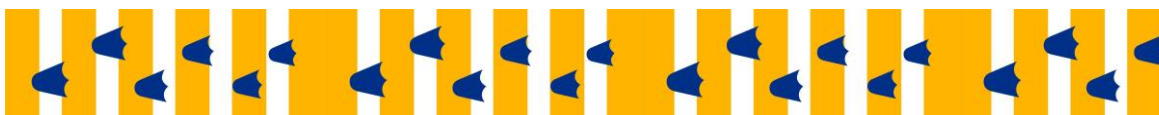




PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR
INSTITUCIÓN EDUCATIVA
TÉCNICA LA LIBERTAD
VEREDA GACÁL
SAMACÁ
BOYACÁ





Contenido

ANTECEDENTES	3
MARCO LEGAL	7
DEFINICIÓN DEL PME	8
OBJETIVOS DEL PME	8
BENEFICIOS DEL PME	9
CARACTERIZACIÓN INSTITUCIÓN EDUCATIVA	11
Proyecto Educativo Institucional.....	12
Visión Educativo Institucional.....	12
Proyectos Educativos en Marcha	12
PASOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PME	12
PASO 1: COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR.....	13
Integrantes	14
Responsabilidades.....	15
Objetivos del Comité de Movilidad Escolar.....	15
Reuniones y convocatorias.....	16
Cronograma General.....	16
Metas y Compromisos.....	18
PASO 2: DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD ESCOLAR	20
ENCUESTA DE MOVILIDAD ESCOLAR.....	1
Diagnóstico de la infraestructura interna y externa de la Institución Educativa	1
COMPORTAMIENTO Y HÁBITO	1
CARTOGRAFÍA SOCIAL	1
PASO 3, MATRIZ DE RIESGOS	1
PASO 4, POLÍTICA DE MOVILIDAD ESCOLAR	1
PASO 5, PLAN DE ACCIÓN	1
PASO 6, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	1
Buenas prácticas, campañas e intervenciones pedagógicas en seguridad vial.	1
Capacitación a docentes y familias en seguridad vial	1
Campaña “bien parqueado”	1
Capacitación a familias, en seguridad vial.....	1
Intervención pedagógica y didáctica, herramientas móviles.	1
REFERENCIAS:	1
PASO 7, ANEXOS	1





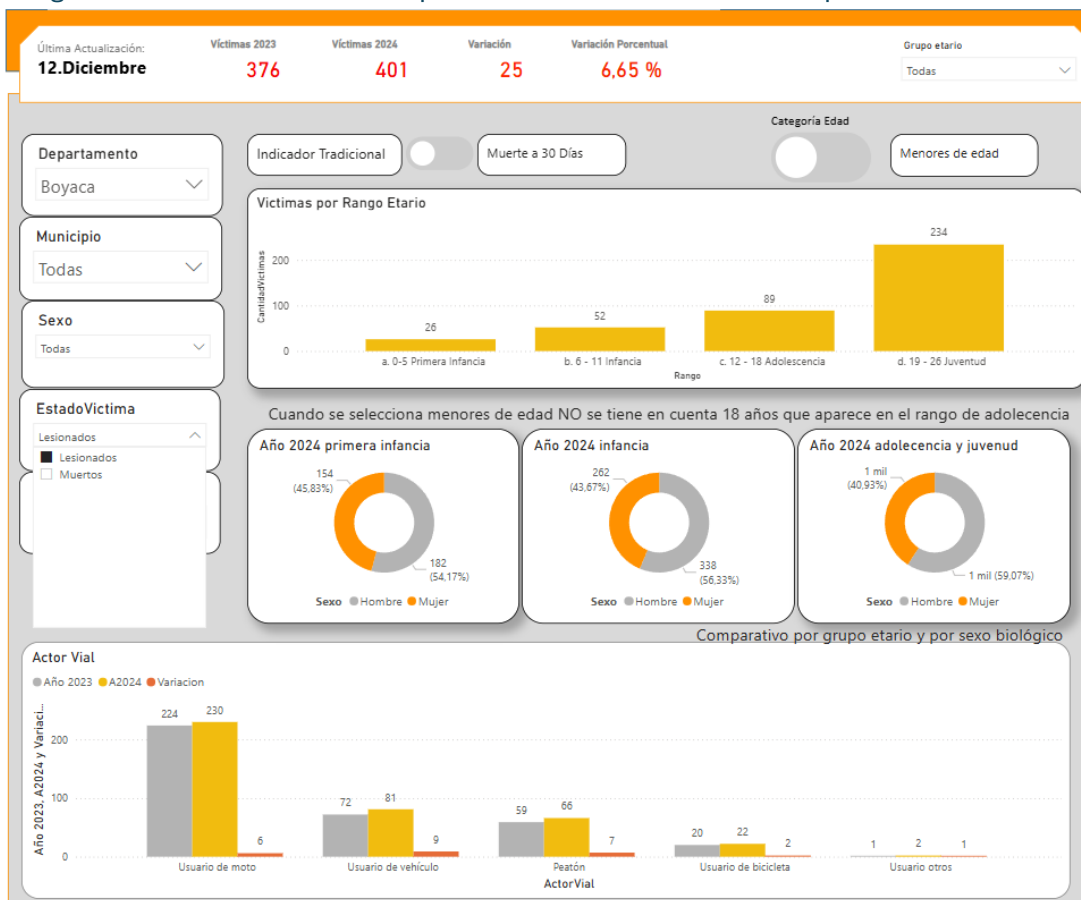
ANTECEDENTES

Al interior del departamento de Boyacá, en su organización política, comprende 123 municipios a lo largo y ancho de su territorio. Caracterizado en su mayoría por un clima frío, pero con personas muy cálidas y amables, con una población aproximada a 1.31 millones de personas, según cifras del DANE 2024. 664,242 mujeres (50.6%) y 647,741 hombres (49.4%)

Desde el proyecto de Educación vial para la Vida, se buscó focalizar tres municipios de Boyacá, donde Samacá es beneficiaria, y donde se encuentra la Institución Rural Técnica la Libertad, ubicada en la vereda Gacál, cubriendo todos los grados de escolaridad desde preescolar a once, con una variada población que cubre tanto el municipio, las veredas cercanas e incluso municipios vecinos.

Ahora, es importante señalar que Boyacá no ha sido ajena a la siniestralidad y lamentablemente según datos del observatorio nacional de seguridad vial; recientemente, para el año 2024 se registraron 376 personas heridas por causa de siniestros en las vías, estos, contienen una cifra alarmante ya que 234 fueron propiamente a jóvenes entre los 19 y 26 años.

Imagen No 1. Heridos por siniestros viales. Departamento de Boyacá

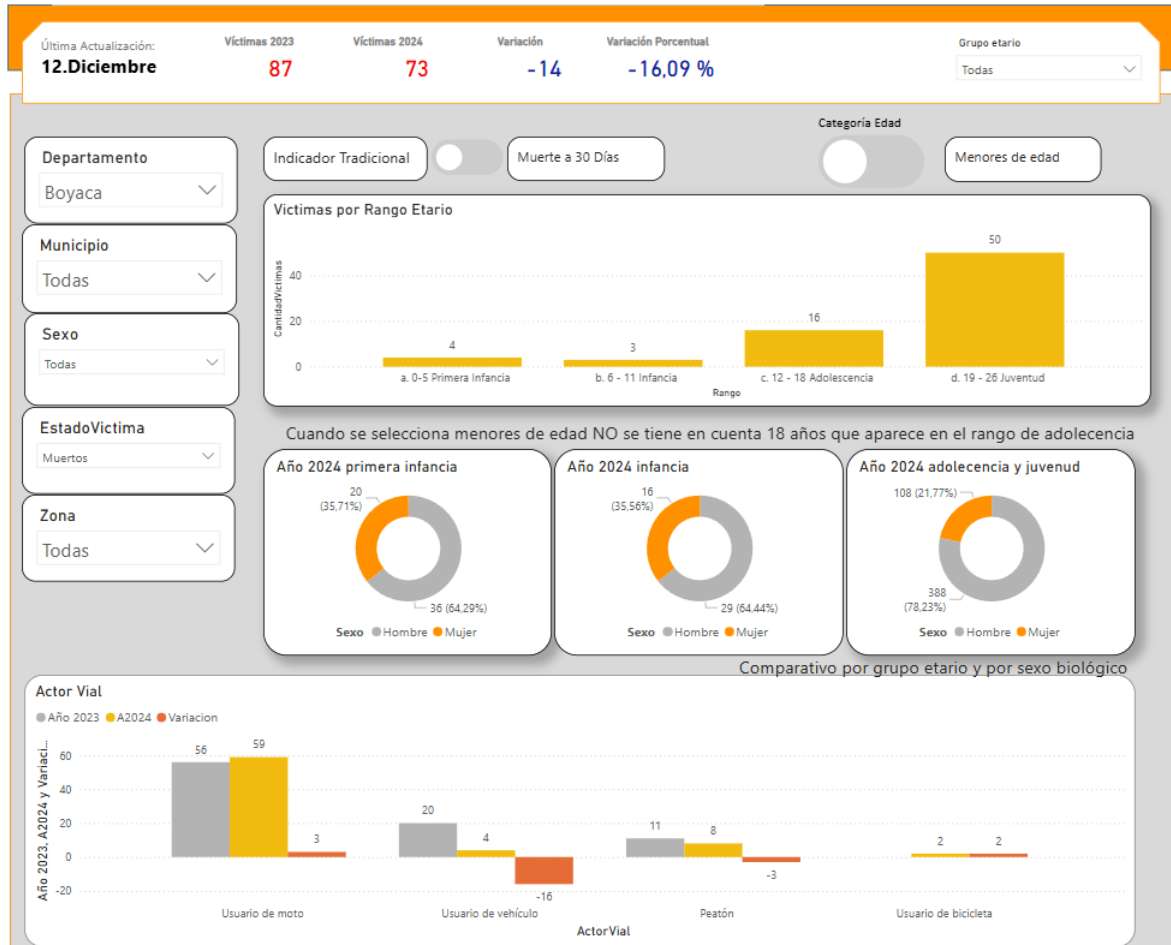


Fuente de observatorio nacional de seguridad vial.



Otro hecho lamentable es la pérdida de vidas, que, según datos del observatorio nacional de seguridad vial, para el departamento de Boyacá solo para el año 2024 reporta la alarmante cifra de 73 muertos en las vías, a causa de un siniestro vial.

Imagen No 2. Fatalidades por siniestros viales, departamento de Boyacá



Fuente de observatorio nacional de seguridad vial.

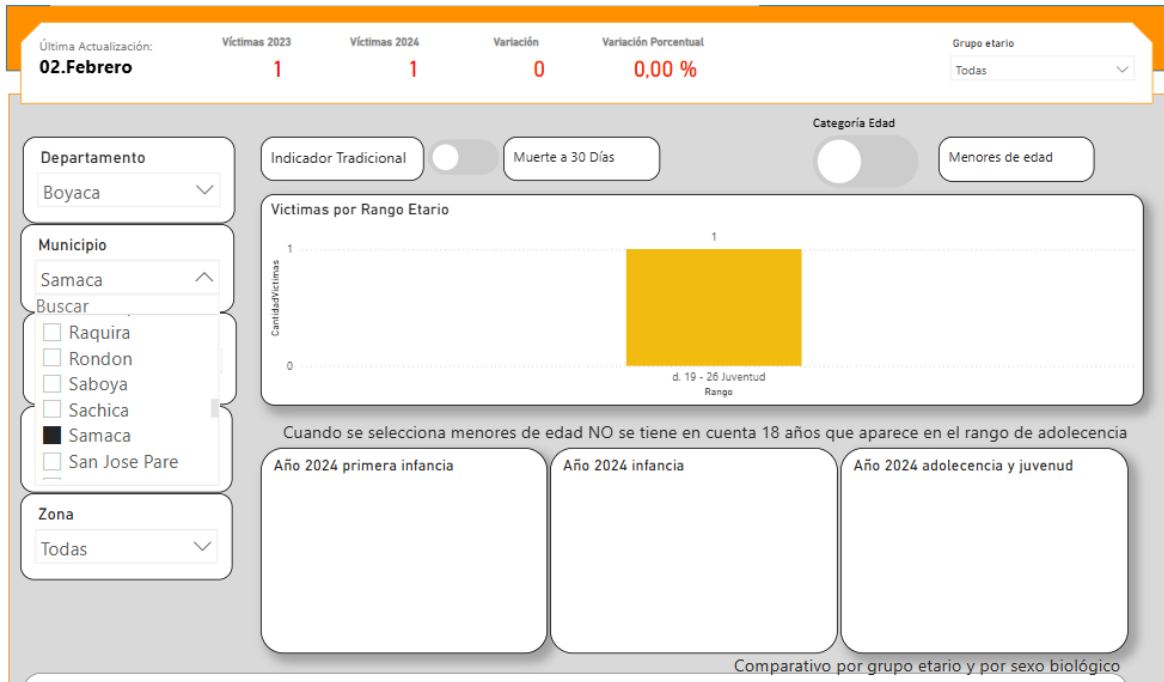
Dentro del territorio que comprende la jurisdicción de Samacá se encuentra muchas veredas que comparten una actividad económica en común, la minería, estos títulos están otorgados para la extracción de minerales, materia prima para construcción, entre otros, por lo que se ha identificado un alto flujo de transporte de alta carga, maquinaria pesada de dimensiones industriales y otros tipos de vehículos que representan tanto responsabilidad como riesgo, pues dentro de las vías veredales se ha evidenciado el tránsito de volquetas que se movilizan a un alto índice de velocidad, transporte de grandes dimensiones como tractomulas de 6 y 8 ejes completamente cargadas y de dimensiones que ocupan el ancho de la vía veredal que en algunos casos solo cuenta con 5 metros de ancho. Otros espacios donde la vía veredal tiene un ancho de 6 y 7 mts. Todo esto para reseñar que el municipio de Samacá es uno de los que muestra mayor índice de fatalidad y siniestralidad según datos del observatorio nacional de





seguridad vial, donde en el año 2024 presentó la cifra de 1 víctima fatal; en su rango etario, estaba entre los 19 y 26 años de edad.

Imagen No 3. Fatalidades, municipio de Samacá.



fuentes observatorio nacional de seguridad vial

Basados en estas cifras se resalta la importancia de que Boyacá adopte medidas y estrategias que reduzcan tanto la siniestralidad y la fatalidad, en niñas, niños, jóvenes y adolescentes en las vías; por ello, desde el plan nacional de seguridad vial 2023 – 2032 según Decreto 1430 de 2022 y bajo el contrato interadministrativo ANSV009-2024, se busca adoptar el sistema de enfoques seguros, y disponer los recursos tanto económicos, como físicos y técnicos para que a nivel gobierno se implementen acciones pedagógicas, educativas que aporten al cambio de paradigma que comprende la sociedad actual en sus hábitos y costumbres enfocadas en la movilidad de todo tipo, desde las acciones de los conductores de vehículos, así como pasajeros, motociclistas y peatones; todo para lograr una sociedad con más conciencia vial.

MARCO LEGAL

El correspondiente Plan de movilidad escolar adopta el siguiente marco normativo, el cual regula, reglamenta y orienta las disposiciones generales en materia de seguridad vial, transporte escolar, corresponsabilidad de menores de edad entre otros elementos.

Marco legal

NORMA	RESPONSABLE	DESCRIPCIÓN APLICABILIDAD



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, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.
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.
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 2251 de 2022	Congreso Nacional de la República.	obliga a todos los territorios a nivel nacional a modificar los límites de velocidad y a realizar planes que permitan gestionarla adecuadamente la velocidad en sus territorios con el fin ultimo de reducir la fatalidad y siniestralidad en las vías.
Ley 1702 de 2013	Congreso Nacional de la República.	Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
Resolución 23385 de 2020	Ministerio de Transporte	Establece las condiciones mínimas del uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotor
Decreto 1430 de 2022.	Presidencia de la República.	Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231
Decreto 048	Ministerio de Transporte	Por el cual se adoptan unas medidas especiales para la





		prestación del servicio de transporte escolar
--	--	---

Tabla No 1, Marco legal.

DEFINICIÓN DEL PME

El Plan de movilidad Escolar es un conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar (de manera participativa) una cultura vial segura y sostenible en instituciones educativas tanto urbanas como rurales y sus entornos escolares. (ANSV, 2020)

El presente documento, está diseñado por pasos para apoyar a las instituciones educativas en la elaboración del correspondiente Plan de Movilidad Escolar para instituciones educativas rurales, atendiendo las recomendaciones que la ANSV ha establecido en una versión actualizada y adaptada de la Guía para la elaboración del Plan de Movilidad Escolar (PME) en su versión 2020 con énfasis en instituciones educativas (IE) rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial.

OBJETIVOS DEL PME

- Promover una mayor cultura en movilidad, orientada al adecuado desplazamiento del cuerpo estudiantil y de la comunidad educativa en general, ya sea por medios de transporte motorizados o no motorizados.
- Cumplir con las recomendaciones que, a nivel internacional y nacional, dan prioridad a la seguridad vial y que la posicionan como una política de Estado. Esta política se concentra en el Plan Nacional de Seguridad vial (PNSV) 2022-2031 como una carta de navegación que orienta y propicia reflexiones y prácticas alrededor de la movilidad saludable, segura y sostenible. El PME se sustenta desde este plan nacional y desde la 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.
- Identificar riesgos de movilidad y planear, concertadamente con la comunidad educativa, medidas indicativas e integrales de promoción de movilidad segura y sostenible y de prevención de siniestros viales, haciendo posible que las instituciones educativas cumplan con la responsabilidad social de aplicar políticas públicas enfocadas en





comportamientos y hábitos seguros, y dirigidas hacia el fortalecimiento de una cultura vial.

- d) Fortalecer a las instituciones educativas en su autonomía para ordenar e incentivar gestiones de movilidad escolar, de modo que se alineen con los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial, con los proyectos educativos institucionales y con las dinámicas y necesidades de los contextos escolares. De esta forma, las instituciones educativas pueden proteger a los más vulnerables en la vía: las niñas, niños y adolescentes, y además, formalizar responsabilidades que le atañen o no ante cualquier eventualidad o siniestro vial.

BENEFICIOS DEL PME

- ✓ Fomentar una movilidad escolar más segura y sostenible, con espacios más habitables, más saludables, más accesibles y de mayor calidad.
- ✓ Fomentar en las niñas, niños y adolescentes hábitos de movilidad conscientes que les permitan conocer los riesgos.
- ✓ Conocer el entorno escolar y las vías más seguras para la protección de los usuarios más vulnerables.
- ✓ Involucrar la comunidad educativa en conductas seguras para las niñas, niños y adolescentes y de manera transversal gestionar el conocimiento sobre conductas seguras en la vía para todo el entorno de la Institución Educativa.
- ✓ Evitar durante los trayectos hacia y desde las instituciones educativas cualquier tipo de violencia sexual basadas en género en espacios públicos y en el transporte para toda la comunidad estudiantil.
- ✓ Fomentar conductas de igualdad en el acceso a los espacios públicos y de transporte.
- ✓ Contribuye a la reducción de siniestros viales, lesiones y muertes.
- ✓ Permite contar con información clara sobre la manera en que se moviliza la comunidad educativa, e identificar riesgos para la movilidad y posibles soluciones.
- ✓ Facilita la gestión interinstitucional permitiendo que el colegio reciba apoyo en las diferentes situaciones de movilidad escolar.
- ✓ Fomenta la educación vial y la cultura de la movilidad segura.
- ✓ Contribuye a mejorar la calidad de vida de la comunidad educativa a través de la reducción del sedentarismo y, por ende, de la obesidad y de otros problemas de salud física y mental.





- ✓ Promueve el uso de medio de transporte alternativos para que más niñas, niños y adolescentes se desplacen a pie, en bicicleta o medios de transporte amigables con el medio ambiente.

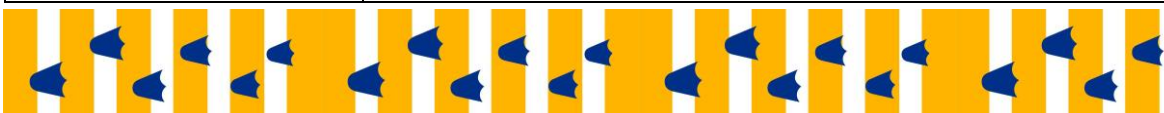
CARACTERIZACIÓN INSTITUCIÓN EDUCATIVA

Imagen No 4 entorno escolar



fuelle, elaboración propia, caracterización IE

NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA	LA LIBERTAD
CODIGO DANE	215646000137
DEPARTAMENTO	Boyacá
MUNICIPIO	Samacá
Rector(a)	Luis Francisco Chacón Díaz
Dirección IE	VEREDA EL GACAL
Teléfono	3118538359
Ubicación	VEREDA EL GACAL
Correo Electrónico	samacalalibertad@sedboyaca.gov.co
No. Sedes	6
Tipo de Jornada	Jornada Única
Niveles de Educación	Pre-escolar Primaria Secundaria Media
No. Grados	18
Estudiantes	898
Cantidad de docentes	52





Personal administrativo	3
Personal de apoyo	3
Contratistas	0
Condiciones de la comunidad educativa	Población del entorno rural.

Tabla No 2: caracterización IE; fuente de elaboración propia, acta de referencia No 2 27/08/24

Proyecto Educativo Institucional

La Institución Educativa Técnica La Libertad, forma ciudadanos íntegros, competentes e incluyentes, comprometidos con la sociedad, en la ciencia, la paz y el progreso, con alternativas productivas en la Modalidad Agroindustrial.

Visión Educativo Institucional

Ciencia, paz y progreso”

La Institución Educativa Técnica La Libertad, generará a través de la educación de calidad, la formación de niños, niñas y jóvenes con criterios de integralidad, autonomía y pensamiento crítico, fundamentado en el conocimiento, la investigación e innovación. Con un alto compromiso y sentido de pertinencia con el municipio, el departamento y el país.

Proyectos Educativos en Marcha

Agropecuario, sexualidad, seguridad vial.

PASOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PME

La Institución educativa con el apoyo del gestor de movilidad escolar designado por las Unidades tecnológicas de Santander bajo el contrato interadministrativo ANSV009-2024 propusieron el siguiente paso a paso para implementar el PME, el cual la Institución educativa encuentra adecuado:





Imagen No 5. Pasos para la elaboración del PME



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan de Movilidad Escolar ANSV - 2020

Para cumplir con los pasos del PME, se propone un calendario con diferentes alternativas de tiempos acordes a las dinámicas institucionales que cada colegio tiene. Siendo necesario

PASO 1: COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR

Se conforma el comité de Movilidad Escolar como máxima instancia de la institución educativa encargada de diseñar, coordinar, articular, implementar y aprobar la elaboración y ejecución del PME, así como de delegar funciones para la gestión, el desarrollo de sus acciones, su evaluación y seguimiento.

El comité de movilidad escolar, también:

- Es la columna vertebral para alcanzar el éxito en la elaboración e implementación del PME.
- Es el espacio y la instancia propicia para socializar todas las problemáticas de movilidad y de seguridad vial que se presentan tanto en el entorno como al interior del colegio.
- Es el lugar donde, desde la interacción y discusión de sus integrantes, se crean estrategias conjuntas para ayudar a mejorar las condiciones de movilidad identificadas en los diagnósticos.





- Es la instancia encargada de emprender las gestiones institucionales e interinstitucionales para la implementación de las acciones propuestas en el PME.
- Son los principales promotores de la seguridad vial frente a la comunidad escolar.

Integrantes

Se da inicio al comité de movilidad escolar con las siguientes personas, las cuales fueron gestionadas por la Institución educativa:

Nombre	Documento	No. Documento	Teléfono	Correo	Edad	Genero
EFRAIN CARDENAS	CC	7177816	3103311005	luisefrainc@yahoo.es		MASCULINO
LORENA BARON	CC	1051266774	3134767990	lorenalozano1994@gmail.com		FEMENINO
FRANCISCO GRANADOS	CC	6770630	3112602623	fragragon42@yahoo.com		MASCULINO
LUIS FRANCISCO CHACON	CC	7166179	3118538354	ifchachondiaz@gmail.com		MASCULINO
DAVID CAMILO REINA	TI	1056801151	3203014657	reinamunevar@gmail.com		MASCULINO
ANGELA AMAYA	CC	40045907		inspecciondedepolicia@samaca-boyaca.gov.co		FEMENINO
HERNAN PARRA	CC	1051240664		hernanp-oo7@hotmail.com		MASCULINO
NICOL VALENTIN BUITRAGO	T.I	1089620512	3112830355			FEMENINO

Tabla No 3 conformación del comité PME. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 3. 12/09/24

Responsabilidades

Nombre	Cargo	Responsabilidades
EFRAIN CARDENAS	Docente Enlace	Líder Comité
LORENA BARON	Docente Enlace	Líder comité (respaldo)
FRANCISCO GRANADOS	Docente enlace	Aplicación del paso a paso del PEM, aportes a la gestión del PEM.





DAVID CAMILO REINA	Estudiante	Representante de los estudiantes y vocero.
NICOL VALENTIN BUITRAGO	Estudiante	Representante de los estudiantes y vocero.
ANGELA AMAYA	Enlace alcaldía	Voceros de PME
HERNAD PARRA	Enlace alcaldía	Voceros de PME

Tabla No 4: responsabilidades del comité PME. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 3. 12/09/24

Objetivos del Comité de Movilidad Escolar

- 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. (ANSV, 2020)
- Propiciar en las instituciones educativas la autonomía para desarrollar estrategias de gestión de infraestructura segura, de vehículos seguros, de atención a víctimas de siniestros viales y de educación en movilidad segura, 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 persona y dando prioridad a los más vulnerables, de manera que se promueve la movilidad segura y se prevengan siniestros viales en la institución educativa y su entorno.
- Promover el reconocimiento de las experiencias de la movilidad desde la diversidad de géneros y aspectos relativos a la identidad de cada uno de los estudiantes y demás personas que conforman la comunidad estudiantil, de manera que se promueve una movilidad segura desde diferentes ámbitos.

Reuniones y convocatorias

La gestión del PME depende de un adecuado desarrollo de las actividades que debe realizar el comité de movilidad escolar, por ello se establece que las reuniones serán:

- Durante la elaboración del PME: las asistencias técnicas y encuentros se buscarán realizar con una frecuencia de al menos una vez al mes, o cada 3 semanas, según cronograma institucional.



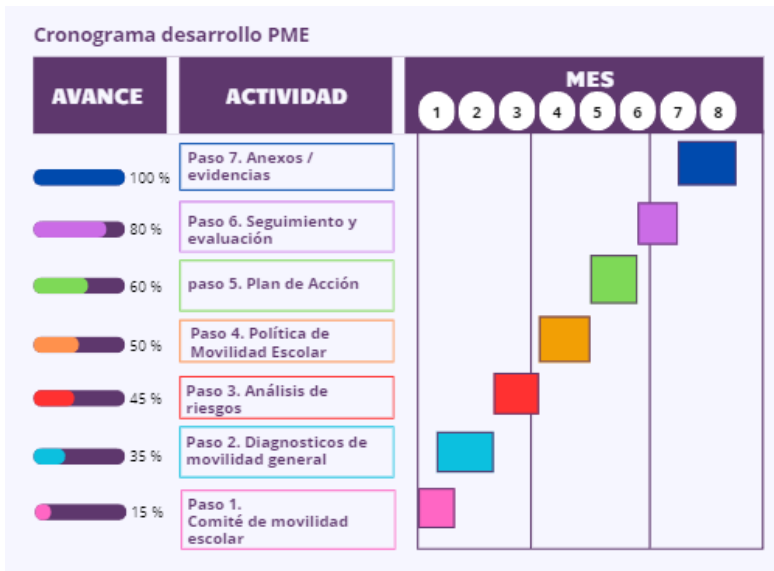


- Ante cualquier siniestro vial que se presente en donde este involucrada la comunidad estudiantil o se identifique un riesgo para ella.
- Después de elaborado el PME: se propone mínimo dos veces por semestre o las veces que se considere necesario.

Cronograma General

Para una adecuada implementación del PME es necesario que una vez iniciado el comité se tenga presente que es necesario tener un avance mes a mes como se muestra en la siguiente imagen:

Imagen No 6: cronograma de desarrollo PME



Fuente: Elaboración propia con base en el Plan de Movilidad Escolar ANSV – 2020



Mes/año	Paso	Actividades
Agosto/2024	Caracterización de la IE	Descripción demográfica de la institución
Septiembre /2024	1 Conformación del comité	Personas que serán parte del comité para conformar el proceso
Octubre 2024	2 Diagnóstico de movilidad Escolar	Entorno, e infraestructura, descripción de comportamiento y habito de la población, indagación de posibles riesgos
Noviembre 2024	3 Análisis de riesgos	Análisis de los riesgos asociados al diagnóstico de movilidad escolar y cartografía social.
Diciembre 2024 Enero 2025	4 Política de movilidad escolar	Construcción de una política de movilidad escolar coherente al entorno y necesidad escolar.
Febrero 2025	5 Plan de acción	Diseño y aprobación de las acciones para combatir o mitigar los riesgos asociados a la institución
Marzo 2025	6 Seguimiento y evaluación	Creación de un instrumento de evaluación y de seguimiento a cada una de las intervenciones relacionadas con la seguridad vial, como ,talleres, campañas y estrategias.
Abril 2025	7 Anexos y evidencias	Consolidación del plan de movilidad escolar como documento PME, con sus respectivas evidencias y anexos.

Tabla No 4: cronograma del comité PME. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 3. 27/08/24

Metas y Compromisos

El comité de movilidad escolar se compromete a dar cumplimiento a los pasos del PME de acuerdo con el cronograma con el acompañamiento del Gestor de Movilidad Escolar designado por las Unidades Tecnológicas de Santander bajo el contrato interadministrativo ANSV009-2024.

Compromisos:

- Gestionar la movilidad escolar segura mediante el diagnóstico inicial del estado de la movilidad escolar
- Identificar los riesgos asociados a la movilidad escolar de acuerdo con el diagnóstico realizado.
- Generar mecanismos para identificar nuevos riesgos asociados a la movilidad escolar y gestionarlos prontamente.
- Socializar los riesgos y establecer estrategias para mitigarlos o eliminarlos.





- Gestionar cualquier siniestro que se presente con las NNA o personal docente y/o administrativo de la Institución educativa para que no se vuelva a presentar.
- Promover conductas seguras dentro y fuera de la institución educativa
- Promover la gestión del conocimiento en seguridad vial dentro de la Institución educativa y comunidad en general.
- Promover la movilidad escolar segura

Metas

- Fortalecer el componente pedagógico enfocado en educación vial para toda la población estudiantil, familias, docentes y prestadores de servicio. con enfoque en institución rural.
- Gestionar el 100% de los riesgos identificados
- Promover la seguridad vial segura en el 100% de los estudiantes y personal de la Institución educativa e impactar al mayor número de Padres/Madres y cuidadores y del entorno de la Institución.





PASO 2: DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD ESCOLAR

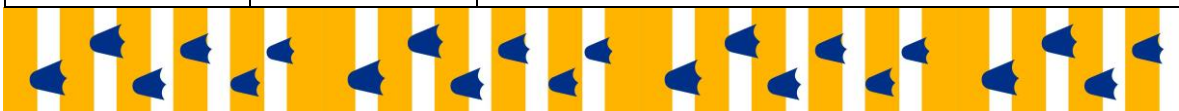
La institución se encuentra ubicada a 8km del casco urbano del municipio de Samacá, cruzada por una importante vía, (la cumbre) que conecta tanto la vía nacional, Tunja y Samacá, tomando el desvío de la cumbre a 3.5km está ubicada la institución Técnica La Libertad, perteneciente a la vereda el Gacal, a 2900 metros sobre el nivel del mar, un clima predominante frío, rodeado de frondosos cultivos típicos de este clima. Frente a la institución se dispone un espacio o zona de parqueo para aproximadamente 10 vehículos, y a 100 metros se encuentra la curva de 3 esquinas, punto donde las rutas escolares hacen el giro para retornar; en la bahía de parqueo se suelen dejar tanto automóviles como motocicletas, de estudiantes y visitantes, los autos de los maestros se ingresan por la única puerta que es de acceso mixto, para peatones y conductores, un pequeño giro a la izquierda y se accede a la zona de parqueadero, cabe aclarar que ninguna de estas áreas se encuentra demarcada o delimitada con pintura o señales que induzcan a los actores viales a interpretar de forma asertiva el escenario, por ende se parte que desde este punto ya se empiezan a encontrar riesgos alusivos a la movilidad.

Problemáticas y riesgos de la movilidad escolar

Las problemáticas que presenta actualmente es el conflicto entre actores viales como peatones y conductores, dado que por esta vía, caminan decenas de estudiantes solos, sin un acompañamiento hasta sus casas, en tiempos promedios desde los 15 a 45 minutos (según encuesta de diagnóstico), lo que los deja expuesto a una situación de riesgo, el siguiente foco está representado en las rutas escolares ya que algunas de estas transportan excediendo el límite de pasajeros permitidos, y los vehículos como minivan o camioneta, llevan estudiantes por fuera del vehículo, situación que ha representado un riesgo histórico y se ha normalizado en la comunidad. Para continuar; se han identificado riesgos a diario en el transporte de pasajeros en motocicleta, ya que tanto pasajero como conductor no portan lo mínimo en elementos de protección como el casco, y también es usual transportar más de dos personas en este tipo de vehículo, lo que indudablemente representa riesgos altos de siniestralidad, si bien al encuestar varias familias, argumentan que es una práctica común desde hace años, y que para ellos es normal, sin medir consecuencias; en este punto se hace referencia a que la institución si ha tenido hechos de gravedad en materia de siniestralidad y en el último año se han presentado cinco casos de estudiantes heridos de gravedad por conducir o ser pasajero de motocicleta sin portar elementos de protección y exceder los límites de velocidad.

Se ha diseñado un cuadro según análisis y revisión de memoria histórica con familias y docentes de la institución para determinar con claridad los riesgos que atañen a la institución.

TIPO	ACTOR VIAL	DESCRIPCIÓN
Riesgo vial	Conductor	riesgo por conductores al exceder los límites de velocidad en la vía del sector de cuatro esquinas y el kiosco





Riesgo comportamiento	Peatones / conductores	Riesgos por comportamiento y conducta de los diferentes actores viales, peatones y conductores, al ingreso y salida de la institución, obstruyendo la vía, no dan paso, generan conflicto por prelación en la vía.
Riesgo Humano	Motociclista / ciclista	carencia de uso de elementos de protección de los actores viales, motociclistas y ciclistas, desde las familias y estudiantes, a su vez si estos superan el límite de carga permitido.

Tabla No 5: ficha; riesgos en movilidad escolar. Fuente de elaboración propia, acta de referencia No 6. 16/10/24

Movilidad interna de la comunidad

En cuanto a su movilidad interna, la institución cuenta con espacios amplios y salones de igual tamaño, salas de sistemas, comedor, cancha múltiple cubierta, parques de juegos infantiles, amplias zonas verdes y pasillos para transitar, cuenta además con una capilla amplia. En síntesis, es un colegio de gran tamaño y con zonas amplias para generar disfrute, convivencia y aprendizaje; por otro lado, al revisar las áreas comunes, no cuenta con demarcación según norma técnica de delimitación de espacios, iluminación y demarcación de rutas de evacuación, puntos de encuentro, zonas de transito exclusivo de peatones, dado que se comparte el ingreso con vehículos.

DESCRIPCIÓN	FOTOGRAFIA
Ingreso por la vía veredal del Gacal, entre el kiosco y sector cuatro esquinas. Carretera destapada, salvo un tramo de 100 metros que cubre la institución, cuenta con dos reductores de velocidad en cada sentido de la vía, una bahía de parqueo y un portón grande de acceso mixto.	 





Tabla No 6: ficha; movilidad interna y externa. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 8. 29/10/24

ENCUESTA DE MOVILIDAD ESCOLAR

Con el equipo de comité se disponen los elementos e instrumentos necesarios para poder realizar un análisis de la movilidad escolar, donde por medio de un muestreo se logra obtener de forma directa la consulta de 45 respuestas.

Representación de la encuesta con enfoque en:

- Rango de edad
- Grado
- Género
- Identificar los desplazamientos casa colegio y colegio casa.
- Tipo de vehículos usados al momento de desplazarse
- Índices de seguridad o percepción de seguridad
- Vulnerabilidad
- Información de conocimientos comunes en siniestralidad.
- Sectores y situaciones de riesgo en el entorno cercano a la Institución.

Cálculo de la muestra 1

Para la muestra se calcula por actor en la IE (Estudiantes, Docentes, Administrativos y Directivos, Personal de Apoyo, Población con capacidades diversas), siguiendo la siguiente fórmula:

$$\text{Tamaño de la muestra (n)} = \frac{N\sigma^2Z^2}{(N-1)e^2 + \sigma^2Z^2}$$

n = Tamaño de la muestra

N = Tamaño de la población σ = Desviación estándar de la población 0.5

Z = Valor obtenido mediante niveles de confianza, para un nivel de confianza del 97% se toma un Z de 2.17

e = Límite aceptable de error muestral que para el caso del proyecto se tomó el 10%

ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ESCOLAR

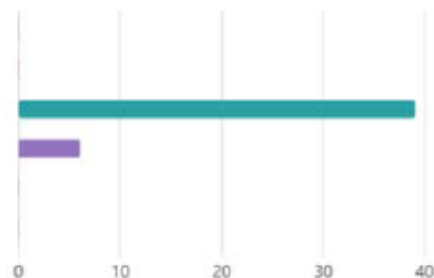




A continuación, se muestra de forma estadística la distribución de la encuesta en sus diferentes apartados.

10. EDAD

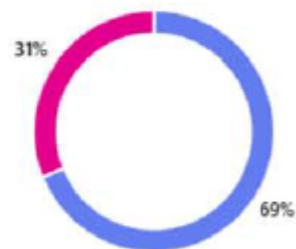
0-5 AÑOS	0
6-10 AÑOS	0
11-17 AÑOS	39
18-28 AÑOS	6
29-59 AÑOS	0
MAYOR 60 AÑOS	0



Los rangos de edades estuvieron enfocados desde los 11 a los 17 años o más.

11. SEXO

HOMBRE	31
MUJER	14
NO DEFINIDO	0



Los porcentajes estuvieron inclinados de la siguiente manera 31% para mujeres y 69% en hombres., mostrando una disparidad a nivel de equidad en cuanto a sexo, sin embargo estos detalles se tomarán en cuenta para el próximo muestreo.

3 encuestados (7%) respondieron NINGUNA para esta pregunta.

Si **NINGUNA** discapacidad visual
miopia

Se contempló en la encuesta población con limitación visual, la cual se le orientó para poder contestar la encuesta con ayuda de un docente.



2 encuestados (4%) respondieron El Llanito para esta pregunta.



Los estudiantes señalaron su lugar de vivienda, y de esta manera su modo de desplazamiento, identificando las distintas veredas incluso el municipio vecino.

16. AL SALIR DE LA CASA AL COLEGIO Y DEL COLEGIO A LA CASA:

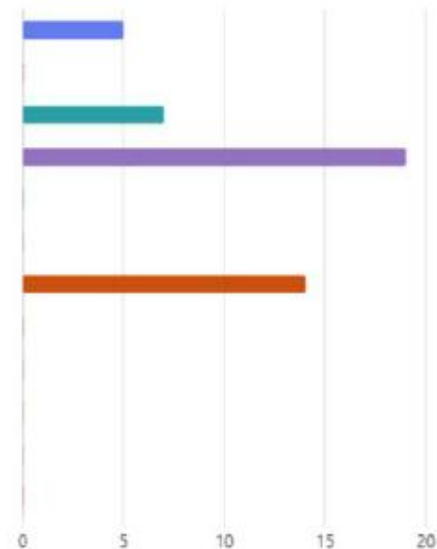
VA SOLO/SOLA	22
ACOMPANADO/ACOMPANADA	23



49% de los estudiantes va solo al colegio, en contraste del 51% que va acompañado.

18. INDIQUE EL MODO DE TRANSPORTE QUE UTILIZÓ PARA VENIR AL COLEGIO LA ULTIMA VEZ

CAMINANDO	5
PATINETA	0
BICICLETA	7
MOTOCICLETA	19
AUTOMOVIL	0
BUS	0
RUTA ESCOLAR	14
MOTOCARRO	0
BICITAXI	0
MOTOTAXI	0
VEH. TRACCIÓN ANIMAL	0
OTRO	0



El modo de transporte es variado en los estudiantes, demostrando que una gran mayoría llega en vehículo motocicleta, seguido de rutas escolares y por último la caminabilidad, ahora





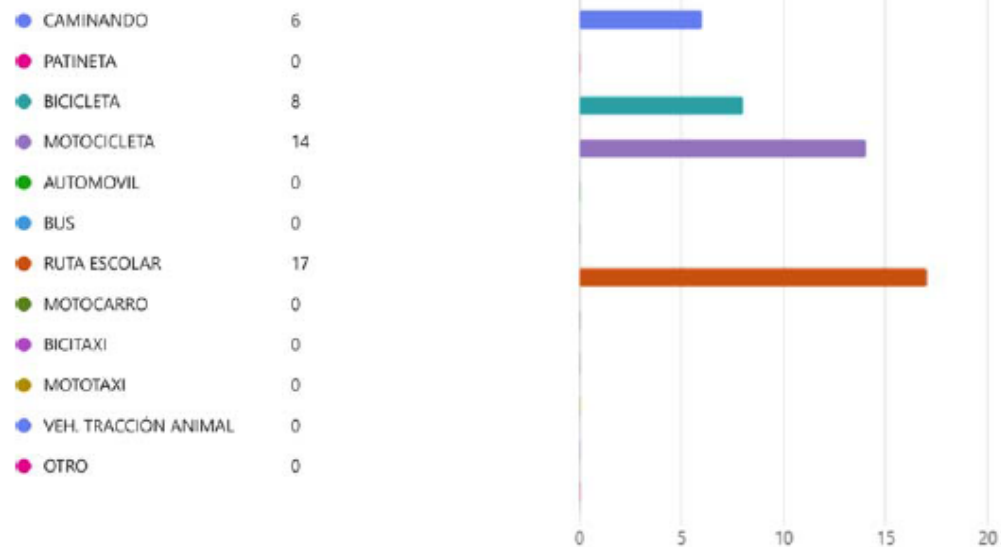
sumado a la pregunta anterior, donde se refleja el acompañamiento de los estudiantes, se puede constatar que los acompañantes conducen motocicleta y que en esta misma llevan a los y las estudiantes.

19. ROL EN EL TRANSPORTE



En el siguiente gráfico se evidencia el rol que representa cada uno de estos modos de movilidad, donde se representa que de los estudiantes el 32% de los encuestados son conductores de motocicleta, seguido de pasajeros de vehículo particular y motocicleta.

20. INDIQUE EL MODO DE TRANSPORTE QUE UTILIZÓ PARA IR A DEL COLEGIO A LA CASA



Complemento a los distintos modos en que los estudiantes generan su movilidad, donde la motocicleta representa la mayor estadística, seguido de las rutas escolares y la caminabilidad, también existe una importante población la cual se desplaza en bicicleta.





22. ¿EN ALGUNA PARTE DEL DESPLAZAMIENTO DE CASA AL COLEGIO O DE REGRESO SE HA SENTIDO INSEGURO O INSEGURA?

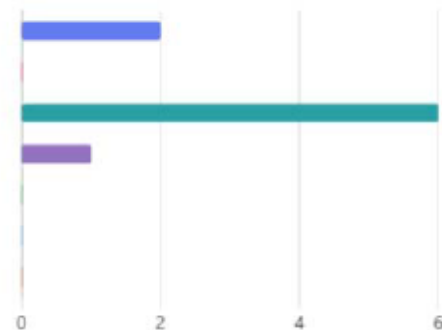
● Si	9
● No	36



La percepción de seguridad por parte de los estudiantes refleja un 80% que percibe no sentirse inseguro o insegura, con relación a un 20% que de algún modo se siente inseguro o insegura, en este punto cabe analizar en qué puntos se focaliza la percepción de inseguridad.

23. SI LA RESPUESTA ANTERIOR ES SI, ¿QUE LE HACE SENTIR INSEGURA O INSEGUR?

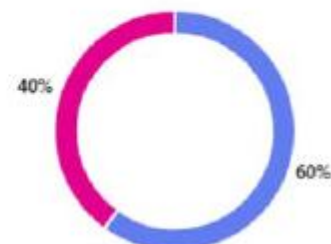
● PERSONAS	2
● ANIMALES	0
● LA VÍA	6
● LOS VEHICULOS	1
● ILUMINACIÓN	0
● SITIOS EN ABANDONO	0
● OTRO	0



Así que, según la encuesta, se demuestra que un amplio foco de la inseguridad está relacionado con las vías, esto con relación al riesgo que las mismas genera, y de las cuales son objeto de riesgo en la institución.

24. ¿HA RECIBIDO INFORMACIÓN EN EL COLEGIO SOBRE SEGURIDAD VIAL O MOVILIDAD SEGURA?

● SI	27
● NO	18

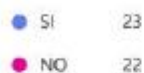


La población estudiantil en un 60% ha recibido información relacionada con la seguridad vial, mientras que el 40% no, lo cual demuestra un claro ejemplo para fortalecer de manera pedagógica y didáctica los conocimientos de los estudiantes en materia de seguridad vial.

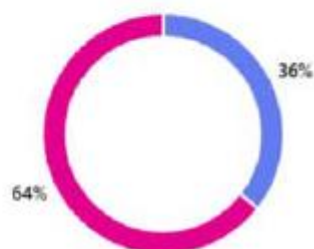
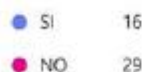




25. ¿SABE QUE ES UN SINIESTRO VIAL?



26. ¿ALGUNA VEZ HA SUFRIDO UN SINIESTRO VIAL?



Con relación a la anterior estadística representa que casi la mitad de la población sabe lo que es un siniestro vial, mientras que la otra mitad no, pero en la siguiente pregunta, se ha evidenciado que un 36% de la población estudiantil encuestada ha sufrido algún tipo de siniestro vial, lo cual no solo respalda los relatos del equipo de comité, sino que demuestra que hay muchos más estudiantes que han sufrido siniestros viales y no los han comentado, ya sea a familiares, amigos, o docentes.

Para ampliar el análisis de la movilidad escolar, se invita al lector a revisar el acta No, 4 del 27 de septiembre (Ficha de diagnóstico de movilidad escolar IET La Libertad)





Diagnóstico de la infraestructura interna y externa de la Institución Educativa

Ahora bien, con la finalidad de realizar el diagnóstico general del estado de la infraestructura y del entorno de la institución educativa Técnica la Libertad, se presenta el siguiente diseño con una tabla de revisión de infraestructura, el cual incluye aspectos de señalización, estado del pavimento, demarcación, infraestructura segura para la movilidad de los diferentes actores viales, o la carencia de estos. Entre otros elementos

Elemento de infraestructura	Observación	Evidencia	Nivel de riesgo
Señalización de tránsito para entornos escolares.	Actualmente el espacio alrededor de la institución no cuenta con señalización que indique de manera visual que este es un entorno escolar, la respectiva señalización vertical del zona escolar, limite de velocidad y cruce de peatones.		Alto
Andenes	Actualmente en el entorno escolar no existe espacio para que los peatones transiten con seguridad y protegidos de los riesgos de la vía, por ende en esta carretera rural los estudiantes que llegan al colegio caminando, disponen de hasta una hora para su desplazamiento a su vez que exponen		Alto



	su vida, yendo solos y sin contar un espacio óptimo al caminar,		
Pintura de demarcación.	La institución no cuenta con una adecuada señalización al interior, entre pasillos, parques, escaleras, andenes entre otros; pintura que indique salidas de emergencia, puntos de encuentro, flujo de la movilidad, espacio para peatones, y vehículos y demás elementos que ayuden a mejorar el comportamiento al interior de la Institución.		Bajo
Biciparqueadero	El colegio cuenta con un espacio para parqueo de bicicletas, sin embargo, presenta algunos detalles que pueden ser de mejora para incentivar la movilidad sostenible y alternativa.		Bajo

Tabla No 7: ficha; diagnóstico de infraestructura. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 8. 29/10/24¹





COMPORTAMIENTO Y HÁBITO

Para este apartado, se tomó como referencia las conversaciones y entrevistas que reposan en las actas de asistencias técnica al equipo de comité, así como el diligenciamiento del respectivo formato de comportamiento y hábito (Anexo) con relación al comportamiento de los seres humanos, este es la suma de experiencias y costumbres, que en muchos casos han llegado a estar tan arraigadas y naturalizadas en una comunidad que son interpretadas como normales, sin embargo y a modo de reflexión es responsabilidad de cada sujeto actuar en consecuencia a las normas y acuerdos sociales que dictan una buena y sana convivencia; aunque en la realidad esto se aleja un poco, se ve reflejado comportamientos y más precisamente en materia de movilidad, que indiscutiblemente ponen en riesgo tanto la vida propia como la de acompañantes o peor aún personas ajenas, pues conducir un vehículo conlleva gran responsabilidad es por ello que es tanto obligatorio contar con un curso, aprobarlo y portar una licencia que lo acredite y aunque esto no es suficiente, sí impone las condiciones necesarias para empezar a construir un criterio de buenas prácticas, y sentido de responsabilidad en la vía.

Desde este punto de vista se analizaron diferentes factores que intervienen en el comportamiento y hábito de la comunidad y son actualmente considerados foco de atención por las prácticas normalizadas que se han generado en el transcurso de los años, para esta evidencia se tiene como referencia el análisis del diagnóstico de movilidad, y los respectivos formatos de comportamiento y hábito, del cual se ha evidenciado lo siguiente.

- La práctica más usual es movilizar estudiantes como pasajeros en motocicleta sin el uso mínimo de elementos de protección (casco) y movilizandolos dos o más personas.
- Se presenta conflicto entre peatones, que son los pasajeros de las rutas escolares y los conductores, ya que, al salir del colegio, estos estudiantes se toman la calle, para charlar, jugar, o correr a tomar un puesto dentro de la ruta.
- En promedio un 11% de la población estudiantil se moviliza caminando sola a la institución sin una garantía de derechos ni de protección alguna, lo que pone en riesgo a los menores de edad en sus desplazamientos al colegio.
- El colegio cuenta con espacios definidos para el ascenso y descenso de los estudiantes justo a la hora de ingreso, el vehículo se parquea frente a la puerta, si vienen en sentido norte sur, pero si viene en sentido contrario, descarga los pasajeros en la bahía, y los deja en ese punto para cruzar la calle.
- Existe desconocimiento de la normativa y sobre todo de educación vial en general entre toda la comunidad educativa, familias, estudiantes, maestros y directivos.
- Los peatones presentan conflicto diariamente con otros actores viales.





CARTOGRAFÍA SOCIAL

Por medio del ejercicio de cartografía social, se permite que los estudiantes y la población en general logren identificar desde la ubicación espacial y sectorización, los diferentes entornos que rodean su hábitat, desde su hogar, identificando este como un lugar seguro, o no, la escuela, parques o sitios de esparcimiento y ocio entre otros; la cartografía social sirve para que de esta manera la comunidad logre identificar con precisión dónde se originan los riesgos, y si estos son comunes entre otros grupos de personas, pero no sólo riesgos sino, zonas seguras para el ocio y el aprendizaje.

Dicho lo anterior por medio de la asistencia técnica realizada el día 10 de octubre de 2024, acta de referencia número 6, con el grupo de estudiantes y el comité de movilidad escolar, se proyectó que la cartografía social se focalizará en tres ámbitos:

Riesgos humanos: aquellas acciones o comportamientos que están relacionados propiamente con las decisiones humanas.

Riesgos de infraestructura: aquellos elementos fabricados por el humano pueden generar un daño o riesgo por las condiciones en las cuales se puede encontrar.

Riesgos ambientales: o naturales, son aquellos de los cuales el ser humano no puede tener control, que suceden bajo condiciones climáticas, o son consecuencia de una acción humana y tiene completa relación con el medio ambiente.

Hecho esto, se procede a explicar a cada grupo cómo se componen los riesgos y qué características tienen: para empezar los riesgos son elementos que pueden generar daños a la vida misma, incluso la muerte, estos riesgos tienen un enfoque en la movilidad.

El primer grupo en dar sus aportes en riesgos fue:

Equipo de riesgos humanos compuso los siguientes:

- Mal comportamiento de los peatones en la vía
- Irrespeto entre actores viales
- Exceso de velocidad por las vías
- Conducir en estado de embriaguez
- No observar el entorno antes de cruzar una vía
- Robos

Grupo de Ambiente:

- Desbordamiento de quebradas afectando el puente que a su vez también está en mal estado





- Deslizamiento de tierra en temporada de lluvias
- Perros bravos que amenazan la población
- Árboles caídos afectando la vía

Grupo de infraestructura:

- Falta de alumbrado público
- Material de gravilla sobre la vía, y la cuneta es bastante pronunciada, lo cual también provoca riesgo de caídas.
- Pérdida de banca en la vía.
- Falta de señalización en los entornos concurridos
- Falta de reductores de velocidad
- Falta mantenimiento en las vías, no hay espacio para el peatón

Ya con los riesgos identificados y sectorizados cada estudiante sostiene un fragmento de la red, de forma tal que estos riesgos se ubican en el entorno de las veredas cercanas al colegio y de esta manera poder verificar si son reales o no.

Con el diseño de la red de cartografía social se logró identificar los sitios de mayor incidencia al riesgo, ocasionando accidentes y siniestros viales.

Una vez se terminó la red de riesgos, se les preguntó a los estudiantes si ¿todo era tan malo? Así que se les preguntó primero que espacios de su territorio consideran seguro, para el ocio, y la recreación, muchos de ellos respondieron que el casco urbano, la casa, la escuela, y páramo a veces, ya que en caminatas algunos momentos se sentía inseguro, la vereda no cuenta con parque aledaños para la recreación.

Ahora se les preguntó a los estudiantes si conocen de lugares propicios para el aprendizaje y desarrollo personal, a lo que ellos mencionaron el colegio en primer lugar, la biblioteca municipal, el salón comunal de la vereda y el casco urbano de Samacá. Por último, se señaló los lugares de total inseguridad a lo cual se hace referencia del sector cercano a la cumbre, Tibaquirá, y el sector de boca de monte.

De esta manera se concluye el ejercicio de cartografía social.





fuentes, elaboración propia de la institución, cartografía social

PASO 3, MATRIZ DE RIESGOS

Durante el proceso de asistencia técnica, mediante actas de reunión, justamente para el día 29 de octubre de 2024 se realizó el análisis de riesgos, recopilando reseñas, datos históricos con los referentes de la institución, grupos de maestros, estudiantes y en cooperación del gestor de movilidad escolar, se hizo uso de la herramienta que facilita el análisis de la información y la toma de decisiones en los resultados, para luego con el equipo de comité de PME, poder socializar la realidad objetiva que atañe el diario vivir de la comunidad educativa. De esta manera se logró focalizar los diferentes riesgos y categorizar su grado de exposición y peligro desde el más crítico y que requiere atención inmediata hasta algunos más leves, que requieren atención esporádica mediante la herramienta de Matriz de riesgos, (revisar anexos)

Estos riesgos están relacionados de la siguiente manera: Conflicto entre peatones y vehículos, Señalización insuficiente de zona escolar tanto vertical como horizontal, presencia de diferentes actores viales durante el acceso de la comunidad educativa en horas de entrada y salida del Colegio, Falta de educación vial de todos los actores viales, y familias en la institución, 26% de los estudiantes utilizan la moto como medio de transporte, siendo ellos acompañantes, 50% de los estudiantes se demoran más de 20 minutos en desplazarse, como



peatones, altas velocidades del transporte, particular y vehículos motorizados en el entorno, El colegio no cuenta con un protocolo de registro ni atención a víctimas de siniestros viales y falta de señalización y guías de movilidad dentro del entorno escolar.


HORARIO DE LAS SITUACIONES DE RIESGO OBTENIDO DE LA MATRIZ, ENCUESTA, ENTORNO Y CARTOGRAFÍA

Situación de riesgo	Clasificación de la situación de riesgo						Presencia o ausencia de riesgo (Riesgo: 1; Medio: 2; Bajo: 3)			Clasificación de los conocimientos para los actores sobre el riesgo (Riesgo: 1; Medio: 2; Alto: 3)										Total	Nivel de riesgo: Intolerable (10 - 45) - Alto (46 - 55) - Medio (56 - 65) - Bajo (66 - 75) - Muy bajo (76 - 85)
	Condiciones institucionales	Importancia	Velocidad	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo	Presencia de riesgo		
Conflicto entre peatones y vehículos		X	X					2		4	4	2	2	2	2	3	4	5	1	31	ALTO
Presencia de peatones en la vía pública				X				1		4	4	2	2	2	2	5	5	4	1	31	ALTO
Presencia de vehículos en la vía pública																					
Presencia de vehículos en la vía pública	X	X						2		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	32	ALTO
Falta de educación vial de todos los actores viales, y familiar en la institución	X	X	X			X		2		4	5	4	4	4	4	4	4	4	2	53	ALTO
Señalización vial de todos los actores viales, y familiar en la institución			X	X				2		1	1	1	1	1	1	4	4	1	1	22	MEJOR
Señalización vial de todos los actores viales, y familiar en la institución		X				X		2		2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	18	BAJO
Alta velocidad de los vehículos, particular y vehicular motorizados en el entorno		X	X					1		1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	42	INTOLERABLE
El colegio no cuenta con un protocolo de registro ni atención a víctimas de siniestros viales	X				X			1		1	1	1	4	1	1	4	4	1	1	33	ALTO
Falta de señalización y guías de movilidad dentro del entorno escolar	X			X				2		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	BAJO

Tabla No 8: ficha; matriz de riesgos. Fuente de elaboración propia (documento Excel que podrá encontrar en las memorias del documento) acta de referencia No 9. 29/11/24

PASO 4, POLÍTICA DE MOVILIDAD ESCOLAR

En conjunto con el equipo de comité de PME y sus compromisos se buscó integrar una política que encierra la movilidad escolar en la institución y sea coherente con el PEI, a su vez que deba ir de la mano con su manual de convivencia y demás normas que reglamenten el buen vivir de toda la comunidad que aborda el entorno escolar; a partir de la reunión del 29 de octubre del 2024, donde en conjunto con el equipo de comité, se expuso la construcción de una política que oriente y organice los criterios de movilidad escolar en la institución, se determinó que ésta debe ser inclusiva, diligente, protectora y resolutoria, de esta manera se fijan cuatro pilares de acción que serán referencia y buscarán ser incluidas desde el PEI de la institución por medio de comités directivos, junta de padres y los entes pertinentes.





Así pues, la institución se fija el siguiente objetivo como política de movilidad escolar: fortalecer los conocimientos y comportamientos en seguridad vial de estudiantes y familias ligadas a la institución y su misionalidad, desde el uso de estrategias pedagógicas incluyentes y diversas que permitan tener el conocimiento a disposición y las acciones al alcance de cada estudiantes, donde por medio del sistema de enfoque seguro se ligará las intervenciones pedagógicas desde 4 pilares de acción.

Comportamientos seguros.

En este pilar se enfocarán todas las acciones educativas, desde las intervenciones pedagógicas, lúdicas y didácticas que incentiven y promuevan la formación en seguridad vial, por medio de capacitaciones a estudiantes, familias, docentes y conductores de rutas escolares.

Desde la política de movilidad escolar, se incentivará el espacio para la planeación y ejecución de campañas de seguridad vial, estas tendrán un enfoque diferente para cada mes del año, así como un modo de intervención o práctica, como, obras de teatro, personificación, escenas dramáticas, stand up, campañas visuales, y celebración de días mundiales como, semana de la seguridad vial, día del ciclista, día del peatón, y día mundial de la educación vial.

Normativa segura

En este pilar, se enfocan todos los elementos que deben ser de propio requisito para tener una mejor convivencia entre actores viales, se priorizará la normativa en el manejo, flujo y organización de las rutas escolares, para garantizar un espacio para el desembarque de pasajeros, no exceder el límite de carga o sobre cupo de estudiantes, llevar control de los pasajeros que transporta el conductor, así como generar una normativa del buen pasajero, prácticas que deben seguir todos los estudiantes cuando van a descender del bus o subir al mismo.

En las normativas existirá un apartado para garantizar la movilización segura de conductores de motocicleta y bicicleta, estudiantes que hacen uso de estos vehículos pero que deben cumplir el mínimo de requisitos para la movilidad, (uso del casco), vehículo en buen estado, entre otros.

En la normativa también se buscará reglamentar elementos esenciales para la sana convivencia de los actores viales más vulnerables, para ello se ve necesario empezar a planificar acciones de intervención de urbanismo táctico, para que los peatones sean visibilizados y no vulnerados por los demás actores viales.

Infraestructura segura





El colegio busca ser cada vez más inclusivo, para ello se hace necesario establecer parámetros en la infraestructura, elementos como la pintura y demarcación horizontal en temática de flujo peatonal, intervenir con urbanismo táctico las zonas por las cuales debe circular el peatón, y aclarar por donde deben ingresar los vehículos al parqueadero, así como reflejar las zonas como escaleras, pasos a desnivel, rampas, entre otras, para que visualmente sea tanto artístico y envíe un mensaje claro a todo aquel que la interprete.

Por último, este apartado de infraestructura, deberán contener los elementos físicos aun necesarios para mejorar la convivencia de los diferentes actores viales, la señalización aun faltante en el entorno aledaño a la institución.

Protocolo de atención ante siniestros viales y emergencias

De esta manera la política acogerá y planeará estrategias precisas para asumir control ante alertas de siniestro, accidentes y seguimiento de las mismas, para ello, se diseñará primero la capacitación de docentes en primer respondiente, describir el protocolo de accidentalidad, asegurar el área, llamar a la línea de atención, cuadrantes de policía, ambulancias, padres del herido, entre otros, crear una bitácora de siniestralidad, donde serán reportados todos los sucesos donde se vean afectados los estudiantes o maestros ante siniestros viales.

PASO 5, PLAN DE ACCIÓN

¿Cómo intervenir a una población estudiantil y su entorno, en procesos de enseñanza aprendizaje de seguridad vial y sus diferentes líneas de acción, teniendo en cuenta las grandes diferencias etarias, y las particularidades que presenta cada realidad?, con esta pregunta orientadora se abre paso a ese capítulo para el presente documento, en ese orden de ideas el plan de acción se describe como una guía que pueda orientar a los maestros y al equipo de comité PME, en el buen desarrollo y efectividad de las actividades propuestas, para ello se les recomendó al equipo, que dichas actividades puedan ser socializadas con los diferentes comités de maestros, y directivos, para ser incluidas con fecha y hora, en el calendario escolar y que de esta manera cada docente se familiarice del evento, así como otros que hacen parte de la identidad de la institución.

El plan de acción puede tener un gran poder siempre y cuando se asuma y se tome en serio, de esto depende la transformación paulatina de una comunidad. Así pues, se presenta a continuación el cuadro de plan de acción diseñado, propuesto y aprobado por el equipo de comité para las intervenciones futuras.

**COLEGIO INSTITUCIÓN EDUCATIVA
TÉCNICA LA LIBERTAD
LOCALIDAD, COMUNA O MUNICIPALIDAD: SAMACÁ, VEREDA GACAL
PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR
PLAN DE ACCIÓN
FICHA TÉCNICA No. 1**





OBJETIVO	Educar a la comunidad educativa en temas pertinentes a la seguridad vial.
LÍNEA ESTRATÉGICA	Comportamiento Seguro
RIESGOS ASOCIADOS	Falta de educación vial, comportamientos y hábitos inseguros en la vía.

ACCIÓN		PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	Implementación de campañas de seguridad vial para niñas niños, jóvenes, adolescentes y comunidad educativa.	Mediano y largo	trimestral	Rector Coordinador Comité de movilidad escolar.
2	Talleres formativos en seguridad vial para la comunidad educativa por ciclos. Docentes, familias, estudiantes.	Mediano y largo	Semestral	Rector Coordinador Comité de movilidad escolar.
3	Promover campañas relacionadas con la gestión de la velocidad, así como conductas seguras y consecuencias por conductas irresponsables de los actores viales involucrados.	mediano	Trimestral	Rector Coordinador Comité de movilidad escolar
4	Realizar un taller experiencial en toma de decisiones e interpretación de señales de tránsito.	Largo	Anual	Rector Coordinador Comité de movilidad escolar
5	Realizar una jornada de diseño y creación de afiches alusivos a la campaña, “con el casco no me casco”	largo	Anual	Rector Coordinador Comité de movilidad escolar
6	Campañas de impacto visual de forma virtual.	largo	semestral	Rector Coordinador Comité de movilidad escolar



ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
INDICADOR DE RESULTADO	No. de talleres realizados/ No. de talleres propuestos Acciones planeadas 6 Acciones por ejecutar 6		

Tabla No 9: ficha; plan de acción 1. Fuente de elaboración propia, acta de referencia No. 10 del 30/01/25

COLEGIO INSTITUCIÓN EDUCATIVA TÉCNICA LA LIBERTAD LOCALIDAD, COMUNA O MUNICIPALIDAD: SAMACÁ, VEREDA GACAL PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR PLAN DE ACCIÓN FICHA TÉCNICA No. 3	
OBJETIVO	Fortalecer los lazos y relaciones de los entes participantes e involucrados en la gestión de la movilidad municipal, alcaldía, departamento, instituciones educativas.
LÍNEA ESTRATÉGICA	Gobernanza
RIESGOS ASOCIADOS	Falta Estructurar políticas claras de movilidad escolar.

ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	Largo	anual	Rector Coordinador Comité de movilidad escolar Entes gubernamentales
2	Largo	Mensual anual	Rector Coordinador Comité de movilidad escolar





ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
conductores, pasajeros y peatones.			
3 Diseñar la posibilidad de implementar un camino seguro para los estudiantes que llegan caminando al colegio.	Largo	semestral	Rector Coordinador Comité de movilidad escolar
INDICADOR DE RESULTADO			
No. de talleres realizados/ No. de talleres propuestos Acciones planeadas 3 Acciones por ejecutar 3			

Tabla No 10: ficha; plan de acción 2. Fuente de elaboración propia, acta de referencia No. 10 del 30/01/25

COLEGIO INSTITUCIÓN EDUCATIVA TÉCNICA LA LIBERTAD LOCALIDAD, COMUNA O MUNICIPALIDAD: SAMACÁ, VEREDA GACAL PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR FICHA TÉCNICA No. 5	
OBJETIVO	Crear una ruta y plan de atención ante siniestros viales en el entorno escolar, que logre identificar todas las variables que este puede presentar.
LÍNEA ESTRATÉGICA	Atención Integral a víctimas
RIESGOS ASOCIADOS	falta de un plan de atención ante siniestros viales

ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1 Diseño del plan de atención ante siniestros viales, que integre las personas encargadas, un protocolo de atención, un directorio de	Largo	Mensual	Rector Coordinador Comité de movilidad escolar





ACCIÓN		PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
	ambulancia, hospital y bomberos.			
2				
INDICADOR DE RESULTADO		No. de talleres realizados/ No. de talleres propuestos Acciones planeadas 1 Acciones por ejecutar 1		

Tabla No 11: ficha; plan de acción 3. Fuente de elaboración propia, acta de referencia No. 10 del 30/01/25

PASO 6, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Durante toda esta ruta de creación del plan de movilidad escolar, se logra construir el paso 6 y 7, correspondiente a seguimiento y evaluación, ya en este punto se describen todas las actividades, estrategias, campañas o espacios que tengan pertinencia, con lo planteado en el plan de acción y con las debidas gestiones que corresponda a la pedagogía de la seguridad vial, en este orden de ideas mediante reuniones con el comité de PME, en repetidas ocasiones se trabajó en el instrumento que ayude a dar validez del impacto, así como llevar una rúbrica del momento, misión, y objetivo de cada actividad con este enfoque.

Es de resaltar que la institución desarrolló el seguimiento a algunas de las acciones propuestas y llevadas a la realidad en compañía del Gestor de movilidad escolar, sin embargo, en el momento que se construye este documento se presentará evidencia de las realizadas hasta la fecha. Desde este punto en adelante, será responsabilidad de la Institución y en conjunto acompañamiento del equipo de comité PME la realización de cada una de las actividades propuestas en el calendario escolar para el año en vigencia, así como velar por su realización, retroalimentación o evaluación y aplicación de mejoras en las reuniones futuras de este equipo.

En la siguiente imagen se expresa el diseño del instrumento para el seguimiento y evaluación de las acciones realizadas hasta la fecha, y se anexará en el apartado (anexos) de este documento, para su continuo uso.

Formato seguimiento y evaluación

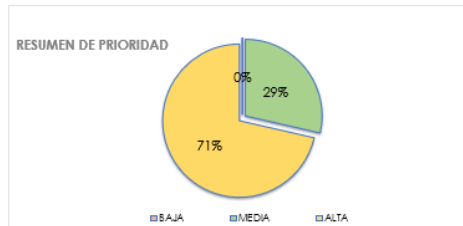
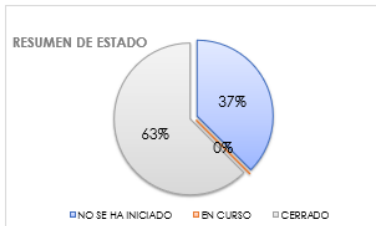


PLANTILLA DE SEGUIMIENTO SEGURIDAD VIAL: IE LA LIBERTAD, VEREDA GACAL, SAMACÁ

Pruebe Smartsheet GRATIS

COLEGIO	FRANCISCO DE PAULA SANTANDER
MUNICIPIO Y SED	VENTAQUEMADA
NOMBRE DEL PROYECTO	PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR
RESPONSABLES DEL PROYECTO	EQUIPO DE COMITÉ PHE

ESTADOS	RESUMEN DE ESTADO	ESTADOS	RESUMEN DE ESTADO
NO SE HA INICIADO	3	BAJA	0
EN CURSO	0	MEDIA	2
CERRADO	5	ALTA	5



N.º DE TALLE	DESCRIPCIÓN DE LA CAMPAÑA/TALLER	ESTADO	PRIORIDAD	ASIGNADO	CUALIFICACIÓN	CUALIFICACIÓN	COMENTARIOS
1	compañar bien por que da, enfocados en el buen uso del espacio público	CERRADO	ALTA	EQUIPO PHE	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	EL CUMPLIMIENTO PARA ABRICAR MAS POR LOS CANALES DE COMUNICACIÓN	compañar bien por que da, enfocados en el buen uso del espacio público
2	Taller formativo con enfoque de seguridad vial para la comunidad	CERRADO	ALTA	GESTOR PHE	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	Taller formativo con enfoque de seguridad vial para la comunidad
3	Promover campaña relacionada con la gestión de la vialidad	CERRADO	MEDIA	GESTOR PHE	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	Promover campaña relacionada con la gestión de la vialidad
4	diálogo de la educación vial, implementación Herramienta Monitor	CERRADO	ALTA	EQUIPO PHE	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	diálogo de la educación vial, implementación Herramienta Monitor
5	Realizar una jornada de difusión y creación de afiches alusivos a la campaña, "con el curso nuevo curso"	NO SE HA INICIADO	MEDIA	EQUIPO PHE	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	Realizar una jornada de difusión y creación de afiches alusivos a la campaña, "con el curso nuevo curso"
6	Campaña de impacto vial de la feria virtual OFISIA	CERRADO	ALTA	EQUIPO PHE	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	Campaña de impacto vial de la feria virtual OFISIA
7	Usar un plan normativo que indique derechos, deberes y responsabilidades de los diferentes actores viales que integran la comunidad educativa	NO SE HA INICIADO	ALTA	EQUIPO PHE	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	SE IMPACTO EL 100% DE LA POBLACIÓN	Usar un plan normativo que indique derechos, deberes y responsabilidades de los diferentes actores viales que integran la comunidad educativa
8	Divulgar la posibilidad de implementar un seminario para la comunidad que lleguen caminando al colegio.	NO SE HA INICIADO					Divulgar la posibilidad de implementar un seminario para la comunidad que lleguen caminando al colegio.
9	compañar de seguridad vial para niños niñas, jóvenes, adultos mayores						compañar de seguridad vial para niños niñas, jóvenes, adultos mayores
10	Realizar un taller experiencial en temas de decisión e interpretación de señales de tránsito						Realizar un taller experiencial en temas de decisión e interpretación de señales de tránsito

Tabla No 12: fuente de elaboración propia, diseño del instrumento de seguimiento y evaluación. Acta de referencia: No. 12, del 27/03/25

Adicional a la ejecución de asistencia técnica con la institución, el gestor de movilidad escolar pudo realizar, o acompañar cuatro momentos planteados para la pedagogía de la seguridad vial, estos, se verán descritos en el título de experiencias.

Buenas prácticas, campañas e intervenciones pedagógicas en seguridad vial.

Campaña día mundial de la educación vial

El objetivo de esta campaña es que los estudiantes puedan identificar de forma más certera en qué puede terminar una mala conducta relacionada con la movilidad escolar, y por otro lado entender los derechos y deberes fundamentales de los diferentes actores viales, así como su papel en la vía e infraestructura urbana y rural.

Dado el buen impacto que genera la campaña, se toma la decisión junto con el equipo de comité de visitar cada uno de los salones, para realizar una pequeña intervención, alusiva a la seguridad vial. De esta manera todo el equipo de comité se divide por duplas, para así poder cubrir más salones.





Un grupo de estudiantes de 11, también son llamados a colaborar, para cubrir primaria.

De esta manera se logra impactar a gran parte de la población estudiantil, y al finalizar la jornada todos los afiches se pegaron en las paredes y carteleras de la institución.

Para dar aún más alcance a la campaña, el coordinador, toma la decisión de extenderla a las rutas escolares, con los conductores de ruta. Y llevar algunos afiches a las dos sedes cercadas de primaria, para realizar la misma tarea.

De esta manera se logró generar una buena jornada alusiva a la educación vial, conductas y comportamientos adecuados, y dejar un mensaje para aquellos cuya conducta no es la más adecuada.

Imagen No: 8. Campaña día mundial de la seguridad vial.



fuentes, elaboración propia, seguimiento y evaluación



Imagen No: 9. Campaña día mundial de la seguridad vial.



fuelle, elaboración propia, seguimiento y evaluación

Capacitación a docentes y familias en seguridad vial

Para esta oportunidad se dispone a trabajar con el grupo de maestros y familias, llevando todas las sillas a los costados, y todos los participantes de pie en forma de dos hileras, dos grupos, cada persona mirando frente a su compañero o compañera; de esta manera poder explicar las actividades a realizar. se realiza una primera actividad de velocidad de reacción, enfocado en velocidades seguras, que por medio de una historia que relata el gestor y una palabra mágica que indique la acción se da inicio al juego, la idea fue atrapar la colita de ratón, (elemento didáctico) esta colita la portaba uno de los compañeros o compañeras y al frente su pareja debía estar atento a la palabra mágica que era “velocidad” mientras se relata la historia se hace uso de la palabra varias veces para probar la reacción y la velocidad a las indicaciones auditivas y de esta manera tener un punto de partida y disposición del grupo para las demás actividades.

Para la siguiente actividad se trabajó con huevos, reales y de juguete, estos huevos representan la cabeza de cada conductor tanto de motocicletas como bicicleta, el mensaje es alusivo al uso de elementos de protección, entonces cada persona que toma el huevo debe indicar según la dinámica del juego que indica situaciones y palabras, para responder o penitencias ejemplo: comportamientos seguros en la vía, se pasa los huevos en la dinámica adaptada de tingo, tingo Tango!, con semáforo en luz, verde, naranja, Roja!, en este punto se detiene los huevos, y las implicadas o implicados responden. Se hace el juego varias veces, también se modifica la dinámica haciendo uso de diferentes elementos como: uso de elementos de seguridad, señales de tránsito, riesgos en la vía.



El juego tuvo bastante acogida y armonizó el ambiente entre profesores y familias, también se evidenció los pocos conocimientos tanto de familias y docentes en materia de seguridad vial, señales de tránsito y corresponsabilidad, llegando a casi nulas, el grupo estaba compuesto de población diversa, así que se optó por el uso de un lenguaje con enfoque de género y diferencial. A su vez se les generó varios mensajes a todas y todos los participantes alusivos al uso del lenguaje diferencial.

Para la siguiente actividad, haciendo uso de los huevos en todo momento, como elemento de protección, se realizó el juego sensorial de ruta segura, la cual consistió en por parejas, la primera persona debía tener los ojos vendados y la segunda orientarla solo usando indicaciones auditivas para guiar a la persona que tenía los ojos vendados, mientras recorría la ruta llena de obstáculos. Objetivo no fallar y tropezar con los obstáculos, revisar la eficiencia de la comunicación.

El juego tuvo gran acogida y participación por ende se aplicó modificaciones y se realizaron tres rondas.

Continuando con la capacitación, se procedió a hacer la prueba de resistencia; donde cada grupo debía proteger el huevo lo máximo posible, pues éste mismo sería lanzado a una altura promedio de 10 metros y analizar si soporta el impacto.

Con esta prueba se realizó el lanzamiento y se comprobó que los huevos tanto reales como de juguete soportaron el impacto, a modo de reflexión fue clara la importancia de proteger la cabeza como mínimo, a la hora de usar vehículos como bicicleta y motocicleta

Imagen No: 10. Seguimiento y evaluación



fuentes, elaboración propia, seguimiento y evaluación



Imagen No: 11. Seguimiento y evaluación



fuentes, elaboración propia, seguimiento y evaluación

Campaña “bien parqueado”

seguimiento a la campaña vial “bien parqueado” una vez terminada la primera fase, el gestor se reúne con un docente de comité el profesor Efraín, y uno de los estudiantes, del mismo grupo. Para verificar el impacto y organización de la campaña, que tenía como finalidad enseñarle a las familias y conductores, cómo hacer un uso adecuado del espacio público, compartir la vía sin generar alteraciones al orden, y buscar cambios en la conducta y cultura de las familias y gremio escolar.

Así pues, se revisó los carteles, el diagrama de parqueo y la disposición precisa de vehículos. Dejando las fotografías que se anexan a continuación como evidencia del proceso realizado.

A esta campaña se le da un alto valor de impacto el cual será tenido en cuenta al momento de diseñar la matriz de evaluación de procesos.

Pues cumplió con los requerimientos de:

Diseño de carteles alusivos

Diagrama de organización de parqueo

Escarapelas de identificación

Capacitación a estudiantes para la gestión educativa de la movilidad.





Realización de tareas asignadas al equipo de comité.

De esta manera se extiende una grata felicitación al equipo de comité por la labor desempeñada y un mensaje a modo de reflexión alusivo a que: sí podemos generar cambios desde la pedagogía y está en nuestras manos la transformación de las costumbres que por años nuestras familias han usado en sus prácticas de movilidad

Imagen No: 12. Seguimiento y evaluación



fuentes, elaboración propia, seguimiento y evaluación

Capacitación a familias, en seguridad vial.

El encuentro estaba programado en el marco de la asamblea general de padres de familia, dicho espacio se usó a su vez para generar el taller formativo con enfoque en seguridad vial, comportamientos seguros.

Se contó con la presentación en PPT, para la visualización de diapositivas, adicional, de material impreso para que fuera pasando por todas las familias participantes, estos elementos gráficos contenían imágenes alusivas a siniestros viales, comportamientos en vía,





y situaciones de riesgo en vía, acompañado de grupos de señales de tránsito; con este material a disposición se inició el espacio formativo.

Se abre el micrófono con la presentación del gestor de movilidad escolar, durante los primeros minutos se dio a conocer el proyecto Educación vial para la vida, y su competente PME, plan de movilidad escolar. Acompañado del trabajo y dedicación del equipo de comité conformado por docentes, directivos y estudiantes. A su vez del señor rector quien aprobó cada una de las intervenciones, espacios y estrategias.

Luego de la presentación, se continúa con un juego de velocidad de atención, que por medio de un cuento narrado por el gestor, las familias participantes deben condicionar sus actos según la palabra mágica, en ese caso “Ruta” cada vez que se use la palabra “ruta” en una oración las familias deben sentarse de inmediato, y posterior, volver a poner de pie, así pues comienza el ejercicio el cual ayudó que todas y todos los participantes logaran a tener un momento de concentración posterior a la actividad.

Se da paso a la siguiente actividad, taller formativo: haciendo uso de las diapositivas y las imágenes impresas, el gestor de movilidad comienza a suscitar preguntas relacionadas a la imagen número 1, preguntas como: ¿qué ven? ¿Existe una situación de riesgo?, ¿quién comete la imprudencia? Entre otras. Para luego el público participante eufóricamente anunciara una respuesta a estas preguntas, así pues, se muestra la imagen número 2. Alusiva a un grupo de señales de tránsito, con la pregunta, ¿cuál de las siguientes señales representa mejor la situación anteriormente vista? A lo que el público de forma alusiva decir “esta” la “segunda” “la última” pero ninguno se refiere de forma descriptiva al tipo de señal, lo cual genera un espacio de reflexión perfecto para el gestor, comunicando el tipo de señales que se tiene en la imagen, y cuál es la que mejor corresponde al hecho, así como una reflexión de consecuencias al no interpretar adecuadamente una señal de tránsito.

Así pues, se continúa con cada una de las imágenes, siendo 6 en total, con su respectivo grupo de señales de tránsito, y acompañado de la participación del público, los comentarios y la reflexión del gestor para poder cumplir con el objetivo de a la actividad el cual fue: Generar aprendizajes significativos en las familias participantes en el taller formativo de seguridad vial, conductas seguras por medio de la reflexión ante hechos de siniestralidad y fatalidad.



Imagen No: 13. Seguimiento y evaluación



fuentes, elaboración propia, seguimiento y evaluación

Intervención pedagógica y didáctica, herramientas móviles.

Se recibe al equipo de herramientas móviles en el municipio de Samacá, vereda Gacál, colegio Técnico la Libertad, se realiza el saludo y bienvenida al colegio.

Se adecuan los juegos y el material de gran formato para su respectivo montaje, que se realizó en los espacios dentro del colegio, con 6 juegos interactivos relacionados con la seguridad vial, los comportamientos de los actores viales y de diferentes situaciones relacionadas con la movilidad.

Desde las 8: 30 am con los juegos listos empieza el recibimiento de los estudiantes, donde lograron interactuar niñas, niños, adolescentes, jóvenes, adultos- docentes, desde los diferentes juegos, en la jornada de 4 horas se logró impactar un número significativo de estudiantes.

Se buscó cubrir a todos los grupos etarios, y diversidad de género desde los diferentes juegos. Algunos tuvieron una mayor acogida que otros, y algunos juegos interactúan mejor con adultos que con niños, así que la variedad hizo posible que desde los capacitadores se lograra una apropiada intervención y desarrollo de conocimientos para que la comunidad en general lograra reconocer por medio del juego la importancia de su rol en la vía, ya sea como peatón, conductor, ciclista, motociclista o transportador.

De esta manera se cumple con el objetivo postulado, desarrollando las actividades junto al equipo de herramientas móviles y facilitando la organización y gestión con la institución.



Imagen No: 14. Seguimiento y evaluación



fuentes, elaboración propia, seguimiento y evaluación

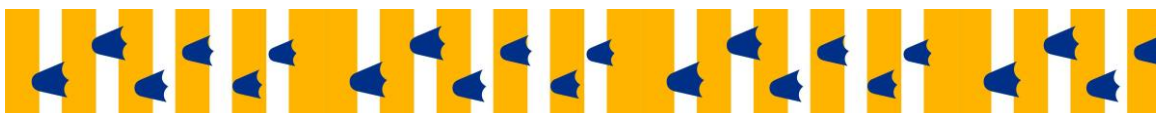


Imagen No: 15. Seguimiento y evaluación



fuentes, elaboración propia, seguimiento y evaluación

REFERENCIAS:

Agencia Nacional de Seguridad Vial. Escuela virtual PME

<https://ansv.gov.co/es/escuela>

Agencia Nacional de seguridad vial. Marco normativo nacional

<https://ansv.gov.co/es/normativa>

Encuestas población Boyacá 2024

<https://telencuestas.com/censos-de-poblacion/colombia/2024/boyaca>

OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
<https://ansv.gov.co/observatorio/estad%C3%ADsticas>





Ley 769, código nacional de tránsito terrestre.

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf

PASO 7, ANEXOS

A continuación, se describen los diferentes anexos que forman parte del proceso descriptivo de cada uno de los encuentros desde su inicio hasta el final de la asistencia técnica ejecutada por el gestor de movilidad escolar y que sirvió de base para la creación del presente documento. Estos documentos pueden ser consultados en la carpeta “anexos adjunta al plan de movilidad escolar.

Anexo 1: caracterización IE; fuente de elaboración propia, acta de referencia No 2 27/08/24

Anexo 2: conformación del comité PME. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 3. 12/09/24

Anexo 3: responsabilidades del comité PME. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 3. 12/09/24

Anexo 4: cronograma del comité PME. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 3. 27/08/24





Anexo 5: ficha; riesgos en movilidad escolar. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 6. 16/10/24

Anexo 6: ficha; movilidad interna y externa. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 8. 29/10/24

Anexo 7: ficha; diagnóstico de infraestructura. Fuente de elaboración propia, , acta de referencia No 8. 29/10/24²

Anexo 8: ficha; matriz de riesgos. Fuente de elaboración propia (documento Excel que podrá encontrar en las memorias del documento) acta de referencia No 9. 29/11/24

Anexo 9: ficha; plan de acción 1. Fuente de elaboración propia, acta de referencia No. 10 del 30/01/25

Anexo 10: ficha; plan de acción 2. Fuente de elaboración propia, acta de referencia No. 10 del 30/01/25

Anexo 11: ficha; plan de acción 3. Fuente de elaboración propia, acta de referencia No. 10 del 30/01/25

Anexo 12: fuente de elaboración propia, diseño del instrumento de seguimiento y evaluación. Acta de referencia: No. 12, del 27/03/25

