en armonía con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y otras entidades, para configurar un Plan que busque insertarse en la dinámica y derroteros de la institución, independientemente de una administración distrital o de un cuerpo docente y administrativo determinado.

El Plan de Movilidad Escolar del colegio José Asunción Silva, es uno de los primeros de Bogotá y del país, sabiendo que es una institución pionera, junto con otros 43 colegios, en dar la vuelta y acoger una perspectiva en pro de la seguridad vial y de la movilidad segura, sostenible y activa. Su particularidad está en que se propone como toda una organización realista, a partir de diagnósticos basados en la realidad de la comunidad educativa y del entorno, y de acuerdo a las oportunidades o recursos con que la institución cuenta y sobre todo, la oferta misma de la administración distrital, con los diferentes programas ofertados. Dicha organización significa un plan de acción frente a riesgos concretos de movilidad, en el cual, la corresponsabilidad garantiza que se lleve a cabo, como un compromiso de atender a la movilidad desde su dimensión de interacción con diferentes ámbitos de la vida cotidiana y sobre todo teniendo en cuenta 5 líneas que supone cualquier Plan de Movilidad Escolar de acuerdo a la normatividad y a la guía técnica asignada por la SDM.

De tal manera, la gestión interinstitucional, la preocupación y acción por la seguridad de los vehículos y de la infraestructura, la formación o educación vial, la atención a las víctimas y la movilidad activa y sostenible, son ejes que transversalizados en una filosofía inserta en los procesos internos del colegio, permitirán comprender, sentir y accionar para lograr una movilidad segura, participativa y sostenible. Segura, porque las tareas serán reales y concretas, proyectadas por enfoques directos hacia los problemas priorizados por la misma institución. Participativa debido a que, en dicha priorización, toda la comunidad educativa está involucrada desde el levantamiento de la información y diagnósticos, hasta la gestión para la acción y el compromiso para cambiar hábitos que aumentan los riesgos o la probabilidad de ocurrencia de siniestros. Finalmente, sostenible, porque el énfasis en los peatones y bici-usuarios, como principales actores de la vía en los entornos y desplazamientos del colegio, potencializa tomar acciones desde diferentes frentes para configurar ciudadanos más responsables con el espacio público, la ciudad y con sus propias vidas, dado que desde padres, docentes y estudiantes haciendo uso conciente,

sistemático y alternativo de sus propios recursos y disminuyendo el transporte motorizado particular, se vislumbran cambios a corto, mediano y largo plazo. Esto seguramente reflejará más bienestar personal y comunitario como un estado de disfrute de la ciudad, porque la responsabilidad personal estará enfocada en el medio ambiente y en el actuar tanto como participación ciudadana, como estrategia de autocuidado.

3. Antecedentes

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

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

3.1. Marco Normativo del Plan de Movilidad Escolar

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

3.1.1. Contexto normativo

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

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

- La vida es el valor máximo y todas las ideas y propósitos estarán encaminadas a protegerla y respetarla en el sistema de movilidad.



- Los actores viales fomentarán la capacidad de vivir en sociedad, promoviendo actitudes de convivencia y solidaridad en los espacios de movilidad.
- El cumplimiento de las normas de tránsito y transporte se realizará de manera libre y consciente por todos, convirtiendo así a la autorregulación en un mecanismo de educación y ejemplo.
- Todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los hechos de tránsito, realizadas bajo los parámetros de honestidad y rectitud. La responsabilidad y el compromiso son la base para el desarrollo de la política colombiana de seguridad vial, en las distintas escalas y niveles.

Ley 1503 de 2011.

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

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

Decreto 594 de 2015.

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

3.1.2. Normograma sobre Movilidad

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



Tabla 1 Normograma sobre Movilidad, Colombia

NORMA	EXPEDICIÓN	ASUNTO Y APLICABILIDAD
Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito Terrestre.	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Marco normativo que rige en todo el territorio nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
Ley 1355 de 2009	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Por medio de la cual se define la obesidad y las enfermedades crónicas no transmisibles asociadas a esta como una prioridad de salud pública y se adoptan medidas para su control, atención y prevención.
Ley 1083 de 2006	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Normas sobre planeación urbana sostenible. Movilidad sostenible en distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial. “Planes de movilidad” obligatorios.
Ley 1383 de 2010	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Reformas de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre
Ley 1503 de 2011	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Por la cual se promueven la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
Ley 1702 de 2013	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
Ley 1811 de 2016	CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA	Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito.
Decreto Distrital 319 de 2006	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C.
Decreto 449 de 2006	ALCALDÍA MAYOR DE	Plan Maestro de Equipamientos Educativos



	BOGOTÁ D.C.	para Bogotá D.C.
Decreto Distrital 164 de 2007	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Formación en seguridad vial escolar como proyecto pedagógico transversal del currículo para las IED públicas y privadas de Bogotá D.C.
Decreto 805 de 2008	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Medidas especiales para la prestación del servicio de transporte escolar.
Decreto Distrital 185 de 2012	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Comisión Intersectorial de Seguridad Vial
Decreto 2851 de 2013	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Decreto reglamentario de la Ley 1503
Decreto 348 de 2015	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Reglamenta el Transporte Especial
Decreto 1079 de 2015	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte
Decreto 1906 de 2015	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Modifica el Decreto 1079 de 2015 respecto al Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV
Decreto 431 de 2017	PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA	Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2, del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones
Decreto 594 de 2015	ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.	Plan Movilidad Escolar Distrital
Resolución 1740 de 2009: “Medidas para garantizar el acceso y permanencia de niños, niñas y adolescentes de Bogotá”	SECRETARIA DE EDUCACION DEL DISTRITO - SUBSECRETARIA DE ACCESO Y PERMANENCIA	Establece los criterios a tener en cuenta por toda la comunidad educativa garantizando el derecho a la educación
Resolución 1531 de 2014	SECRETARIA DE EDUCACIÓN DISTRITAL	Movilidad Escolar en la SED



Resolución 1565 de 2014	MINISTERIO DE TRANSPORTE	Guía metodológica para la elaboración del PESV
Resolución 2273 de 2014	MINISTERIO DE TRANSPORTE	Ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021
Resolución 151 de 2015	SECRETARIA DE EDUCACIÓN DISTRITAL	Modificación de la Resolución 1531 de 2014
Resolución 2278 de 2015	SECRETARIA DE EDUCACIÓN DISTRITAL	Creación del Comité de Seguridad Vial de la SED
Acuerdo 449 de 2010	CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	Se establece el Programa Caminos Seguros al Colegio como política distrital en Bogotá D.C.
Acuerdo 650 de 2016	CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	Se crea el programa “Innovadores Escolares en Seguridad Vial” en los planes de formación en seguridad vial escolar en el Distrito Capital.
Acuerdo 684 de 2017	CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	Se establecen los lineamientos para el diseño e implementación de la estrategia de Corredores Seguros en entornos académicos, culturales, de cultos y comerciales en el Distrito Capital.

3.2. Datos de Accidentalidad en el Distrito Capital

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

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

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

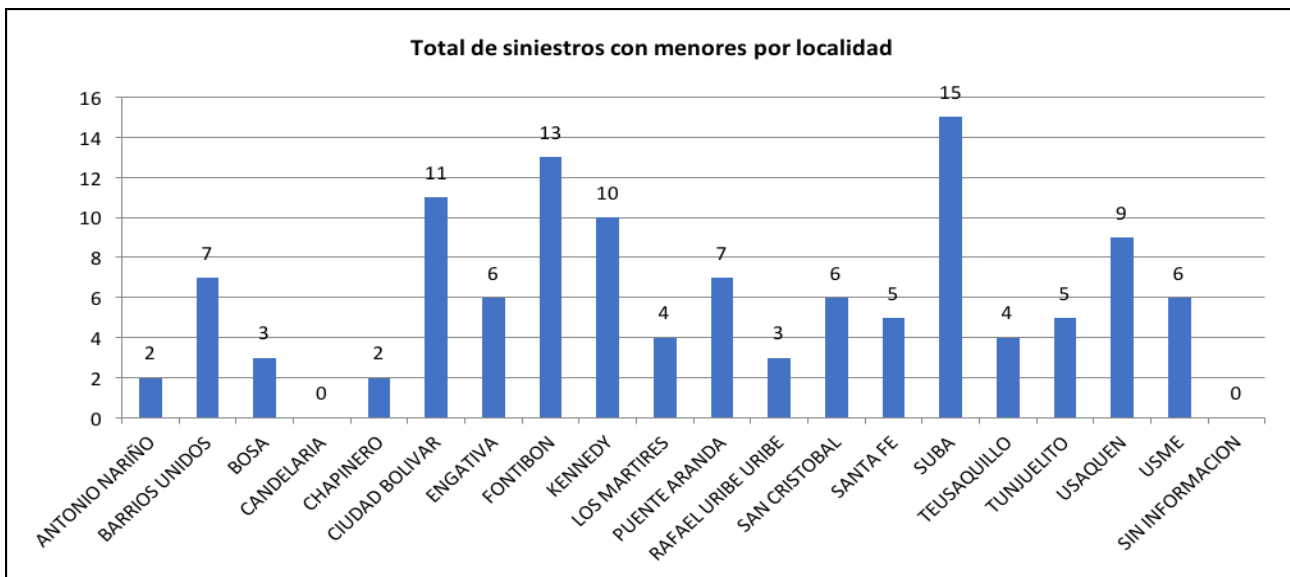
LOCALIDAD	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO
ANTONIO NARIÑO		1	2	2	5	1	2
BARRIOS UNIDOS	3	8	2	1	2	1	5



BOSA	7	8	11	7	15	14	10
CANDELARIA	1		3				
CHAPINERO	2	4	5	2	2	3	2
CIUDAD BOLIVAR	8	14	17	9	13	16	14
ENGATIVA	9	19	12	7	13	6	12
FONTIBON	3	8	2	4	6	3	6
KENNEDY	13	20	20	17	22	13	19
LOS MARTIRES	3	3	4	4	2	4	4
PUENTE ARANDA	6	4	5	7	6	7	4
RAFAEL URIBE URIBE	2	12	7	4	6	5	6
SAN CRISTOBAL	5	5	4	7	7	5	6
SANTA FE	2	3	1	2	4	6	6
SUBA	10	11	15	11	10	9	17
TEUSAQUILLO	1	4	2	2	4	7	5
TUNJUELITO	5	1	6	11	5	1	6
USAQUEN	4	11	9	6	7	11	7
USME	8	6	8	8	6	6	5
TOTAL	92	142	135	111	135	118	136

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

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



Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

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



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

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

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

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

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

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

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

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

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

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

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

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

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



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

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

Fuente: SIGAT II. Elaboración DSVCT- SDM

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

4. Características de Movilidad del Colegio

El colegio está cerca a varias vías principales como la calle 90, paralela a la calle 80, la carrera 91 que conecta con Suba y la avenida Cali, por tanto, el comercio y el flujo vehicular son altos con presencia de varias rutas de vehículos BRT y SITP.

Su ubicación está en una zona de comercio medio, frente a la plaza de mercado del barrio Quirigua y en zona residencial. El semáforo en la calle 90, vía conexas al colegio, por donde acceden muchos estudiantes, no tiene un intervalo peatonal. El semáforo que está en la calle 90, vía conexas al colegio, por donde acceden muchos estudiantes, no tiene un intervalo peatonal, esto hace que tengan que caminar a otro semáforo a una cuadra más donde si hay paso peatonal, pero del cual no se hace uso generalizado.

Una gran parte de los estudiantes reside en la localidad de Suba, esto incide en que los desplazamientos de los estudiantes sean largos, requiriendo usar medios de transporte motorizados y uso de la oferta de los servicios del componente de movilidad escolar.

5. Proyecto Institucional Educativo – PEI

A continuación, se encontrará la orientación general del colegio como derrotero académico desde su Proyecto Educativo institucional hasta su misión y visión. El Proyecto Educativo Institucional en su nombre "*ser, conocer, pensar y actuar en sana convivencia para la transformación social*" enfoca su método de educación en la actividad física y cultura dentro de una jornada única. En la primera infancia se han tenido avances de ampliación de cobertura y adecuación de espacios y dotación. Y en la media fortalecida hay articulación con el SENA.

5.1. Misión

Formar niños, niñas y jóvenes Felices y soñadores con altos índices de Autonomía, Identidad, Autoestima y Creatividad, capaces de transformar positivamente su realidad y proyectarse a la comunidad, mediante el desarrollo de capacidades del Ser, Vivir y Convivir, Conocer, Hacer y Trascender.

5.2. Visión

En el año 2022 el Colegio José Asunción Silva, estará posicionado como una institución que gradúa líderes de Alta calidad humana, felices creativos e innovadores.

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

6. *Comité y Política de Movilidad Escolar*

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

6.1. Conformación del Comité de Movilidad Escolar

El Comité para el Plan de Movilidad Escolar (PME) está planeado con la rectora Judith Guevara, para que participen representantes de la comunidad educativa. Su instalación formal se llevó a cabo en septiembre aun cuando durante el año, se realizaron acciones mancomunadas con las personas enlace y en sesiones de trabajo previas. Los participantes son:

- ✓ Judith Guevara - Rectora
- ✓ José Joaquín Suárez – Enlace de Movilidad
- ✓ Amparo Remolina – Coordinadora Bachillerato Sede A
- ✓ Pedro Torres – Coordinador Primaria Sede A
- ✓ Israel Portilla – Docente
- ✓ Rocío Buitrago – Docente enlace
- ✓ Stella Quitian – Madre representante
- ✓ Tatiana Esquivel – Gestora PIBES
- ✓ José Geovanny Alfaro – Pedagogo “Al Colegio en Bici”
- ✓ Martha Medina – Guía SDM- SED “Al Colegio en Bici”
- ✓ Martha Vargas – Gestor Transmilenio Localidad Engativá.
- ✓ Miguel Santana – Profesional SED-PME

6.2. Política de Movilidad Escolar

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

De lo anterior surgieron varios elementos expuestos así:

- ✓ Los objetivos de cada una de las actividades pensadas en pro de la movilidad segura de la comunidad educativa tendrán que ser claros y concisos, acordes a las condiciones de operación del colegio y a su PEI.
- ✓ Se formalizarán al estilo de protocolos, todas las medidas que sistemáticamente emprenda el colegio para manejar reglas, rutinas y eventualidades frente a servicios y actividades de movilidad segura y desplazamiento de estudiantes.
- ✓ Toda acción debe cuidarse de desconocer reflexiones para todos los actores de la vía y no solo centrarse en un punto de vista, teniendo en cuenta que cualquier posibilidad de vivir la ciudad, dentro y fuera de la institución educativa, es una oportunidad pedagógica de aprendizajes de vida.
- ✓ La orientación pedagógica de las acciones y proyectos de movilidad deberá responder a la premisa de que “el conocimiento llega por convicción previa desde el ser, el conocer y el hacer” además, toda información debe “bajarse a la realidad para generar hábitos y a partir de la fuerza de la repetición, generar cultura que haga realidad comportamientos seguros y ciudadanos.
- ✓ Finalmente, los ejes de la movilidad segura, es decir: gestión interinstitucional, vías y movilidad, vehículos seguros, educación vial, atención a víctimas y movilidad sostenible, todo ello deberá alinearse para la promoción de comportamientos adecuados para todos los actores de la vía y para la comunidad educativa en pleno.

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

La política de movilidad escolar del Colegio José Asunción Silva propende porque la vida de la comunidad educativa, tanto en el interior de la institución, como en el exterior, es decir, en la ciudad como espacio público y de aprendizaje, se lleve a cabo conforme a principios del ser, conocer y hacer que

armonicen los ejes de la movilidad segura, con la generación de hábitos y comportamientos seguros y respetuosos con el propio ser, con todos los actores de la vía y con el entorno que brinda la ciudad.

6.3. Objetivo General de Movilidad Escolar

Promover en los estudiantes y comunidad educativa, hábitos y comportamientos seguros y respetuosos con el propio ser, con todos los actores de la vía y con el entorno próximo de la ciudad.

7. *Diagnóstico: Instrumentos Aplicados*

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

D1. Se aplicó el instrumento a 757 estudiantes de la jornada única de la sede A y a 27 docentes de 35 de la misma sede, gracias al enlace del colegio encargado de la Movilidad Escolar.

D2. Se realizó la visita al entorno con una ingeniera de la Secretaría Distrital de Movilidad – DSVCT y se definieron dos recomendaciones para realizar adecuaciones de infraestructura alrededor del colegio descritas posteriormente.

D3. Se aplicó la encuesta con una muestra representativa de 113 estudiantes divididos proporcionalmente desde los grados 4º hasta 11º.

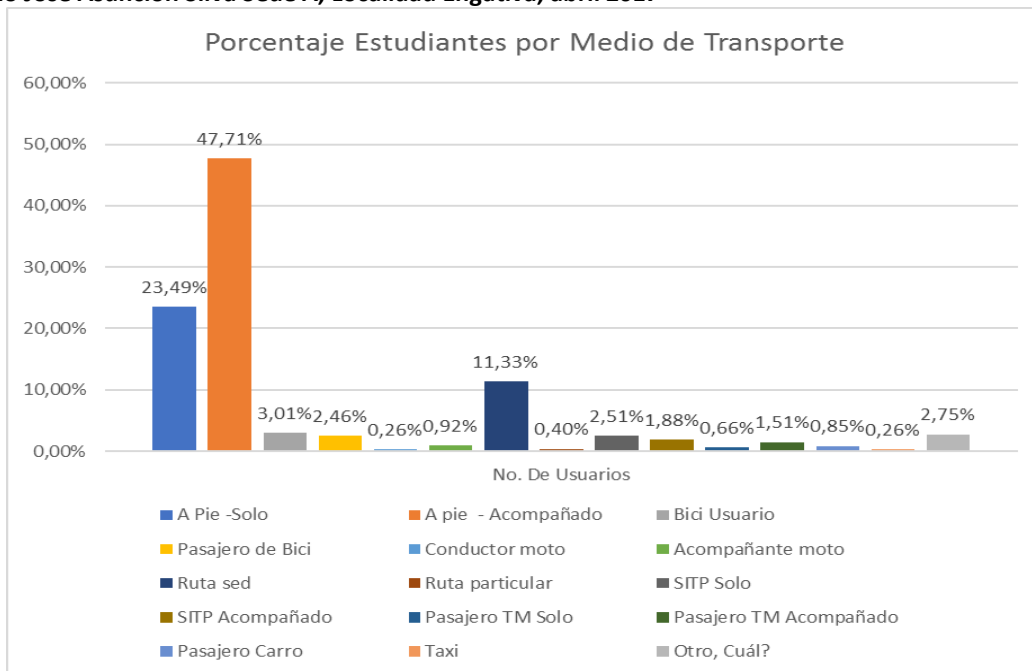
D4. La cartografía social se propuso como ejercicio de identificación espacial de conflictos viales, pero por indicación de la Rectora y debido a que el ejercicio se habría hecho en bastantes ocasiones atrás, sin tener un resultado tangible, se decidió omitir dicho diagnóstico.

D5. El pedagogo Geovanny Alfaro de ACB, realizó la encuesta de maniobrabilidad a estudiantes que llegan en su propia bicicleta a estudiar.

7.1. Datos de Desplazamiento estudiantes

Se recolectó información de cómo se desplazan los estudiantes de la jornada única de la sede A, la cual será tomada como modelo de construcción del Plan de Movilidad Escolar. Frente a los estudiantes, el total abordado fueron 757.

Gráfica 2 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por los Estudiantes en una semana típica (5 viajes), Colegio José Asunción Silva Sede A, Localidad Engativá, abril 2017



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

De la anterior gráfica se reconocen dos principales modos de desplazamiento de los estudiantes de la sede A, con 757 estudiantes abordados desde el grado segundo hasta undécimo. Por un lado, están los peatones que llegan acompañados a estudiar con un 47,71% y por otro, los peatones que llegan solos con un 23,49%. En menor proporción, pero con cantidades importantes, están quienes llegan en rutas escolares contratadas por la Secretaría de Educación, es decir 86 niños y niñas que representan 11,33% del total de estudiantes. Además, se encuentran 27 estudiantes bici-usuarios, 24 pasajeros de bici, 22 estudiantes que utilizan otros medios como buses o busetas y 20 que utilizan el SITP solos. En menor medida con menos del 2% están quienes llegan en SITP acompañados, Transmilenio, pasajeros de carro particular y de motocicleta.

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

La siguiente lista de usuarios de la vía, corresponde a la población vulnerable, designada así por ser estudiantes que están expuestos a mayores riesgos en los desplazamientos desde su hogar al colegio, debido a que como peatones caminan solos siendo menores de 12 años, no tienen implementos de seguridad siendo bici-usuarios, son pasajeros de motocicleta menores de 10 años contrario a lo que dicta la ley o viajan solos en transporte público.



Tabla 8 Lista de riesgos Población Vulnerable, Colegio José Asunción Silva Sede A, abril 2017

Riesgo	Grados	No. De estudiantes
Peatones solos	3ero a 5to	20
Bici-usuarios	3er a 11mo	27
Pasajero de bici	2do a 11mo	24
Pasajero moto	2do a 5to	7
Ruta particular	3ero a 6to	3
SITP y TM Solo	5to	2

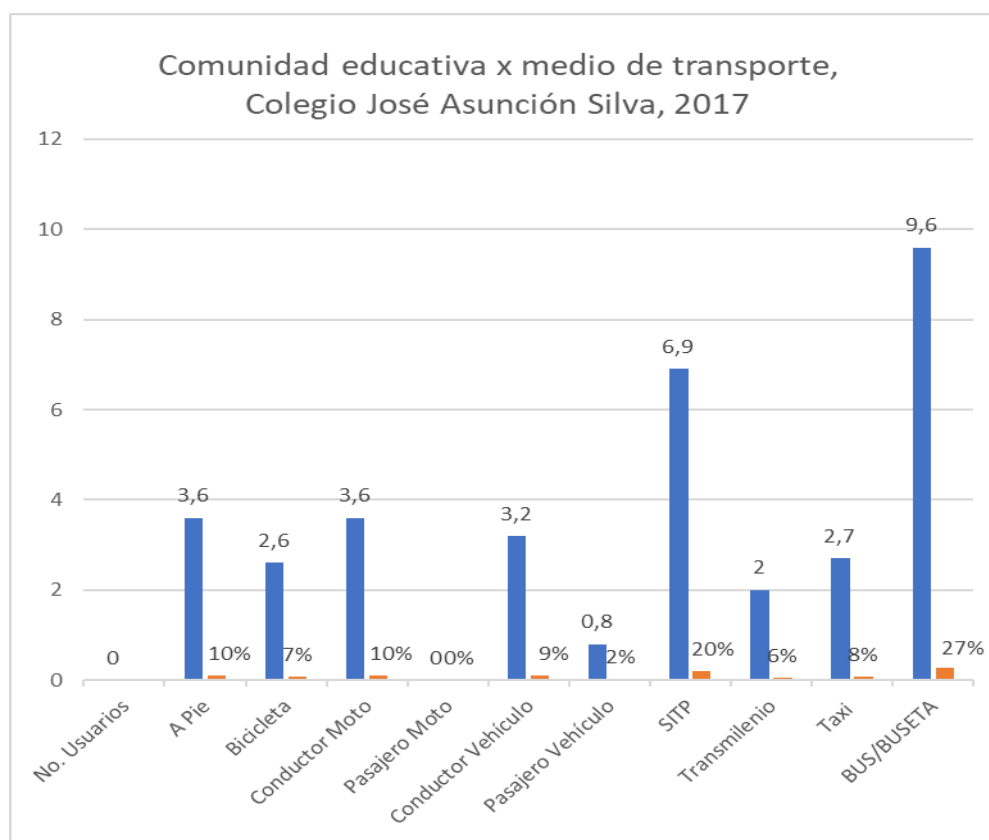
Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Como se observa en la Tabla 1, 83 estudiantes representan una población vulnerable por estar expuestos a mayores riesgos en sus desplazamientos, especialmente los 27 bici-usuarios que se movilizan sin implementos de seguridad, según información dada por el enlace del colegio, los 24 pasajeros de bicicleta quienes no comprenden el aumento de la probabilidad de siniestros por no habituarse a moverse en un vehículo unipersonal y los 20 peatones que siendo de primaria, llegan solos a estudiar.

7.2. Datos de Desplazamiento comunidad educativa

Con la comunidad educativa se lograron recoger datos de 35 entre docentes, vigilantes y administrativos.

Gráfica 3 Porcentaje, Modos de Transporte utilizados por la Comunidad Educativa en una semana típica (5 viajes), Colegio José Asunción Silva Sede A, Localidad Engativá, abril 2017



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

Los medios de transporte más utilizados por la comunidad educativa abordada, es decir, 35 docentes, son con un 27%, la buseta o bus tradicional, seguido con 20% el SITP. Luego, en proporción similar están quienes llegan a pie, conductores de moto, conductores de vehículo particular, pasajeros de taxi, bici-usuarios y pasajeros de Transmilenio, por último, están los pasajeros de vehículo particular. Es de anotar que los docentes se movilizan más en bus debido a que las rutas de SITP funcionan, pero su frecuencia es demasiado alta para esperarlos, según manifiestan ellos mismo.

7.3. Entorno

Se realizó la visita al entorno con ingeniera designado de SDM – DSVCT. Fueron dos puntos críticos frente a movilidad y seguridad vial, los que reconocieron en común: el semáforo de la



calle 90 con carrero 91 y el semáforo de la calle 90 con transversal 94l. Además, desde Suba Rincón, el camino de varios estudiantes es el mismo por la ronda del humedal Juan Amarillo donde la problemática principal es de seguridad y adicionalmente se identifica un punto crítico de intersección vehicular sin señalización, ausencia de andenes y la terminación de la cicloruta que obliga a entrar al barrio Luis Carlos Galán, reconocido por ser peligroso debido a los robos frecuentes, pandillismo y ollas de microtráfico. También desde Suba, se identifica un punto crítico de seguridad vial, la Avenida Cali con carrera 91 donde confluyen 4 vías y donde el paso peatonal y de bicis se hace problemático.

Iniciando el recorrido por la entrada del colegio al respaldo de la calle 90, es decir por la calle 89 bis hacia la transversal 94 c, se informa que por este camino los estudiantes toman sus rutas escolares, tanto hacia sus hogares como a clases de natación al Complejo Acuático. Esto se realiza así pues es más fácil para las rutas parquearse en la calle 90 entre transversal 94d y transversal 94c, sin obstaculizar el paradero de rutas SITP, por tanto, se le recomienda al personal del colegio, pedirles a los conductores que se ubiquen en esta vía máximo por 5 minutos mientras los estudiantes abordan el vehículo.

Fotografía 2 Acceso lateral, Colegio José Asunción Silva, Calle 90, junio 2017



Adicionalmente, se identifican rampas como acceso para personas con discapacidad, reportándose dos estudiantes con movilidad reducida que se ven beneficiados. El andén también tiene guías para personas con discapacidad visual.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Fotografía 3 Andenes, Colegio José Asunción Silva, 2016



Ya por la calle 90 se identifica parqueo irregular frente a la plaza de mercado del barrio Quirigua, infracción que ocasiona congestión vehicular en esta vía alterna a la calle 80, sobre todo en horas pico y fines de semana. Este parqueo también representa peligro para los estudiantes, pues al no haber un paso seguro, en cualquier extensión del andén los estudiantes descienden a vía y las probabilidades de siniestros aumentan, dado que estos vehículos funcionan como efecto sombra para peatones y conductores.

Fotografía 4 Calle 90, Colegio José Asunción Silva, junio 2017



En esta foto 4, se evidencia la calle 90 y al otro costado el parqueo irregular. Teniendo en cuenta que no es hora pico el flujo vehicular es bajo. También se ve la señalización horizontal y vertical de zona escolar y algunas rampas para acceso de personas con movilidad reducida.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

Fotografías 5 Intersección crítica calle 90 con transversal 94I, junio 2017



Estas fotografías evidencian la intersección vehicular de la calle 90 con transversal 94I. Cuenta con semáforos vehiculares, pero su ciclo no permite el paso de peatones desde ambos costados de la calle 90, a pesar de haber 3 cebras. De esta manera la ingeniera de la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito pasará informe a Secretaría de Movilidad para priorizar intervención y generar fases semafóricas peatonales y mejorar la señalización de zona escolar.



Fotografías 6 Intersección crítica calle 90 con transversal 94I, junio 2017



En las fotografías 6 se muestra la calle 90 hacia el oriente, exactamente donde parquean las rutas escolares. El andén se ve en buenas condiciones, pero hay un sector donde los vecinos del sector botan escombros y basuras. Antes este sector de botadero era en la esquina de la entrada del colegio por la carrera 91, pero el colegio aptó unas materas y plantas para resignificar el espacio, por lo que los vecinos escogen otras partes del andén para botar las basuras.

Fotografía 7 Siniestro de SIPT, Colegio José Asunción Silva, Calle 90, enero 2015



En el año 2015, hubo un siniestro vial bastante reconocido e importante en su momento, pues un bus del SIPT resultó adentro de las instalaciones del colegio ya que el conductor perdió el

control del vehículo, por suerte, en esa esquina el salón estaba vacío aunque no se conocieron datos de pasajeros lesionados, sin embargo, el riesgo es evidente porque es una vía que se presta para altas velocidades y en el paradero del SITP algunos vehículos parquean, lo que ocasiona congestión.

Fotografía 8 Intersección Carrera 91 con Calle 90, Colegio José Asunción Silva, junio 2017



Finalmente, la intersección expuesta en la fotografía 8, es el otro punto de conflicto identificado y queda en la calle 90 con carrera 91. Allí existen semáforos vehiculares, pero no peatonales y a pesar de contar con un paso peatonal a riesgo, no hay cebra ni semáforos con fases peatonales. En esta vía se reportan también las altas velocidades que alcanzan los vehículos para alcanzar a tomar el semáforo en verde, por ello se solicitan reductores de velocidad, medida que será evaluada por Secretaría de Movilidad de acuerdo al reporte de la ingeniera de la DSVCT.

Tabla 9 Oportunidades y falencias frente a infraestructura y espacio público

OPORTUNIDADES	FALENCIAS
Los andenes alrededor del colegio cuentan con guías para personas con discapacidad visual y rampas para acceso de personas con movilidad reducida.	Los vecinos del sector dejan residuos y escombros en el andén de la calle 90 frente al muro del colegio.
En las dos carreras de acceso al colegio se cuenta con semáforos vehiculares	No se cuenta con ciclos semafóricos peatonales por la transversal 94l y carrera 91
Se adaptó un espacio para cámaras de vigilancia y de SDM	Esta iniciativa no se llevó a cabo por la SDM pero el espacio está adecuado
El colegio tiene adaptado un espacio propicio	Desde suba solo hay una vía de acceso al

<p>para parquear bicicletas de ACB y las propias de los estudiantes y comunidad educativa.</p>	<p>colegio por la ronda del humedal Juan Amarillo y del río arzobispo donde los andenes están en mal estado y la ciclo ruta termina.</p>
--	--

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

Conclusiones

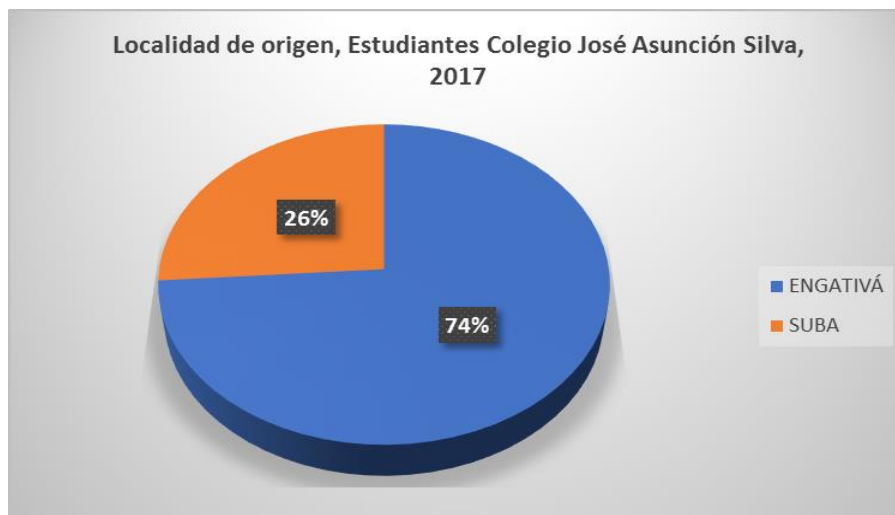
Fueron tres las principales conclusiones que significarían tres acciones de intervención a priorizar:

- Mejorar y actualizar señalización vertical y horizontal.
- Generar fases semafóricas peatonales en la carrera 91 con calle 90 y en la Transversal 94l
- Indagar sobre todas las alternativas y su viabilidad para reducir la velocidad por la carrera 91.

7.4. Encuesta de Percepción

Este instrumento aborda la percepción de riesgo en los desplazamientos de una muestra representativa de 113 estudiantes por curso, desde cuarto hasta undécimo.

Gráfica 4 Localidades de Origen, Estudiantes Colegio José Asunción Silva A, Localidad Engativá, mayo 2017

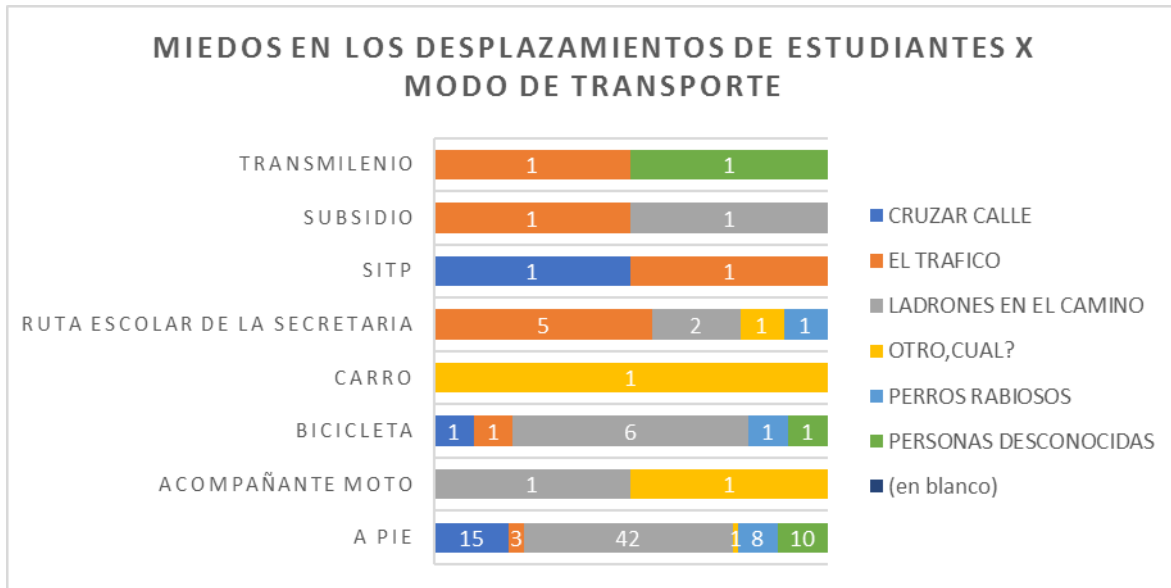


Fuente: Elaboración propia SED – Dirección de Bienestar Estudiantil – Profesional Planes de Movilidad Escolar (2017)

Los principales barrios donde residen los estudiantes son, de la localidad de Engativá, Bachué y Luis Carlos Galán y de la localidad de Suba, Suba Rincón. Esto se hace relevante, pues deja ver las vías de acceso por donde llegarían la mayoría de estudiantes a su colegio, las cuales

precisamente son las ya mencionadas en el recorrido de entorno donde hay falencia de ciclos semafóricos peatonales.

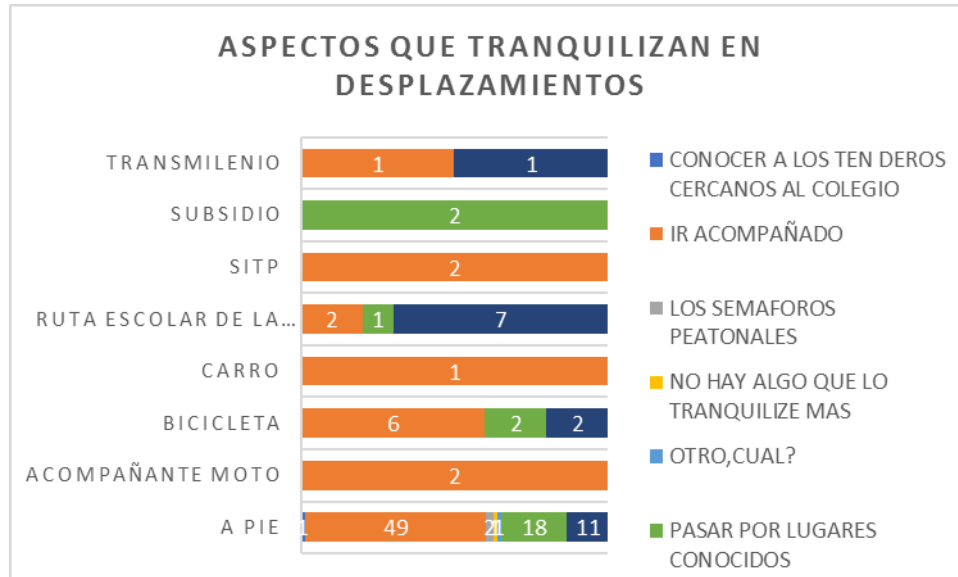
Gráfica 5 Miedos en los desplazamientos, Estudiantes Colegio José Asunción Silva, mayo 2017



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

Se evidencia en esta gráfica que los miedos de los estudiantes en sus desplazamientos se correlacionan con los modos de transporte utilizados para llegar a su colegio, en este sentido, debido a que el 74% de los estudiantes abordados con este instrumento llega caminando, se deduce que el mayor miedo son las personas desconocidas como bien lo muestra la gráfica. Otro factor importante es el que se reconoce como Otro, pues se marcó accidente, especialmente por quienes llegan en moto y en carro particular. El tráfico por último es un factor de miedo pues representa llegar tarde especialmente para quienes llegan en transporte de servicio público, rutas escolares y en bicicleta.

Gráfica 6 Aspectos que tranquilizan en los desplazamientos, Estudiantes Colegio José Asunción Silva, mayo 2017



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

De los 113 estudiantes abordados, 63 se sienten más seguros yendo acompañados, lo que se corresponde con la mayoría de peatones. De cualquier forma, pasar por lugares conocidos y el hecho de que haya más personas, son otros factores que se pueden aprovechar para garantizar la movilidad segura de los estudiantes.

Conclusiones

- Son dos los principales puntos críticos para garantizar la seguridad vial de los estudiantes y comunidad educativas, los cuales se priorizarán para intervención con Secretaría de Movilidad, es decir, los semáforos peatonales de la carrera 91 y de la transversal 94l.
- El acceso a las rutas debe realizarse con toda la sincronización de docentes encargados, estudiantes y conductores, pues el parqueo debe hacerse en una vía intermedia.
- Son dos localidades de origen de los estudiantes lo que facilita que se lleven a cabo medidas o estrategias para organizar y mejorar la seguridad en los desplazamientos de peatones, como actor vial primordial en el colegio.



7.5. Cartografía Social

Como ya se mencionó anteriormente, esta metodología no se realizará debido a los constantes ejercicios del mismo corte y sin resultados evidentes, realizados por anteriores administraciones y entidades. Por tal motivo, la rectora tajantemente decidió omitir este diagnóstico y no seguir utilizando a los padres para acciones que ya se realizaron y de las cuales no hay producto, lo cual es un problema administrativo que la institución no debe cargar.

7.6. Diagnóstico Bici usuarios con bicicletas particulares

El siguiente listado de cursos con presencia de bici-usuarios, se socializará a profesional de Al Colegio en Bici, quien se encargó de aplicar encuesta práctica para conocer habilidades de estudiantes y poder implementar acciones de formación o un Plan de Biciusuarios institucional.

Tabla 10 Cursos con Bici-usuarios

CURSOS	Bici Usuario
301	2
401	1
501	1
502	2
603	3
701	1
702	1
802	1
902	3
1001	1
1101	7
1102	4
TOTAL	27

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

De lo anterior surgieron dos conclusiones importantes con respecto al uso de implementos de seguridad como el casco, pues de 20 estudiantes encuestados el 85% no lo usa y el 75% no utiliza reflectivo cuando se requiere. Por otro lado, 70% de estudiantes no conoce rutas seguras.



8. Análisis de Resultados

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

PANORAMA DE LAS SITUACIONES DE RIESGO OBTENIDO DE LA MATRIZ, ENCUESTA Y CARTOGRAFÍA					
Situación de riesgo	Descripción y clasificación de la situación de riesgo				
	Comportamiento	Señalización	Infraestructura	Riesgos alrededor de la institución	Calificación
Delincuencia en el entorno del colegio			Ronda de río Arzobispo o humedal Juan Amarillo, se presta para expendio de spa y robos. Barrio Luis Carlos Galán reconocido como peligroso por pandillismo	Atracos, intentos de robo de estudiantes, venta de spa	19
Los semáforos de la calle 90 con carrero 91 y de la calle 90 con transversal 94l, no tienen ciclo peatonal adecuado	Desconocimiento de pasos seguros por parte de estudiantes y acudientes. Irrespeto de señales	Existe señalización vertical y podría hacerse mantenimiento de señalización horizontal. Los semáforos requieren una revisión de ciclo peatonal	Las intersecciones vehiculares sin diseño para pasos seguros de peatones	Siniestros o eventos viales	17
Altas velocidades de los SITP y vehículos motorizados, especialmente carrera 91 y calle 90	Irrespeto zona 30	Ausencia de señalización horizontal, si hay vertical	Estoperoles desgastados y ausencia de reductores por carrera 91	Siniestros o eventos viales	23



Intersección de la Av. Cali con carrera 91 es un paso riesgoso para peatones y bici-usuarios	Irrespeto por parte de todos los actores de la vía de los pasos seguros	Ciclos semafóricos sin prioridad para ciclistas ni peatones	Vía en mal estado	Siniestros o eventos viales	19
Ciclo ruta termina en Av. Cali 97 con carrera 91 para quienes van y llegan desde Suba	Conductores no ceden paso a peatones y ciclistas	Falta señalización de intersección a pesar de existir de zona escolar	Andenes en mal estado e invadidos por vehículos. Intersección vehicular no planeada en diseño vial	Siniestros o eventos viales. Estudiantes que en bicicleta entran al barrio corren el riesgo de ser atacados.	19
Desde tercero a quinto de primaria hay 20 peatones que llegan solos a estudiar	Estudiantes que por su edad no han desarrollado la percepción de la velocidad y del riesgo están cruzando vías e intersecciones solos.	Señalización existente de zona escolar	Podría pensarse en reductores de velocidad por la carrera 91	Siniestros o eventos viales e inseguridad por presencia de pandillas, según información reconocida por la comunidad académica	17
27 estudiantes desde tercero a undécimo son bici-usuarios que no portan implementos de seguridad	Estudiantes que no portan implementos de seguridad como casco o reflectivos y que posiblemente requieren formación en comportamientos seguros en vía		La ciclo-ruta que va hacia Suba termina en un trayecto que obliga a ingresar a barrio peligroso. Ausencia de vías exclusivas para ciclistas en vías intermedias que van hacia barrios de Engativá	Siniestros o eventos viales e inseguridad por presencia de pandillas, según información reconocida por la comunidad académica. Altas velocidades de vehículos motorizados	21
24 estudiantes desde segundo a undécimo se movilizan a su colegio como pasajeros de	Dos o más personas van como pasajeros en la bicicleta siendo este vehículo unipersonal		La ciclo-ruta que va hacia Suba termina en un trayecto que obliga a ingresar a	Siniestros o eventos viales e inseguridad por presencia de pandillas, según información reconocida por la	21



bicicleta			barrio peligroso. Ausencia de vías exclusivas para ciclistas en vías intermedias que van hacia barrios de Engativá	comunidad académica. Altas velocidades de vehículos motorizados	
7 estudiantes son pasajeros de moto teniendo menos de 10 años, desde segundo a quinto de primaria	Falta de cultura vial y de conocimiento de la norma por parte de los padres de familia			Siniestros o eventos viales	18
3 estudiantes se movilizan hacia su colegio en ruta particular	No se identifican si estas rutas cumplen con la normatividad de vehículos especiales escolares y aspectos de seguridad vial			Siniestros o eventos viales y ausencia de controles y de seguros ante eventualidades	23
2 estudiantes de quinto de primaria viajan en SITP y Transmilenio solos	Estudiantes que por su edad no han desarrollado la percepción del riesgo, comparten sistema masivo con desconocidos, están expuestos a robos y cruzan vías o e intersecciones solos.			Siniestros o eventos viales y exposición a la inseguridad del sector. Más probabilidad de no hacer uso adecuado del sistema integrado de transporte	21
No se ha incorporado al Currículo, acciones en educación vial como proyecto transversal	Ausencia de proyecto transversal de seguridad vial que organice las acciones realizadas por los docentes en una línea pedagógica acorde a recomendaciones MEN, SED y SDM				25

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

9. Ficha describiendo Objetivos, Acciones, Evaluación y Seguimiento

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

Ficha 1 Objetivo 1 del Plan de Acción, IED José Asunción Silva, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	ENGATIVÁ	COLEGIO	JOSÉ ASUNCIÓN SILVA			
OBJETIVO	Promover a partir de diferentes estrategias de gestión interinstitucional y de organización de estudiantes, acciones que minimicen los riesgos asociados a caminos inseguros, robos y expendio de spa en el entorno del colegio y en horas de salida y entrada de estudiantes.					
RIESGOS	1. Delincuencia en el entorno del colegio 2.					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE /CARGO	EVIDENCIA
GI / 1. Ruta de contactos y rutas de comunicación para gestión interinstitucional	Corto	Octubre 2017		Cuando sea necesario	Profesional PME_SED y comité ME JAS	Plan de Movilidad, numeral 11.
GI / 2. Frentes de seguridad ciudadana o gestiones con Secretaría de Convivencia y seguridad	Corto	2018		Cuando sea necesario	Profesional PME_SED, comité ME JAS y Gestores Locales Secretaría de Seguridad	Evidencia 2. Cartas u oficios radicados
GI / 3. Vigilancia canina. Disuade problemas de spa	Corto	I semestre 2017	2020	Acción permanente ya adelantada en el JAS	Empresa de seguridad – Alcaldía SED y Rectoría	Evidencia 3. Fotos, reporte de seguridad de empresa
GI – E / 4. Campañas internas de autocontrol y responsabilidad, salir en grupo y no quedarse en lugares riesgosos.	Corto	I semestre 2018	2018	Semestral / 2018	Profesional PME_SED, comité ME JAS y Gestores Locales Secretaría de Seguridad, UAESP o SDM	Evidencias 4. Oficio radicado, Fotos, reporte de la campaña
INDICADOR	Indicador 1: Porcentaje de ejecución de acciones. La fórmula es: (No. de Acciones ejecutadas / No. De Acciones planeadas) *100					
SEGUIMIENTO AL INDICADOR	DESCRIPCIÓN			RESPONSABLE/CARGO		FECHA
	Se entrega en el Plan de Movilidad Escolar, la ruta de contactos.			Profesional PME_SED		Noviembre 2017



	Reunión con Gestor de Secretaría de Seguridad	Profesional PME_SED, Gestor Local de Secretaría de seguridad y convivencia	2018

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

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

Ficha 2 Objetivo 2 del Plan de Acción, IED José Asunción Silva, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	ENGATIVÁ	COLEGIO	JOSÉ ASUNCIÓN SILVA			
OBJETIVO	Minimizar a través de la gestión interinstitucional, los riesgos viales alrededor del colegio frente a velocidades de vehículos, ausencia de pasos seguros y mal estado de la señalización.					
RIESGOS	1. Los semáforos de la calle 90 con carrero 91 y de la calle 90 con transversal 94l, no tienen ciclo peatonal adecuado.					
	2. Altas velocidades de los SITP y vehículos motorizados, especialmente carrera 91 y calle 90					
	3. Intersección de la Av. Cali con carrera 91 es un paso riesgoso para peatones y bici-usuarios					
	4. Ciclo ruta termina en Av. Cali 97 con carrera 91 para quienes van y llegan desde Suba, lo que les obliga a descender a vía.					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE /CARGO	EVIDENCIA
GI - VM / 5. Gestión con SDM – DSVCT ingenieros para evaluar intervenciones en clave de seguridad vial en el entorno del colegio y específicamente frente a reductores y semáforos en la calle 90 y carrera 91.	corto	Junio 2017		Seguimiento semestral	Profesional PME_SED, profesional SDSVCT_SDM y comité ME JAS	Evidencias 5. Radicado SDM
INDICADOR	Indicador 2: Porcentaje de ejecución de acciones. La fórmula es:					



<i>(No. de Acciones ejecutadas / No. De Acciones planeadas) *100</i>			
	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE/CARGO	FECHA
SEGUIMIENTO AL INDICADOR	Recorrido de entorno con Ingeniera de SDM -DSVCT, quien solicita a SDM intervenciones frente a señalización, semaforización y reductores de velocidad en el entorno del colegio	- Recorrido y seguimiento: Profesional PME_SED, profesional SDSVCT _SDM y comité ME JAS	Recorrido: 12 de junio de 2017 Seguimiento : noviembre 2017 y I semestre 2018

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

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

Ficha 3 Objetivo 3 del Plan de Acción, IED José Asunción Silva, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	ENGATIVÁ		COLEGIO	JOSÉ ASUNCIÓN SILVA		
OBJETIVO	Fomentar en los padres de familia y conductores, el reconocimiento de los riesgos normativos y para la seguridad de los estudiantes al movilizarse en rutas no reconocidas y contratadas por la SED.					
RIESGOS	1. Por lo menos 3 estudiantes se movilizan hacia su colegio en ruta particular.					
	2. Conflicto con servicios de movilidad SED: rutas de la sed y subsidios					
	3.					
	4.					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE /CARGO	EVIDENCIA
GI- VS/ 6. El colegio cuenta con persona encargada de coordinar las rutas escolares contratadas por la SED. Él se comunicará con gestora local de Engativá por conflictos con	Corto	Octubre 2017		Cuando sea el caso	Coordinador IED de rutas SED, Profesional PME_SED, gestora local de movilidad _ SED	Evidencias 6. Acta de reunión con rectora y con encargado de movilidad JAS



servicios de movilidad SED						
GI - VS/ 7. Identificar rutas no reconocidas, entregar carta de responsabilidades a padres o comunicado de prensa SED y protocolo o manual interno de rutas y bici particular.	Corto	2018. I semestre identificación de rutas particulares y de estudiantes		Anualmente	Encargado de Movilidad JAS o Coordinador IED de rutas SED: José Joaquín, Profesional PME_SED	Evidencias 7. Carta de responsabilidad firmada por padres. Datos básicos de rutas
GI - VS/ 8. Gestionar con Interventoría SED para operativos o acciones frente a rutas escolares SED	Corto y mediano	2017		Comunicación permanente	Interventoría _ SED y Encargado de Movilidad JAS: José Joaquín	Evidencias 8. Correos, radicados de comunicación con interventoría y reporte de resultados de operativos
GI - VS / 9. Gestionar Ruta pila operativo opcional en caso de no hacerse con interventoría y para rutas no reconocidas.	Corto y mediano plazo	2018		Cuando sea necesario	Encargado de Movilidad JAS: José Joaquín, Profesional PME_SED y SDM	Evidencias 9. Petición de ruta PILA con SDM y evidencia de su resultado
GI – E - VS/ 10. Capacitación a conductores y adultos acompañantes de rutas no reconocidas. Dependiendo de la cantidad que sean se realiza comunicación directa.	Corto	I semestre 2018		Anualmente	Encargado de Movilidad JAS: José Joaquín y Profesional pedagogo DSVCT SDM: Alexandra Aponte	Evidencias 10. Fotos, acta y listado de capacitaciones
INDICADOR	Indicador 3: Porcentaje de ejecución de acciones. La fórmula es: (No. de Acciones ejecutadas / No. De Acciones planeadas) *100					
SEGUIMIENTO AL INDICADOR	DESCRIPCIÓN		RESPONSABLE/CARGO		FECHA	
	6. Reuniones con gestora local de movilidad_ SED		Comité ME – Gestora local de movilidad_ SED		Septiembre 2017	



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

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

Ficha 4 Objetivo 4 del Plan de Acción, IED José Asunción Silva, septiembre 2017

FICHA POR OBJETIVO						
LOCALIDAD	LOS MÁRTIRES	COLEGIO	RICAURTE			
OBJETIVOS	Fomentar una cultura de la movilidad segura y sostenible en el colegio acorde con los principios de ser, conocer y hacer relacionados con la ciudadanía activa, la movilidad segura y el respeto por los espacios que brinda la ciudad, especialmente como peatones y bici-usuarios.					
RIESGOS	1. Desde tercero a quinto de primaria hay 20 peatones que llegan solos a estudiar					
	2. 27 estudiantes desde tercero a undécimo son bici-usuarios que no portan implementos de seguridad					
	3. 24 estudiantes desde segundo a undécimo se movilizan a su colegio como pasajeros de bicicleta					
	4. 7 estudiantes son pasajeros de moto teniendo menos de 10 años, desde segundo a quinto de primaria					
	5. 2 estudiantes de quinto de primaria viajan en SITP y Transmilenio solos					
	6. No se han formalizado las acciones en educación vial como proyecto transversal o parte del currículo de la institución.					
LÍNEA/ACCIÓN	PLAZO	FECHA INICIAL	FECHA FINAL	PERIODICIDAD	RESPONSABLE /CARGO	EVIDENCIA
MS – E / 11. Plan bici: censo, diagnóstico, talleres de formación y ciclo-expediciones de ACB a bici-usuarios de bici particular.	corto	Octubre 2017	2018	Semestral febrero y agosto 2018	Pedagogo ACB_SED y comité ME JAS	Evidencias 11. Fotos, acta y listado de capacitaciones
MS – E / 12. Pedagogo ACB y profesional PME socializarán encuesta para clausura e identificación de padres	corto	II semestre 2017 I semestre 2018 capacitación	2018	Anual	Pedagogo ACB y profesional PME. Encargado de Movilidad JAS: José Joaquín y Profesional pedagogo DSVCT SDM: Alexandra	Evidencias 12. Fotos, acta y listado de capacitaciones / notificación de riesgos y responsabilidades y encuesta



(estudiantes con bici particular) Capacitación a padres y notificación de riesgos, firmar responsabilidad frente a cumplimiento de normas y porte de implementos de seguridad a bici-usuarios de bici particular					Aponte. Profesional PME_SED: pasar notificación de riesgos y responsabilidades	
MS / 13. Evaluar la inclusión ACB en sede B	corto	Octubre 2017			Pedagogo ACB_SED	Evidencias 13. Acta de ACB
E / 14. Formación a promotores escolares en seguridad vial. 3 sesiones de tres horas. Unos estudiantes por curso desde sexto a décimo.	corto	Septiembre 2017	Septiembre 2017		Profesional pedagogo DSVCT SDM: Alexandra Aponte y comité ME JAS	Evidencias 14. Fotos, acta y listado de capacitaciones . Actividad De multiplicación planeada
E / 15. Sketch para primaria. Dos funciones para 150 y 150 niños de primaria. Se citan a padres	corto	Miércoles 11 y conformar si el 21			Alexandra de SDM, rectora y coordinadores. Joaquin. Enviarán circulares a padres. Se incluye en boletín de la semana.	Evidencias 15. Boletín institucional, Fotos, acta SDM
E / 16. Sketch para sexto a octavo Cuidado en la vía o le digo a tu tía. Dos sesiones de 150 estudiantes y 150. 7 -9 sexto a octavo y de 10:30 -12. noveno y undécimo. Se citan a padres	corto	Miércoles 11 y conformar si el 21			Alexandra de SDM, rectora y coordinadores	Evidencias 16. Boletín institucional, Fotos, acta SDM
E / 17. Transmilenio –	Corto	Agosto 2017	Agosto 2017		Gestora Local de Transmilenio	Evidencias 17. Acta, listado,



Cuentero y Feria Pilo, socialización cartillas (5 acciones)					– Comité ME JAS	fotos o cronograma de TM
E / 18. Capacitación docentes – programa marco	corto	Enero 2018	Febrero 2018		Profesional pedagogo DSVCT SDM: Alexandra Aponte	Evidencias 18.
GI – E / 19. Tratar el tema de movilidad segura en reuniones propias de la IED	Corto y mediano			Cuando sea el caso	Profesionales PIBES y PME _ SED.	Evidencias 19. Acta, fotos
AV / 20. Socializar el protocolo de Atención en Siniestros Viales de la Secretarías Distritales de Educación y Movilidad y protocolo e ACB	Corto	2018			Profesionales PME _ SED y comité ME JAS	Evidencias 20.
E/ 21. Socializar el Plan de Movilidad Escolar en la comunidad educativa	Corto	Abril 2017, I semestre 2018	2018	Anual	Profesionales PME _ SED y comité ME JAS	Evidencias 21. Acta, fotos
INDICADOR	Indicador 4: Porcentaje de ejecución de acciones. La fórmula es: (No. de Acciones ejecutadas / No. De Acciones planeadas) *100					
SEGUIMIENTO AL INDICADOR	DESCRIPCIÓN		RESPONSABLE/CARGO		FECHA	
	Cuentero y Feria Pilo, socialización cartillas, en ambas sedes		Gestores de Transmilenio		22 y 23 de agosto de 2017	
	Socialización PME a padres representantes		Profesionales PME _ SED		20 de abril de 2017	

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



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

10. Divulgación y Promoción del Plan de Movilidad Escolar

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

Tabla 11 Divulgación y Promoción, IED Ricaurte, septiembre 2017

QUÉ	CÓMO	QUIÉNES	CUÁNDO	DÓNDE	PARA QUÉ
Acciones de un proceso educativo que ayudan a comunicar para generar compromiso del PME.	Acciones organizadas y definidas para comunicar el PME desde y hacia la comunidad escolar.	La comunidad escolar; el entorno escolar; redes de apoyo público y privado.	La promoción se debe hacer de manera permanente, transversal y sostenible con la comunidad educativa.	Física en el plantel educativa y en el entorno; virtual usando medios masivos.	El conocimiento genera la capacidad de tomar decisiones, comprometerse y participar.
Protocolos internos o manual de uso de la bicicleta articular y acceso y eventualidades con estudiantes de rutas SED.	Comité ME las construirá y socializará, a través de medios internos de promoción	Comité ME, Pedagogo ACB y profesional PME	Final 2017 e inicios periodo 2018	Medios de comunicación que disponga el colegio	Conocimiento de protocolos de ACB y rutas.

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

11. Anexos

Cada uno de los numerales de anexos que se presentarán a continuación se encontrarán en una carpeta digital y además están los que el colegio considere anexar en su momento. Se relacionan



de esta forma la normatividad, documentos de apoyo, instrumentos, actas, directorio para la ruta de gestión, registro fotográfico de todo el trabajo realizado durante el año 2017 en el colegio, el protocolo de atención a víctimas de siniestros viales, un glosario y anexos de la iniciativa en movilidad exitosa desarrollada por los padres de familia.

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