



# PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR INSTITUCIÓN EDUCATIVA JUAN BAUTISTA MIGANI





## Tabla de Contenido

INTRODUCCIÓN	3
ANTECEDENTES	4
Siniestralidad en el departamento del Caquetá.	8
Siniestralidad en Florencia (Zona Urbana) – Caquetá.	12
DEFINICIÓN DEL PME	16
OBJETIVOS DEL PME	17
BENEFICIOS DEL PME	18
CARACTERIZACIÓN INSTITUCIÓN EDUCATIVA	19
Proyecto Educativo Institucional	20
Visión Educativo Institucional	20
Proyectos Educativos en Marcha	20
PASOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PME	20
PASO 1:COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR	21
Integrantes	21
Responsabilidades	22
Objetivos del Comité de Movilidad Escolar	24
Reuniones y convocatorias	24
Cronograma General	24
Metas y Compromisos	25
DIAGNOSTICO ESCOLAR	26
DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD ESCOLAR	29
CARTOGRAFIA SOCIAL	49
POLITICA DE MOVILIDAD ESCOLAR	52
MATRIZ DE RIESGOS.	53
ACTIVIDADES PEDAGOGICAS REALIZADAS.	55
PLAN DE ACCIÓN	56
SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	62
CONCLUSIONES	64
ANEXOS	64
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	71





## INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es un componente esencial en la formación integral de la comunidad educativa, siendo un factor crucial para garantizar el bienestar físico y emocional de los estudiantes. En este contexto, el Plan de Movilidad Escolar (PME) se presenta como una herramienta fundamental para mitigar los riesgos asociados al tránsito de los estudiantes, particularmente en un entorno en el que la vulnerabilidad de niños, niñas y adolescentes es un desafío constante. En los últimos años, la problemática de siniestros viales que involucran a menores ha evidenciado la necesidad urgente de implementar estrategias de movilidad que no solo sean preventivas, sino también educativas.

A través de un análisis de antecedentes, se reconoce que diversos esfuerzos previos han sido realizados para abordar la seguridad vial en las instituciones educativas, sin embargo, los resultados históricos de siniestralidad muestran una alta tasa de víctimas entre la población infantil y adolescente. Según las cifras de 2023, se ha registrado un aumento alarmante de incidentes viales que afectan directamente a la comunidad escolar, destacando las alarmantes estadísticas de niños, niñas y adolescentes lesionados y fallecidos en el departamento de Caquetá y en el municipio de Florencia, particularmente en su Institución Educativa Juan Bautista Migani.

El presente plan surge como respuesta a esta problemática, con el objetivo de crear un entorno seguro y sostenible para el tránsito escolar, alineando acciones concretas con la sensibilización y la educación vial. Definimos el PME como un conjunto de estrategias organizadas para abordar los factores de riesgo en la movilidad escolar, con metas claras que incluyen la reducción de accidentes viales y la mejora en la cultura de seguridad entre los actores viales.

Este documento recoge los objetivos del PME, los beneficios para la comunidad educativa, la caracterización de la institución educativa y la estructuración del Comité de Movilidad Escolar, cuyas acciones se enfocan en mejorar la seguridad y concienciación de todos los involucrados en el proceso educativo. A través de un diagnóstico basado en encuestas realizadas a los directivos y una cartografía social de los factores de riesgo alrededor de la institución, se identifica la necesidad urgente de crear políticas de movilidad escolar, desarrollar matrices de riesgos y realizar actividades pedagógicas que favorezcan la adopción de comportamientos viales seguros. Ejemplos de estas actividades incluyen el programa de motodestrezas, que promueve una conducción responsable y segura dentro del entorno escolar. De esta manera, el Plan de Movilidad Escolar no solo busca reducir los riesgos asociados a la movilidad, sino también promover un cambio cultural en torno a la seguridad vial, protegiendo la integridad física de los estudiantes y creando un entorno educativo más seguro y accesible para todos.



## ANTECEDENTES

En Colombia, de acuerdo con cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, durante el año 2023 se presentaron 68 fallecidos en el grupo de primera infancia que va desde los 0 hasta los 5 años; siendo el año desde el 2018 que más lesiones fatales ha presentado para los menores en este rango de edad. Para el grupo de infancia que comprende edades desde los 6 hasta los 11 años, en el 2023 se presentaron 52 muertes; en adolescentes que van en edades desde los 12 hasta los 18 años, las cifras son más preocupantes, pues solo en el año 2023 en Colombia se presentaron 587 muertes (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2024).

En total, durante el periodo comprendido entre el año 2018 y el 2023, se presentaron 3514 muertes en niños, niñas y adolescentes entre los 0 y los 18 años; y 17851 lesionados por siniestros viales para el mismo periodo y rango de edad. (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2024).

Ilustración 1. Muertes y lesiones en primera infancia entre el año 2018 y el 2023



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial



Ilustración 2. Muertes y lesiones en Infancia entre el año 2018 y el 2023



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Ilustración 3. Muertes y lesiones en adolescentes entre el año 2018 y el 2023



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial





Las cifras presentadas en las ilustraciones No. 1, 2 y 3 muestran la vulnerabilidad de la población menor de edad en Colombia para interactuar en la vía junto con otros actores viales y vehículos usados para estos desplazamientos; encontrando que esta vulnerabilidad puede estar asociada a características del desarrollo físico, cognitivo y social propias de la etapa vital en que se encuentran; los más pequeños pueden tener dificultades para interpretar señales de tránsito, comprender sonidos y medir distancias; su baja estatura dificulta su visibilidad y la postura segura en los vehículos y que apenas están iniciando la comprensión de los códigos tanto de ciudad, como de comportamiento. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020).

En el año 2013, se crea la Ley 1702 de 2013, se crea en Colombia la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), que es: la autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito. (art. 2)

En la misma Ley 1702 se establece que la ANSV es la encargada de realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial, y de “coordinar con el Ministerio de Educación el diseño e implementación de los contenidos y metodologías de la educación vial, en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011” (art. 9, núm. 5.5).

Por otra parte, mediante el decreto 1430 de 2022 se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 y se adopta el modelo sistema seguro como el enfoque que guiará la gestión de la seguridad vial, permitiendo a Colombia avanzar hacia un modelo que centra sus esfuerzos en el cuidado del ser humano; este modelo tiene la premisa principal que ningún humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Este sistema seguro contempla 8 áreas de acción a partir del análisis y gestión de los factores de riesgo que contribuyen a la conformación de escenarios de riesgo para los actores viales: Velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, cumplimiento de normas, comportamiento seguro, atención integral a víctimas, gobernanza y gestión del conocimiento; cada una de estas estrategias está orientada a la protección de la vida y principalmente de los actores viales más vulnerables, dentro de los que se encuentran las niñas, niños y adolescentes.

El plan Nacional de seguridad vial dentro del área o pilar de gestión del conocimiento, establece como objetivo general el fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como implementación de política pública en seguridad vial; así mismo dentro de los objetivos específicos esta definir e implementar medidas asociadas a la mejora de la calidad del conocimiento de seguridad vial.

El enfoque sobre los actores más vulnerables, como son las niñas, niños y adolescentes que tienen como segunda causa de muerte externa en el país incluye una serie de orientaciones encaminadas a que el desarrollo de acciones incorpore de forma preceptiva las sus necesidades, y para este documento dentro del área de comportamientos seguros, se establece la acción de actualizar y socializar las orientaciones pedagógicas para la educación en movilidad segura; promover la





formalización de planes de movilidad escolar para instituciones de educación inicial, preescolar, básica y media; ofrecer asistencia técnica en la estructuración e implementación de planes de movilidad escolar y la promoción de la seguridad vial en instituciones educativas; generar conocimiento para la estructuración de planes de movilidad escolar municipales; formular una estrategia para la gestión de factores de riesgo de seguridad vial en el transporte escolar; entre otros que le aplican a esta guía de manera transversal durante su aplicación.

La estrategia de la ANSV para cumplir con este proyecto es acompañar a las instituciones educativas en el desarrollo de planes de movilidad escolar, en los que se realice un trabajo de diagnóstico de los medios de transporte que usa la comunidad educativa, particularmente el cuerpo estudiantil, para su desplazamiento del hogar al colegio y viceversa, y la identificación de los riesgos viales según los medios y trayectos. A partir de este trabajo, se deben establecer e implementar las acciones necesarias para lograr una movilidad segura en cada institución educativa, esto incluye IE urbanas y rurales.

Lo anterior se suma a lo dispuesto en la Ley 1503 de 2011, modificada por el decreto 2106 de 2019 y adicionada por la Ley 2050 de 2020, la cual promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía. El artículo 3° de la Ley 1503 de 2011, fue reglamentado mediante el decreto nacional 2851 de 2013 y establece entre otras, que la educación vial consiste en acciones educativas iniciales y permanentes que tiene como objetivo fortalecer y garantizar el desarrollo integral de los actores en la vía, tanto a nivel de conocimientos en la normativa, reglamentación y señalización vial, hábitos, comportamientos, conductas y valores individuales y colectivos que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía.

Por otra parte, el artículo 56 de la Ley 1503 de 2011 establece la obligatoriedad de la enseñanza en educación vial en la educación preescolar, básica primaria y básica secundaria de manera sistémica de acuerdo con los objetivos y propósitos de la mencionada Ley.

Finalmente, para cumplir con su misionalidad, con la ley 1503 de 2011 y con el Plan Nacional de Seguridad Vial, la ANSV proyecta una estrategia que, dentro del plan nacional de seguridad Vial para niños, niñas y adolescentes, pretende llevar a los colegios las reflexiones, prácticas y gestiones institucionales sobre movilidad segura y seguridad vial, teniendo en cuenta los ejes o pilares estratégicos que, a nivel internacional y nacional, deben guiar y orientar las acciones en este sentido: gestión institucional, infraestructura segura, vehículos seguros, atención a víctimas de siniestros viales y comportamiento humano o formación en movilidad segura. Esta estrategia se denomina Planes de Movilidad Escolar con énfasis en Instituciones Educativas (IE) rurales y transversalización del enfoque de género y diferencial; que parte del Plan de Movilidad Escolar 2020 y el cual está diseñado para y desde las instituciones educativas y, teniendo en cuenta sus dinámicas particulares y sus entornos, se identifique y abarquen mecanismos para la atención a las problemáticas de movilidad y permitir enfocar esfuerzos y acciones reales de manera autónoma, corresponsable y participativa, vinculando a toda la comunidad educativa, municipalidad y a los organismos del Estado en protección a las niñas, niños y adolescentes principalmente y a la comunidad escolar general.



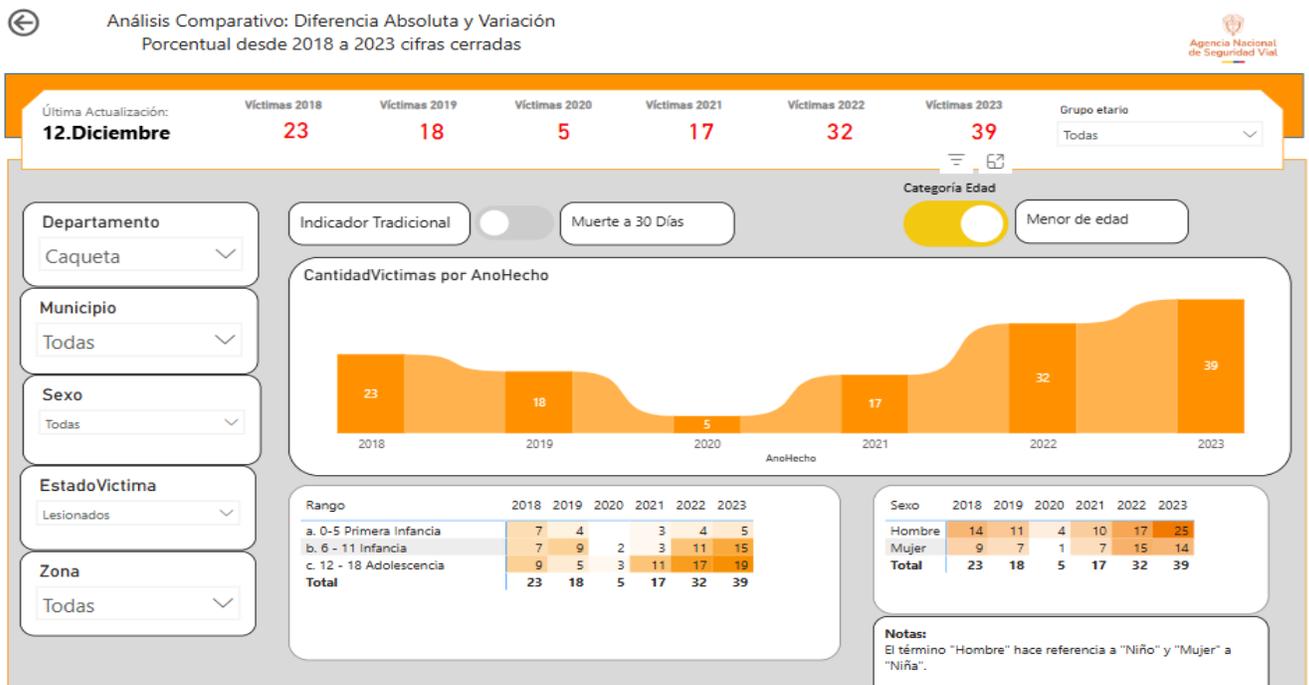


## Siniestralidad en el departamento del Caquetá.

En el marco de la investigación realizada por El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) de Colombia presenta un análisis exhaustivo de las víctimas fatales y lesionadas, abarcando datos históricos desde 2016 hasta 2023, toda esta información reforzada y diligenciada en el observatorio nacional de la agencia Nacional de Seguridad vial se puede analizar las diferentes cifras que muestran la situación comparativa entre el año 2023 y lo que va del año 2024 en torno a los datos acerca de la siniestralidad en cuanto a lesionados y víctimas fatales de siniestros viales en haciendo mayor énfasis en una población específica que son los niños niñas y adolescentes del departamento.

Es importante realizar dentro de este análisis la aclaración de las diferentes clasificaciones en la que se encuentran los niños niñas y adolescentes la cual va desde la primera infancia que cubre las edades de 0 a 5 años, la infancia que inicia desde los 6 a los 11 y la adolescencia que va desde los 12 hasta los 18 años.

### Índice histórico de NNA lesionados por siniestro vial en el departamento del Caquetá



Mes/Ocurrencia	2018	2019	2020	2021	2022	2023
01.Enero	3	1		3	3	7
02.Febrero			1	3	2	2
03.Marzo	4	3	1		1	4
04.Abril	2	1			4	1
05.Mayo	1	1			3	9
06.Junio	3		1	2	1	3
07.Julio	2			1	3	1
08.Agosto	3				2	1
09.Septiembre	2	3		2	1	1
10.Octubre	1	1	2	1	2	2
11.Noviembre	2	6		2	7	5
12.Diciembre		2		3	3	3
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>32</b>	<b>39</b>

Día/Ocurrencia	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1.Lunes	5	4	1	3	2	6
2.Martes	2	5		2	3	5
3.Miércoles	5	2		2	1	1
4.Jueves	4			2	4	6
5.Viernes		1		3	1	7
6.Sábado	4	4	3	1	8	4
7.Domingo	3	2	1	4	13	10
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>32</b>	<b>39</b>

RangoHoras	2018	2019	2020	2021	2022	2023
06:00 a 08:59	2			1	2	2
09:00 a 11:59	2	2		3	3	2
12:00 a 14:59	3	5	2	6	1	1
15:00 a 17:59	2	5	1	1	5	4
18:00 a 20:59	12	2	1	3	4	5
21:00 a 23:59	2	4			2	5
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>19</b>

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

## Matriz de colisión

Usuario Vía	Bicicleta	Maq. industrial	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Sin info.	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
<b>Peatón</b>			<b>1</b>	<b>34</b>		<b>2</b>		<b>1</b>	<b>7</b>	<b>45</b>
Peatón			1	34		2		1	7	45
<b>Usuario de bicicleta</b>			<b>3</b>							<b>4</b>
Ciclista			3					1		4
<b>Usuario de moto</b>	<b>1</b>			<b>32</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>23</b>
Conductor moto	1			10	1	2	1	1		7
Pasajero/Acompañante moto				22	3	1	2	1	1	16
<b>Usuario de otros</b>						<b>1</b>				<b>1</b>
Acompañante otros						1				1
<b>Usuario de V.Individual</b>				<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>				<b>7</b>
Pasajero/Acompañante V.I				1	1	1			7	10
<b>Usuario T.Pasajeros</b>					<b>1</b>	<b>4</b>				<b>1</b>
Pasajero/Acompañante T.P					1	4			1	6
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>70</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>38</b>	<b>134</b>

Departamento	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Caquetá	23	18	5	17	32	39
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>32</b>	<b>39</b>

Capitales	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Florencia	16	12	4	15	24	36
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>24</b>	<b>36</b>

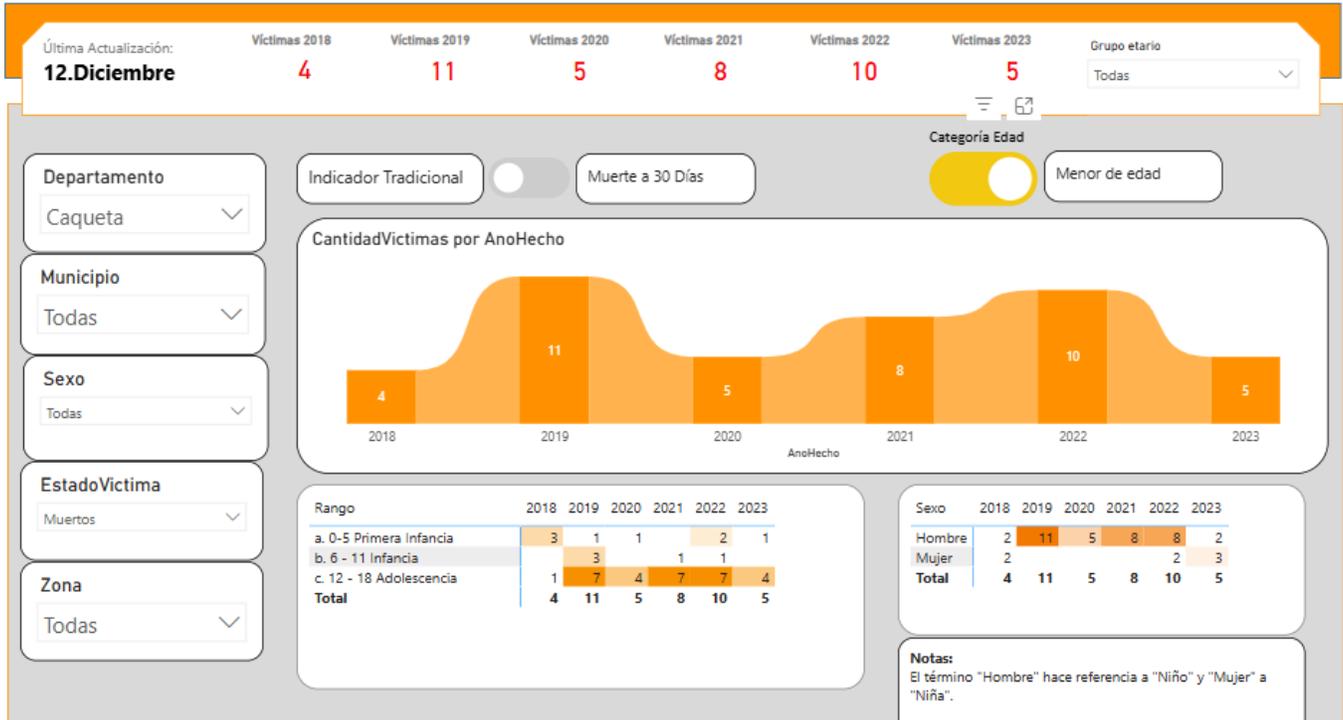
Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial



Índice histórico de NNA muertos por siniestro vial en el Caquetá.



Análisis Comparativo: Diferencia Absoluta y Variación  
Porcentual desde 2018 a 2023 cifras cerradas



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial



## Matriz de colisión

UsuarioVia	Motocicleta No aplica	Objeto fijo	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
<b>Peatón</b>						<b>1 1</b>
Peatón						1 1
<b>Usuario de moto</b>	<b>6 3</b>	<b>11</b>		<b>6</b>	<b>1</b>	<b>6 33</b>
Conductor moto	2 2	8		2		4 18
Pasajero/Acompañante moto	4 1	3		4	1	2 15
<b>Usuario de V.Individual</b>		<b>3 1</b>		<b>1</b>		<b>2 7</b>
Pasajero/Acompañante V.I		3 1		1		2 7
<b>Usuario T.Carga</b>		<b>2</b>				<b>2</b>
Pasajero/Acompañante T.C		2				2
<b>Total</b>	<b>6 8</b>	<b>12</b>		<b>7</b>	<b>1</b>	<b>9 43</b>

Departamento	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Caquetá	4	11	5	8	10	5
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>5</b>

Capitales	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Florencia	2	6	1	1	3	1
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

El presente informe combina los datos de lesionados y fallecidos menores de edad (niños, niñas y adolescentes) en siniestros viales en el departamento de Caquetá entre los años 2018 y 2023. A partir de esta información, se busca identificar patrones, tendencias y factores de riesgo, así como proponer estrategias de mitigación y prevención.

### 1. Evolución general de los casos

El análisis revela una fluctuación en los casos de menores lesionados y fallecidos en el periodo estudiado, con tendencias diferenciadas:

**Lesionados:** A lo largo de los años, los casos muestran un incremento sostenido, alcanzando su punto más alto en 2023 con 39 lesionados. Este crecimiento refleja una problemática creciente de exposición a riesgos viales.

**Fallecidos:** Los casos de mortalidad muestran un comportamiento más variable, con un máximo histórico en 2019 (11 víctimas) y una reducción notable en 2023 (5 víctimas). Sin embargo, no se evidencia una disminución sostenida que indique avances estructurales en la seguridad vial para menores.

En conjunto, la información evidencia que, aunque las muertes pueden haber disminuido en ciertos años, el aumento en el número de lesionados indica un problema persistente que debe abordarse con urgencia.





## 2. Comparación por rangos etarios

La población afectada se divide en tres grupos:

**Primera infancia (0-5 años):** Este grupo presenta las cifras más bajas tanto de lesionados como de fallecidos, probablemente debido a su menor autonomía y exposición directa al tránsito vial.

**Segunda infancia (6-11 años):** Muestra cifras moderadas en ambos indicadores, pero no se identifica como el grupo más afectado.

**Adolescencia (12-18 años):** Este grupo concentra la mayor proporción de casos tanto de lesionados como de fallecidos, reflejando su mayor movilidad e interacción con entornos viales. Los adolescentes posiblemente utilizan medios de transporte como motocicletas o bicicletas, lo que incrementa su exposición a riesgos.

## 3. Análisis por sexo

En ambas categorías (lesionados y fallecidos), los varones representan la mayoría de los casos. Este patrón puede asociarse con una mayor participación en actividades de riesgo relacionadas con el tránsito vial. Las mujeres, aunque en menor proporción, también forman parte significativa de la población afectada, destacando la necesidad de un enfoque inclusivo en las estrategias preventivas.

## 4. Factores críticos

**Incremento de lesionados:** Los lesionados aumentaron considerablemente entre 2020 y 2023, pasando de 5 a 39 casos, lo que sugiere un deterioro en las condiciones de seguridad vial o un aumento de la exposición.

**Pico de fallecidos en 2019:** Este año presentó 11 víctimas fatales, un incremento alarmante respecto a los años previos, posiblemente asociado a deficiencias en infraestructura vial o falta de programas de prevención.

**Efecto de la pandemia:** En 2020, tanto lesionados (5 casos) como fallecidos (5 casos) alcanzaron cifras mínimas, probablemente debido a las restricciones de movilidad y confinamiento por la pandemia de COVID-19.

**Incremento posterior a la pandemia:** Con el regreso a la normalidad, los casos tanto de lesionados como de fallecidos muestran un repunte significativo, alcanzando picos históricos en algunos años.

## Siniestralidad en Florencia (Zona Urbana) – Caquetá.

Para la continuación del análisis histórico presentado por la agencia Nacional de Seguridad vial en el observatorio y en continuidad al planteamiento de antecedentes para la justificación de la realización de este proyecto en la institución se reúne el comité de movilidad escolar de la Institución Educativa Juan Bautista Migani y se realiza el análisis de las estadísticas en cuanto a trazos históricos acerca de víctimas (Lesionados y Muertos) encontradas en el observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para el comparativo con la situación actual observada en los diferentes municipios y corregimientos donde se encuentran las Instituciones priorizadas con el fin





de ejecutar las acciones de mejora contempladas en el Plan de Movilidad Escolar acorde a las actividades a realizar según el cronograma.

Acorde a esta revisión los datos encontrados fueron los siguientes:

### Histórico de heridos por siniestro vial



Análisis Comparativo: Diferencia Absoluta y Variación Porcentual desde 2018 a 2023 cifras cerradas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial



ANOHecho

Todas Seleccione el año para cambiar las estadísticas de actor vial, matriz de colisión, edades, sexo, día de la semana

### Matriz de colisión

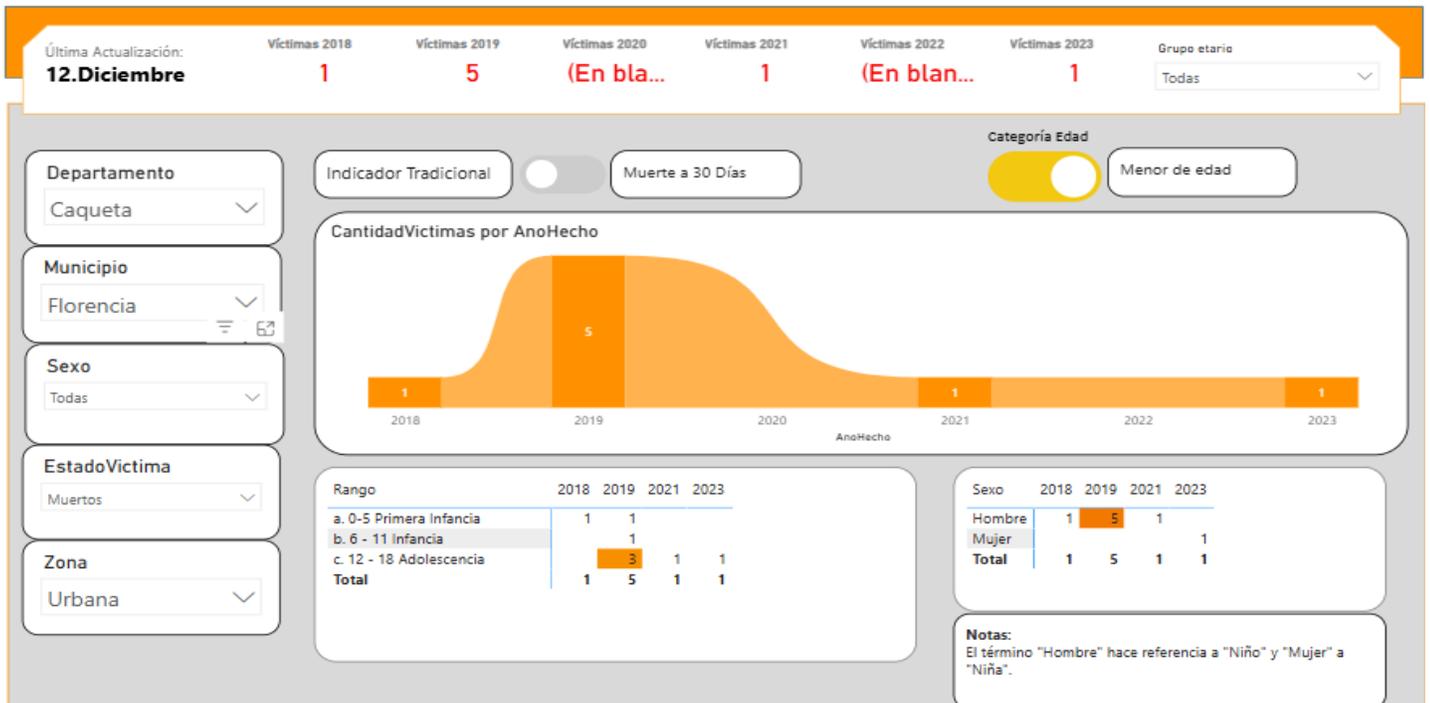
UsuarioVía	Bicicleta	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Sin info.	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
<input type="checkbox"/> Peatón		20			1			1	5 27
Peatón		20			1			1	5 27
<input type="checkbox"/> Usuario de bicicleta						1			1
Ciclista						1			1
<input type="checkbox"/> Usuario de moto	1	24	2	1	3	1	1		18 51
Conductor moto	1	9			1				5 16
Pasajero/Acompañante moto		15	2	1	2	1	1		13 35
<input type="checkbox"/> Usuario de V.Individual			1	1					1 3
Pasajero/Acompañante V.I			1	1					1 3
<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>45</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>24</b>	<b>82</b>

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

### Muertes por Siniestro Vial



Análisis Comparativo: Diferencia Absoluta y Variación Porcentual desde 2018 a 2023 cifras cerradas



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial



ANOHECNO

Todas Seleccione el año para cambiar las estadísticas de actor vial, matriz de colisión, edades, sexo, día de la semana

### Matriz de colisión

Usuario/Vía	Motocicleta No aplica	Objeto fijo	Transporte de carga	Transporte individual	Total
<input type="checkbox"/> Peatón					1 1
Peatón					1 1
<input type="checkbox"/> Usuario de moto	2	1	1	2	6
Conductor moto	2	1	1	1	5
Pasajero/Acompañante moto				1	1
<input type="checkbox"/> Usuario de V.Individual					1 1
Pasajero/Acompañante V.I				1	1
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2 8</b>

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

El presente informe analiza la evolución de los índices de niños, niñas y adolescentes lesionados y fallecidos en accidentes viales en la zona urbana de la ciudad de Florencia, departamento de Caquetá, durante el período comprendido entre 2018 y 2023. Los datos han sido recopilados y analizados con base en estadísticas proporcionadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, permitiendo identificar tendencias y patrones relevantes para la formulación de estrategias de prevención.

Las cifras revelan un aumento progresivo en el número total de víctimas, pasando de 15 casos en 2018 a 24 en 2023, representando un incremento significativo en la incidencia. No obstante, se destaca una disminución notable en el año 2020, con apenas 3 casos registrados, posiblemente atribuible a las restricciones de movilidad impuestas durante la pandemia por COVID-19.}

En cuanto a la distribución por género, los datos muestran una predominancia de hombres como víctimas de estos eventos. En el año 2023, del total de 24 casos reportados, 18 corresponden a hombres y 6 a mujeres. Por rangos de edad, la mayor afectación se concentra en adolescentes entre 12 y 18 años, mientras que los grupos de niños de 0 a 5 años y de 6 a 11 años presentan una incidencia menor pero constante.

El análisis temporal revela que ciertos meses, como febrero y junio, concentran un mayor número de accidentes. Asimismo, los días viernes y sábado presentan una mayor frecuencia de eventos, lo que sugiere un aumento del riesgo asociado a actividades de fin de semana. En términos de horario, el intervalo crítico se encuentra entre las 18:00 y las 20:59 horas, donde se reporta el mayor número de incidentes.

La matriz de colisión destaca que los conductores de motocicletas representan el grupo más afectado, con un total de 5 casos en 2023. Los peatones y los pasajeros de motocicletas también muestran una participación considerable, aunque en menor proporción. No se observan afectaciones significativas en usuarios de transporte de carga o colectivo.

Este panorama evidencia la necesidad de implementar estrategias integrales para mitigar estos índices. Se recomienda focalizar campañas de sensibilización y educación vial dirigidas





específicamente a adolescentes, especialmente a aquellos que conducen motocicletas. Adicionalmente, resulta crucial reforzar las medidas de control y vigilancia en los horarios y días identificados como de mayor riesgo, así como mejorar la infraestructura vial y la señalización en áreas urbanas con alta incidencia de accidentes.

Finalmente, se plantea la importancia de desarrollar programas educativos en instituciones académicas, orientados a fomentar una cultura de seguridad vial desde edades tempranas, y promover el uso de elementos de protección personal, como cascos y chalecos reflectivos, en los usuarios más vulnerables. Estas acciones, combinadas con un enfoque preventivo, contribuirán significativamente a reducir la siniestralidad vial en niños, niñas y adolescentes en Florencia.

## DEFINICION 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)

La presente guía está diseñada por pasos para apoyar a las instituciones educativas en la elaboración del documento correspondiente al Plan de Movilidad Escolar de instituciones educativas urbanas y 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

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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 igual 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 1

NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN EDUCATIVA	INSTITUCIÓN EDUCATIVA JUAN BAUTISTA MIGANI
CODIGO DANE	283001000375
DEPARTAMENTO	CAQUETÁ
MUNICIPIO	Florencia
Rector(a)	FERNEY ORTIZ MOLINA
Dirección IE	CALLE 14# 15-71
Teléfono	3227918353
Ubicación	URBANA
Correo Electrónico	<a href="mailto:migani@florencia.edu.co">migani@florencia.edu.co</a>
No. Sedes	1
Tipo de Jornada	Mañana Tarde
Niveles de Educación	Pre-escolar Primaria Secundaria Media
No. Grados	12
Estudiantes	860





Cantidad de docentes	36
Personal administrativo	7
Personal de apoyo	4
Contratistas	2
Condiciones de la comunidad educativa	Población Indígena Población Afrocolombiana Población con discapacidad sensorial Población con discapacidad intelectual Población Desplazada

### Proyecto Educativo Institucional

La institución Educativa Juan Bautista Migani es un centro de formación de carácter oficial que ofrece los niveles de Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Académica, comprometida con una educación de calidad, sustentada en la formación integral de personas responsables, honestas, respetuosas y solidarias, capaces de aportar a la transformación de la familia y la comunidad, a través de la apropiación, aplicación y contextualización del conocimiento científico, cultural y tecnológico que les permita continuar su formación superior o la formación para el trabajo y el desempeño laboral.

### Visión Educativo Institucional

Para el año 2025, seremos una Institución Educativa consolidada en el ámbito académico y cultural, con procesos formativos de calidad orientados desde el mejoramiento continuo para la formación de niños, niñas adolescentes y jóvenes competentes, honestos, respetuosos y solidarios, con liderazgo, capacidad de compromiso y sentido de pertenencia familiar, institucional y social.

### Proyectos Educativos en Marcha

NINGUNO

### PASOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PME

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



Ilustración 4. 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
Ferney Ortiz Molina	CC	17.654.699	3134577044	fortiz@iemigami.edu.co	43	HOMBRE
Jerson Guerrero Villa	CC	17.783.524	3144075684	jerson@gmail.com	61	MUJER
Elizabet Ruiz Gutiérrez	CC	30.506.061	3138426976	eruizg@gmail.com	43	MUJER
Camilo Andrés Delgado Trujillo	TI	111.751.0129	3215541353	<a href="mailto:camilodelgadotru@gmail.com">camilodelgadotru@gmail.com</a>	16	HOMBRE
Alberto Meneses Losada	CC	17.630.624	3147380550	Betomen428@hotmail.com	65	HOMBRE
Bleiner Lorena Trujillo Sepúlveda	Cc	110.789.693.	3114021620	Btrujillo@iemigami@florencia.edu.co	37	MUJER
Sandra Milena Salazar R	CC	40.778.569	3208564642	Sem.comunicaciones@florencia.edu.co	50	MUJER
Johann O Rincón S	CC	17258637	3214520143	calidadeducativa@florencia.edu.co	46	HOMBRE
Alexander Molina	CC	16.185.841	3203641195	amolina@iemigani.edu.co	44	HOMBRE

## Responsabilidades

Nombre	Cargo	Responsabilidades
FERNEY ORTIZ MOLINA	RECTOR	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definir la visión, las metas y objetivos, así como la propuesta de mecanismos necesarios para lograr la implementación del plan y su apropiación por parte de toda la comunidad educativa.</li> <li>Definir la periodicidad y agenda de las reuniones del comité de movilidad escolar.</li> <li>Redistribuir las funciones y responsabilidades para la elaboración e implementación del PME.</li> </ul>
JERSON GUERRERO VILLA ELIZABET RUIZ GUTIÉRREZ	Docentes Enlace	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación de actores claves dentro de la institución educativa y actores externos que puedan apoyar la implementación del PME.</li> <li>Determinar y presentar los programas académicos y capacitaciones a desarrollar con los diferentes actores viales de la comunidad escolar (estudiantes, docentes, conductores,</li> </ul>



		<p>monitores, equipos de trabajo, padres de familia).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Concretar, acompañar, comunicar y motivar a la comunidad educativa durante las fases de desarrollo del PME.</li> </ul>
ALBERTO LOSADA	MENESES Representante de Padres.	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Concretar, acompañar, comunicar y motivar a la comunidad educativa durante las fases de desarrollo del PME.</li> <li>● Promover campañas y acciones de acompañamiento a la comunidad educativa durante todo el año y de promoción de la movilidad segura.</li> </ul>
LIZETH TATIANA AGUIRRE RESTREPO	Representante de los estudiantes	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Concretar, acompañar, comunicar y motivar a la comunidad educativa durante las fases de desarrollo del PME.</li> <li>2. Apoyar el diagnóstico de movilidad escolar y sus respectivos análisis.</li> <li>3. Promover campañas y acciones de acompañamiento a la comunidad educativa durante todo el año y de promoción de la movilidad segura.</li> </ol>

## Objetivos del Comité de Movilidad Escolar

- Promover la seguridad vial: Diseñar y ejecutar estrategias educativas y preventivas para garantizar la protección de los estudiantes durante su desplazamiento hacia y desde las instituciones educativas.
- Fortalecer la infraestructura y señalización escolar: Coordinar con las autoridades locales la implementación de medidas como reductores de velocidad, señalización adecuada y pasos seguros en los alrededores de las escuelas.
- Fomentar la participación comunitaria: Involucrar a estudiantes, padres de familia y docentes en la creación de una cultura de movilidad segura y sostenible.

## 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 veces que sea necesario, el comité definirá sus dinámicas y cronogramas de plenaria.
- 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:

ACTIVIDAD	MESES / AÑO					
	SEPT 2024	OCT 2024	NOV2024	FEB 2025	MAR 2025	ABRIL 2025
RECONOCIMIENTO DEL ENTORNO	AVANCE 50%	AVANCE 100%				
CARACTERIZACION, DIAGNOSTICO Y PRIORIZACION		AVANCE 50%	AVANCE 100%			
ELABORACION E IMPLEMENTACION DEL PLAN DE ACCION				AVANCE 50%	AVANCE 100%	
SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PME					AVANCE 50%	AVANCE 100%

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

## 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 del Santander bajo el contrato interadministrativo ANSV009-2024.

### Compromisos:

1. **Realizar un diagnóstico inicial integral** para evaluar las condiciones actuales de movilidad escolar segura en la institución educativa, identificando áreas críticas de mejora.
2. **Detectar y analizar riesgos prioritarios** relacionados con la movilidad escolar a partir del diagnóstico realizado, utilizando herramientas y metodologías especializadas.
3. **Establecer sistemas de monitoreo continuo** que permitan identificar nuevos riesgos en la movilidad escolar y gestionarlos de manera preventiva y oportuna.
4. **Diseñar estrategias de comunicación efectiva** para divulgar los riesgos identificados y desarrollar planes de mitigación que incluyan medidas específicas para reducir o eliminar dichos riesgos.
5. **Gestionar y responder de forma eficiente ante incidentes viales**, implementando acciones correctivas para evitar su repetición, y asegurando el bienestar de estudiantes, personal docente y administrativo.
6. **Promover hábitos y conductas responsables** en los entornos viales, tanto dentro como fuera de las instalaciones de la institución educativa.





7. **Organizar actividades de formación y sensibilización en seguridad vial**, dirigidas a estudiantes, docentes y toda la comunidad educativa, fomentando un aprendizaje participativo.
8. **Impulsar iniciativas y acciones orientadas a garantizar una movilidad escolar segura y eficiente**, alineadas con estándares de seguridad vial reconocidos.
9. **Colaborar activamente en campañas de seguridad vial** lideradas por la institución educativa o autoridades competentes, asegurando su correcta implementación y difusión.

#### Metas:

1. **Lograr la ausencia total de siniestros fatales** que involucren a la comunidad estudiantil.
2. **Identificar y gestionar completamente los riesgos asociados a la seguridad vial**, implementando medidas sostenibles y verificables.
3. **Fomentar una cultura de movilidad segura y responsable** en todos los miembros de la comunidad educativa, extendiendo su impacto a padres, madres, cuidadores y otros actores del entorno escolar.

En el **Anexo 1** se evidencia el acta de la conformación del Comité de movilidad escolar.

## DIAGNOSTICO ESCOLAR

En esta extensión del proyecto se logra hacer una caracterización de la institución por parte del gestor de movilidad escolar y los directivos de la misma para el análisis de la situación actual de la institución en diferentes contextos que se referencia a continuación, la hoy la implementación de estos formatos y o encuestas a los directivos nos permite analizar de una manera mayormente amplia el estado tanto físico, el contexto social, el comportamiento frente a la cultura vial que existe dentro y fuera de la institución, hola entre otros aspectos claves para el desarrollo de las actividades





plasmadas dentro del Plan de Movilidad escolar, una vez realizada el diligenciamiento de los diferentes formatos podemos deducir que.

Análisis del comportamiento de los actores viales y la cultura de seguridad vial en la comunidad educativa:

1. El análisis del comportamiento y hábitos en torno a la movilidad escolar y la seguridad vial En la Institución Educativa Juan Bautista Migani En la Institución Educativa Rural Puerto Arango se han identificado diversos problemas relacionados con la seguridad vial y la movilidad de los estudiantes, lo que genera riesgos significativos para su integridad física. Uno de los principales problemas observados es que los ciclistas que se desplazan hacia la institución no utilizan implementos de seguridad, como cascos y chalecos reflectivos, o lo hacen de manera esporádica, lo que los expone a accidentes graves. Asimismo, se registra que ningún estudiante que llega como acompañante en motocicletas utiliza medidas de seguridad adecuadas, lo cual aumenta el peligro en un entorno de alto tráfico vehicular, Una gran parte de los estudiantes llega caminando solos a la institución, a pesar de ser menores de edad. Esta situación resulta preocupante, ya que muchos de ellos realizan acciones imprudentes en la vía, como cruzar sin precaución o caminar por áreas no destinadas a peatones. Estas conductas ocasionales incrementan el riesgo de atropellamientos, especialmente considerando que la institución se encuentra ubicada frente a una vía con alto flujo vehicular, Otro aspecto crítico es la falta de rutas claras para el descenso de estudiantes que llegan en rutas escolares. Esta carencia genera desorden y aumenta la probabilidad de incidentes en las zonas de ingreso y salida. Además, no existen protocolos definidos para regular el ingreso y desplazamiento de ciclistas, motociclistas y peatones dentro de las instalaciones de la institución, lo que agrava la inseguridad en las áreas comunes, La ubicación de la institución frente a una vía de alto tráfico vehicular exacerba estos problemas, ya que no se cuenta con medidas específicas para proteger a los estudiantes, como señalizaciones adecuadas, reductores de velocidad o personal que supervise el tránsito durante los horarios de entrada y salida

*Anexo 2: Formato Comportamiento Habito (EICH)*

2. Infraestructura institucional y accesibilidad:

La institución educativa presenta varias deficiencias en su infraestructura y organización de movilidad interna, aunque también cuenta con aspectos positivos que contribuyen a la seguridad de los usuarios, en cuanto a accesibilidad, no se dispone de instalaciones apropiadas para la población con discapacidad. Los corredores no cumplen con el ancho mínimo requerido para la circulación de personas con movilidad reducida, y no existen rampas ni señalización específica que facilite su tránsito seguro.

Respecto a la organización vial interna, la institución carece de estacionamientos para vehículos, aunque dispone de áreas destinadas a motocicletas en estado regular. No obstante, no hay zonas definidas para el desplazamiento de motocicletas dentro del campus, y las zonas de tránsito interno están en mal estado, sin demarcaciones ni señalización que regule de manera efectiva el flujo de





peatones y vehículos, la puerta principal de acceso a la institución es compartida entre peatones, vehículos y motocicletas, lo que genera conflictos en la circulación y aumenta el riesgo de accidentes. Esta situación requiere atención prioritaria para garantizar la seguridad de los usuarios.

Sin embargo, la institución cuenta con elementos clave que mejoran la seguridad en ciertas áreas: dispone de escaleras con barandas, demarcaciones visibles en estas zonas y superficies antideslizantes, lo que reduce significativamente el riesgo de caídas. Además, no se han identificado obstrucciones internas que representen un peligro para la movilidad o funcionalidad dentro del colegio.

**Anexo 3:** Acta de aplicación de Formato Entorno Escolar - Urbano

### 3. Contexto urbano y condiciones viales circundantes a la institución educativa:

La Institución Educativa Juan Migani presenta fortalezas y desafíos significativos en cuanto a su infraestructura y seguridad vial, tanto en su entorno como en su interior. Entre los aspectos positivos destaca la existencia de andenes continuos a lo largo de la vía en el área de incidencia de la institución, los cuales están en buen estado y cuentan con un ancho de 1,20 metros, facilitando el tránsito peatonal seguro. Asimismo, el entorno inmediato dispone de puentes peatonales en óptimas condiciones, equipados con rampas y escalones que cumplen con los estándares para garantizar un cruce seguro, no obstante, se identifican varias deficiencias que requieren atención inmediata para garantizar un entorno más accesible y seguro para toda la comunidad educativa. En primer lugar, la institución no cuenta con infraestructura inclusiva que permita la movilidad de personas con discapacidad, como losetas táctiles, rampas de acceso o corredores con anchos adecuados. Además, no existe señalización que indique la presencia de personas discapacitadas, lo que limita la accesibilidad y la seguridad para este grupo.

En las áreas de circulación interna, las condiciones actuales presentan múltiples carencias. Las zonas de desplazamiento están en mal estado y carecen de demarcación o señalización que organice el tránsito de vehículos, peatones y motocicletas. La puerta principal de acceso es compartida entre peatones y vehículos, generando conflictos y aumentando el riesgo de accidentes. Adicionalmente, la institución carece de estacionamientos para vehículos, aunque cuenta con áreas destinadas a motocicletas cuyo estado es regular.

**Anexo 4:** Formato Instalaciones del colegio

La infraestructura básica también muestra limitaciones importantes. No se cuenta con escaleras equipadas con barandas ni elementos antideslizantes, lo que incrementa el riesgo de caídas, especialmente en condiciones climáticas adversas. Asimismo, los pasillos y escaleras no están demarcados, lo que dificulta la organización del tránsito peatonal. Además, se identificaron obstrucciones físicas, como árboles en el interior de la institución, que afectan la funcionalidad de las áreas comunes. En términos de señalización vial, aunque el entorno dispone de semáforos y señalización horizontal en estado regular, la señalización vertical no es adecuada ni visible, lo que disminuye su efectividad para prevenir riesgos y regular el tránsito, a pesar de estas deficiencias, es





importante resaltar que no se han registrado siniestros viales en el entorno de la institución. Esto refleja un potencial para implementar medidas de mejora que reduzcan aún más los riesgos y optimicen la seguridad vial en la zona.

Anexo 5: Matriz de la Institución Educativa (IE).

## DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD ESCOLAR



Imagen 2



Imagen 3



Imagen 4

En el marco del cumplimiento del desarrollo del PME de la IE Institución Educativa Juan Bautista Migani se procede a la realización de una diagnóstico de la movilidad escolar de todos los actores que participan en ella, actividad que se realiza por medio de un instrumento denominado Encuesta de Diagnostico de Movilidad Escolar (DME) el cual se realiza a una muestra del 70% de la institución con una confianza del 95% de la totalidad de miembros de las IE priorizadas en esta iniciativa de las ANSV.

La Institución Educativa Juan Bautista Migani está ubicada en una zona urbana rodeada por varias calles y carreras que concentran un flujo vehicular constante. Esta ubicación estratégica plantea una serie de riesgos en materia de seguridad vial, especialmente para niños, niñas y adolescentes, quienes representan una población vulnerable, en primer lugar, la proximidad de la institución a vías transitadas genera un riesgo significativo durante las horas de entrada y salida, donde el flujo de peatones y vehículos aumenta considerablemente. Aunque algunas calles pueden contar con aceras, estas podrían no ser continuas o adecuadas para garantizar un desplazamiento seguro, obligando a los estudiantes a caminar cerca o sobre las vías vehiculares, lo que incrementa la probabilidad de accidentes.

Asimismo, las intersecciones cercanas al colegio, en caso de no estar reguladas por semáforos, pasos peatonales o reductores de velocidad, representan un peligro adicional para los estudiantes que necesitan cruzarlas. La falta de infraestructura vial adaptada, como señalización visible que alerte sobre la presencia de una institución educativa y que promueva una reducción de velocidad, agrava aún más esta situación.



El tránsito de vehículos de transporte público y de carga en la zona eleva los riesgos, ya que estos vehículos suelen circular a velocidades considerables y pueden realizar maniobras menos ágiles, poniendo en peligro a los peatones, particularmente a los menores. A esto se suma el acceso principal de la institución, que aparentemente es compartido entre peatones y vehículos, lo que genera conflictos de tránsito y aumenta el potencial de incidentes en el ingreso y salida del plantel, por otra parte, la falta de pasos peatonales debidamente señalizados, reductores de velocidad y otras medidas de control vial cercanas al colegio evidencia la necesidad de acciones prioritarias. Para garantizar la seguridad de los estudiantes, se recomienda implementar infraestructura peatonal continua y adecuada, como andenes amplios y rampas para personas con movilidad reducida. Además, sería crucial instalar señalización visible que indique la proximidad de una institución educativa, pasos peatonales seguros y límites de velocidad estrictos, la implementación de reductores de velocidad en las vías aledañas y el control del tráfico mediante agentes de tránsito en horarios críticos son medidas urgentes que reducirían significativamente los riesgos. Por último, se sugiere desarrollar campañas de educación vial dirigidas a estudiantes, padres y conductores para fomentar comportamientos responsables en el entorno escolar.

En conclusión, la Institución Educativa Juan Bautista Migani enfrenta importantes desafíos en materia de seguridad vial, pero con intervenciones estratégicas y coordinación con las autoridades locales, es posible garantizar un entorno seguro y funcional para la comunidad educativa.

Imagen 5



Realizando un análisis profundo podemos indicar las situaciones de riesgos que se profundizan entorno a la integridad física de los NNA que estudian en esta IE las cuales van desde la vulnerabilidad como peatones, Al ser más bajos de estatura, los niños tienen una menor visibilidad para los conductores. Además, su comportamiento puede ser menos predecible, lo que los hace más propensos a tomar decisiones impulsivas al cruzar la calle, por otra parte, la falta de infraestructura vial adecuada, La ausencia de aceras, pasos de cebra señalizados y otras medidas de seguridad vial diseñadas para peatones aumenta significativamente el riesgo de accidentes otro indicador de riesgos entra a ser la velocidad de los vehículos ya que en zonas rurales, los conductores suelen circular a mayor velocidad, lo que reduce el tiempo de reacción en caso de un incidente y aumenta la gravedad de las lesiones y por ultimo las condiciones de la vía entra a jugar un papel



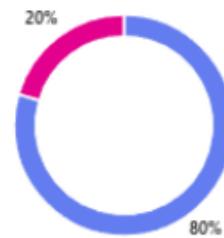


importantísimo ya que las vías rurales suelen ser más estrechas y con menos mantenimiento, lo que dificulta la visibilidad y aumenta el riesgo de resbalones y caídas.

A manera de análisis se muestran o evidencia las siguientes gráficas de estadísticas acorde a las diferentes respuestas obtenidas dentro del diagnóstico de movilidad escolar realizado a los estudiantes, padres de familia, actores municipales, estudiantes y directivos de la institución.

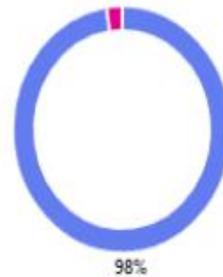
#### 6. ZONA

● URBANA	35
● RURAL	9



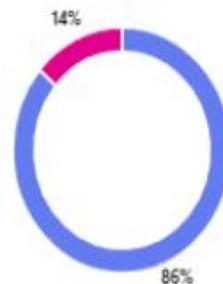
#### 8. JORNADA

● MAÑANA	43
● TARDE	1
● NOCHE	0



#### 9. ROL

● ESTUDIANTE	38
● DOCENTE	6
● ADMINISTRATIVO	0
● OTRO	0



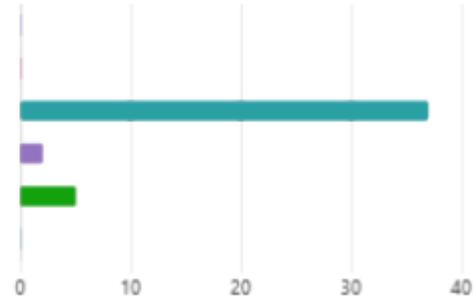


Agencia Nacional de Seguridad Vial



10. EDAD

● 0-5 AÑOS	0
● 6-10 AÑOS	0
● 11-17 AÑOS	37
● 18-28 AÑOS	2
● 29-59 AÑOS	5
● MAYOR 60 AÑOS	0



11. SEXO

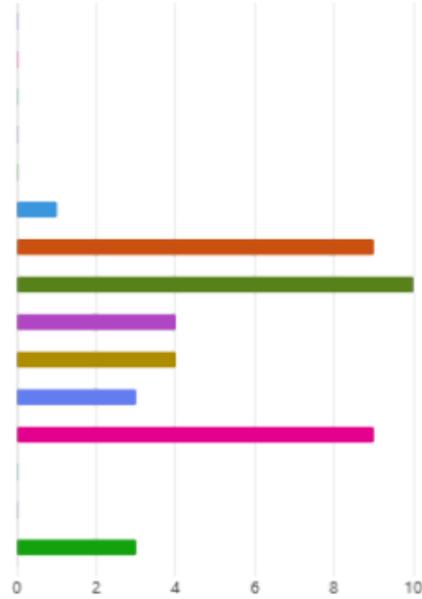
● HOMBRE	22
● MUJER	21
● NO DEFINIDO	1





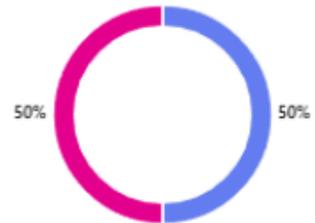
13. GRADO

● PRESCOLAR	0
● PRIMERO	0
● SEGUNDO	0
● TERCERO	0
● CUARTO	0
● QUINTO	1
● SEXTO	9
● SEPTIMO	10
● OCTAVO	4
● NOVENO	4
● DECIMO	3
● ONCE	9
● ACCELERACIÓN	0
● INCLUSIÓN	0
● OTRO	3



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

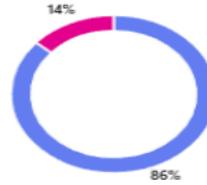
● VA SOLO/SOLA	22
● ACOMPAÑADO/ACOMPAÑADA	22





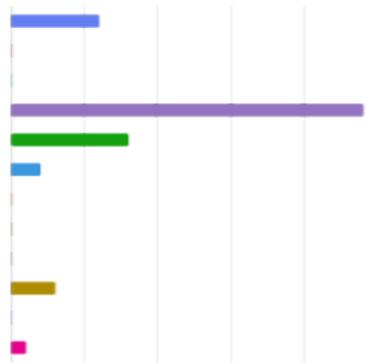
17. EL ACOMPAÑANTE ES:

● MAYOR DE EDAD	19
● MENOR DE EDAD	3



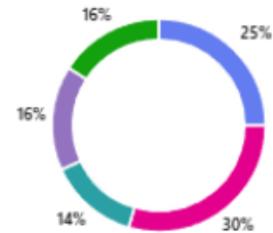
18. INDIQUE EL MODO DE TRANSPORTE QUE UTILIZÓ PARA VENIR AL COLEGIO LA ULTIMA VEZ

● CAMINANDO	6
● PATINETA	0
● BICICLETA	0
● MOTOCICLETA	24
● AUTOMOVIL	8
● BUS	2
● RUTA ESCOLAR	0
● MOTOCARRO	0
● BICITAXI	0
● MOTOTAXI	3
● VEH. TRACCIÓN ANIMAL	0
● OTRO	1



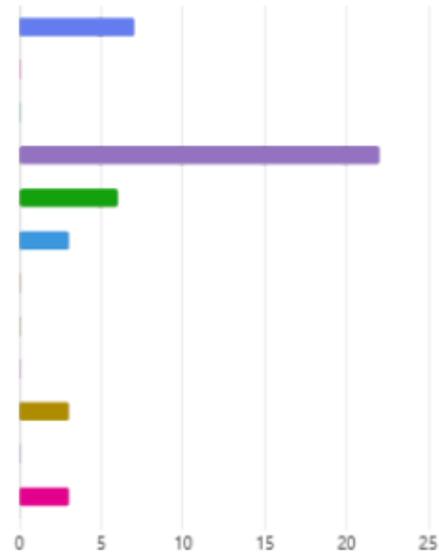
19. ROL EN EL TRANSPORTE

● CONDUCTOR	11
● PASAJERO VEHICULO PARTICULAR	13
● PASAJERO TRANSPORTE PÚBLICO	6
● PASAJERO TRANSPORTE PRIVADO	7
● Ninguna	7



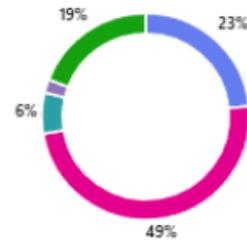
20. INDIQUE EL MODO DE TRANSPORTE QUE UTILIZÓ PARA IR A DEL COLEGIO A LA CASA

● CAMINANDO	7
● PATINETA	0
● BICICLETA	0
● MOTOCICLETA	22
● AUTOMOVIL	6
● BUS	3
● RUTA ESCOLAR	0
● MOTOCARRO	0
● BICITAXI	0
● MOTOTAXI	3
● VEH. TRACCIÓN ANIMAL	0
● OTRO	3



21. ROL EN EL TRANSPORTE

● CONDUCTOR	11
● PASAJERO	23
● TRANSPORTE PÚBLICO	3
● TRANSPORTE PRIVADO	1
● Ninguna	9



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

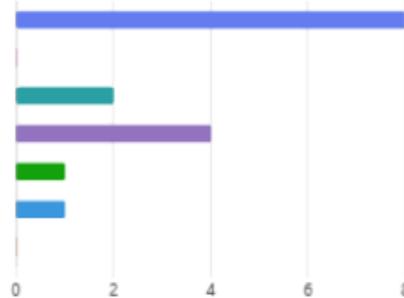
● Si	16
● No	28





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

PERSONAS	8
ANIMALES	0
LA VÍA	2
LOS VEHICULOS	4
ILUMINACIÓN	1
SITIOS EN ABANDONO	1
OTRO	0



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

SI	26
NO	18



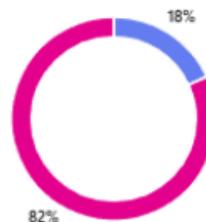
25. ¿SABE QUE ES UN SINIESTRO VIAL?

SI	23
NO	21



26. ¿ALGUNA VEZ HA SUFRIDO UN SINIESTRO VIAL?

SI	8
NO	36





27. ¿ALGUNA VEZ HA VISTO UN SINIESTRO VIAL?

- SI 27
- NO 17



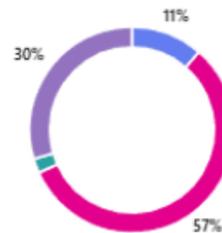
28. QUE PARTES DEL RECORRIDO CASA - COLEGIO / COLEGIO - CASA CREE QUE DEBERIAN SER REVISADOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD DURANTE ESOS DESPLAZAMIENTOS?

44  
Respuestas

- Respuestas más recientes
- "La vía muchos huecos"
  - "Sector centro"
  - "Las rotondas"
  - ...

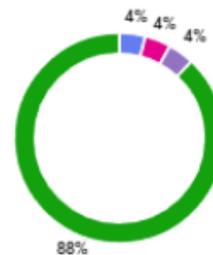
29. Elija el tipo de vehículo de acuerdo con la movilidad de la pregunta 20

- Peatón o similares 5
- Motocicleta o similares 25
- Bicicleta, patineta o similares 1
- Vehículos o similares 13



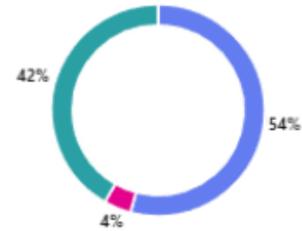
64. Con que frecuencia va al colegio en Motocicleta?

- 1 día a la semana 1
- 2 días a la semana 1
- 3 días a la semana 0
- 4 días a la semana 1
- Todos los días 22



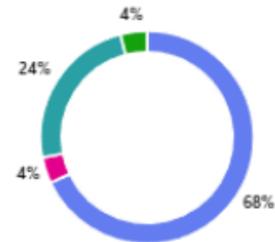
65. Los desplazamientos en Motocicleta para llegar al colegio son como:

● Acompañado de un familiar o amigo	13
● acompañante de una mototaxi	1
● Conductor motocicleta propia	10
● Conductor no motocicleta no propia	0



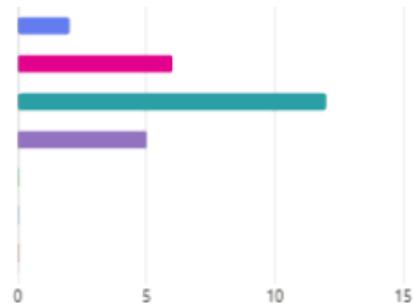
66. Los desplazamientos en Motocicleta para ir a casa después del colegio son como:

● Acompañado de un familiar o amigo	17
● acompañante de una mototaxi	1
● Conductor motocicleta propia	6
● Conductor no motocicleta no propia	0
● Mi regreso no es en motocicleta	1



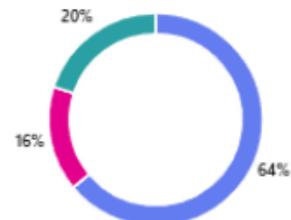
68. Cuánto tiempo tarda el desplazamiento en moto del colegio a la casa

● 5 Minutos	2
● 10 Minutos	6
● 15-20 Minutos	12
● 20-30 Minutos	5
● 30-45 Minutos	0
● 45-60 Minutos	0
● > 60 Minutos	0



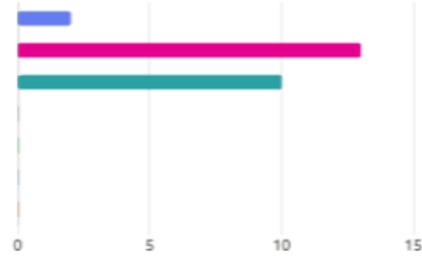
69. Se siente seguro (a) viajando en motocicleta?

● Si	16
● No	4
● A veces	5



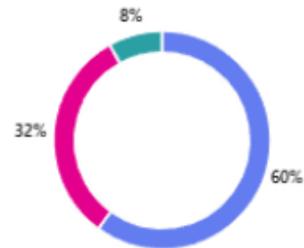
67. Cuánto tiempo tarda el desplazamiento en moto para llegar al colegio

● 5 Minutos	2
● 10 Minutos	13
● 15-20 Minutos	10
● 20-30 Minutos	0
● 30-45 Minutos	0
● 45-60 Minutos	0
● > 60 Minutos	0



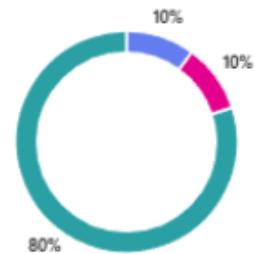
70. Se ha caído o tenido un siniestro mientras viaja en motocicleta?

● Nunca	15
● 1 vez	8
● 2 veces	2
● 3 veces	0
● Mas de 3 veces	0



71. Si la respuesta anterior fue sí, recibió atención en el sitio del siniestro?

● Si	1
● No	1
● No fue necesario	8

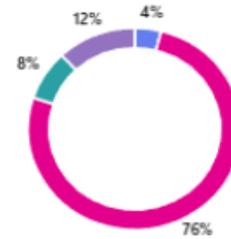




Agencia Nacional de Seguridad Vial

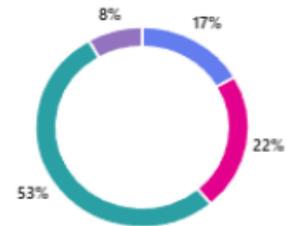
77. Cuando viaja en motocicleta, con que frecuencia usa el casco?

- Nunca lo uso 1
- Siempre lo uso 19
- Casi nunca lo uso 2
- Casi siempre lo uso 3



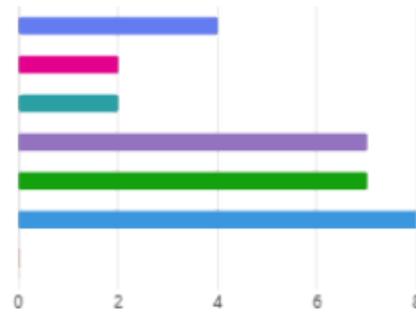
78. Cuando usa casco, como lo usa? (marque todas las opciones)

- Abatible abajo 6
- Abatible arriba 8
- Abrochado 19
- Sin abrochar 3
- Otras 0



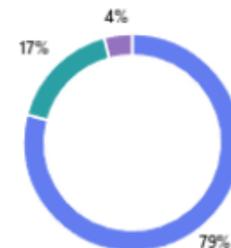
79. Elija el tipo de casco que usa con mayor frecuencia en sus desplazamientos hacia o desde el colegio:

- Integral 4
- Chavito 2
- Multipropósito 2
- Open face 7
- Open face 7
- Abatible 8
- Otras 0



80. El Casco que usa normalmente es de:

- Mi uso personal 19
- De un amigo 0
- De un familiar 4
- De la mototaxi 1
- Otro 0



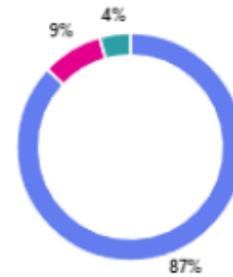


Agencia Nacional de Seguridad Vial



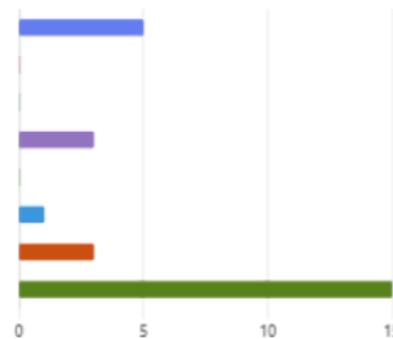
81. El Casco que usa es;

● De mi talla	20
● me queda ajustado	2
● Me queda grande	1



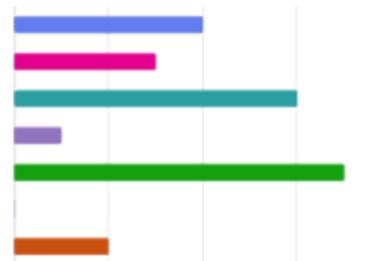
82. Indique si al movilizarse en motocicleta usualmente usa alguno de estos elementos de protección

● Guantes	5
● Chaqueta con protecciones	0
● Botas	0
● Gafas	3
● Rodilleras	0
● Codera o protector de codos	1
● Prendas reflectivas	3
● Ninguno	15



83. En que tipo de moto se moviliza con mayor frecuencia?

● Scooter	4
● Sport	3
● Calle-street	6
● Enduro	1
● Moped	7
● Bicicleta con motor	0
● Otras	2



84. Usted es quien conduce la motocicleta

● Si	7
● No	18



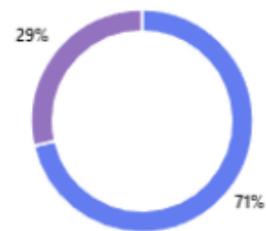
87. Cuando usa la motocicleta, generalmente que freno utiliza con mayor frecuencia?

- Delantero 0
- Trasero 7



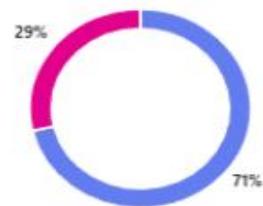
88. Reconoce el tipo de freno que tiene una motocicleta?

- Disco 5
- Campana 0
- Mixto 0
- No se 2
- Otras 0



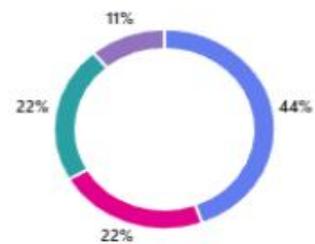
85. Cuenta con licencia de conducción?

- Sí 5
- No 2



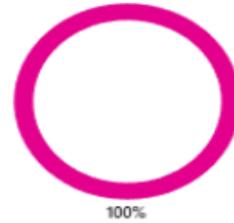
86. Como obtuvo la licencia de conducción

- Realice el curso 4
- Pagando 2
- Realice exámenes médicos 2
- Otro 1



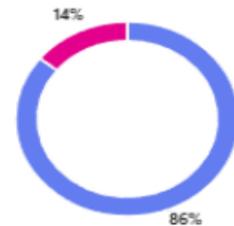
91. Los recorridos hacia o desde el colegio, son por vías no pavimentadas?

● Sí 0  
● No 7



92. Las vías de circulación hacia o desde el colegio, representan peligro para su circulación?

● Sí 6  
● No 1



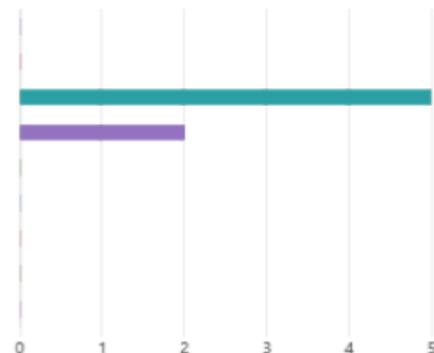
94. Es frecuente compartir las vías que utiliza en sus recorridos con:

● Peatones 0  
● Vehículos livianos 2  
● Vehículos pesados 0  
● Motociclistas 3  
● Ciclistas 2  
● Otros vehículos 0  
● Generalmente es una vía muy sola 0



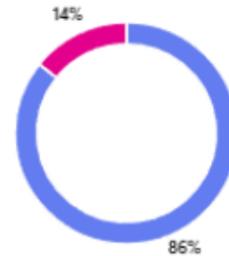
95. Cual de estos actores viales / vehículos u otros cree que pueden representar mas peligros en sus desplazamientos:

● Peatones 0  
● Vehículos livianos 0  
● Vehículos pesados 5  
● Motociclistas 2  
● Ciclistas 0  
● Otros vehículos 0  
● Otras personas que están en mis recorridos pero no circulando 0  
● Animales (Fauna) 0  
● Ninguno 0



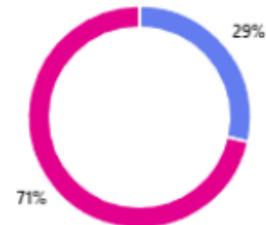
96. Conoce que distancia se debe respetar entre el ciclista y otros actores viales?

● Si	6
● No	1
● Otras	0



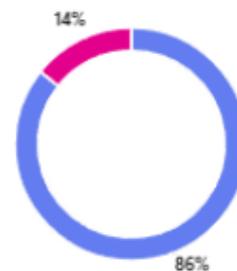
97. Conoce que es el efecto Venturi o Bernoulli?

● Si	2
● No	5
● Otras	0



98. Conoce que son puntos ciegos y sabe identificarlos?

● Si	6
● No	1
● Otras	0



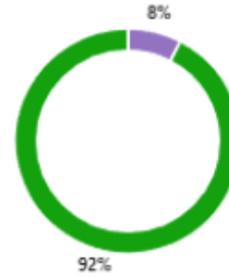


100. Con que frecuencia va al colegio en Vehículo?



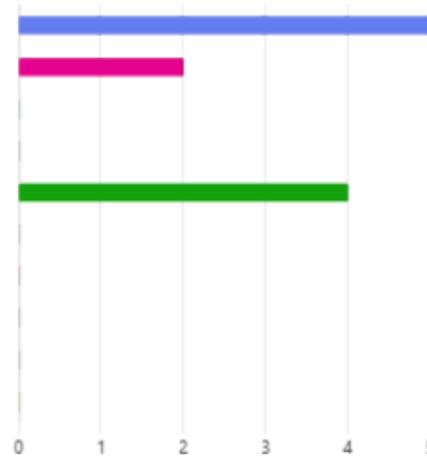
Agencia Nacional de Seguridad Vial

● 1 día a la semana	0
● 2 días a la semana	0
● 3 días a la semana	0
● 4 días a la semana	1
● Todos los días	12



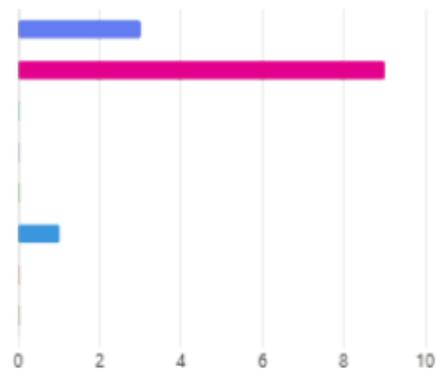
101. El vehículo en el que hace los desplazamientos, se ve como cual de estos?

● Automóvil	5
● Camioneta	2
● Campero	0
● Bus escolar	0
● Bus Urbano	4
● Microbus	0
● Bus escalera o chiva	0
● Motocarro	0
● Volqueta u otros vehículos pesados	0
● Otras	0



102. Cuando viaja en el vehículo indicado en la pregunta anterior, lo hace

● Como conductor	3
● Como pasajero	9
● El vehículo cuenta con silla adaptada para mi	0
● El vehículo no cuenta con silla adaptada para mi	0
● Pasajero sentado	0
● Pasajero de pie	1
● Pasajero en la parte exterior del vehículo	0
● Otras	0



103. Quien esta a cargo de brindarle el servicio de transporte?

● Mis familiares	6
● El municipio o gobierno	5
● No lo sé	0
● Otras	1



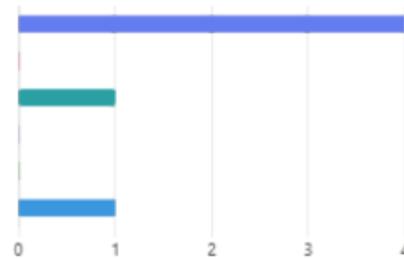
104. Debe caminar para tomar el vehículo que lo transporta al colegio?

● Si	6
● No	7



105. Cuanto tiempo camina al colegio?

● 5 minutos	4
● 10 Minutos	0
● 15-20 minutos	1
● 30-40 minutos	0
● 40-60 minutos	0
● > 60 minutos	1

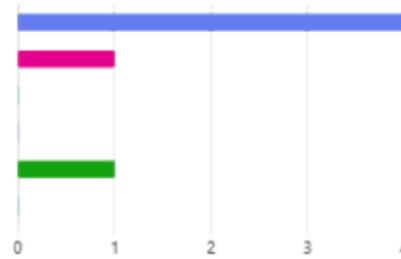
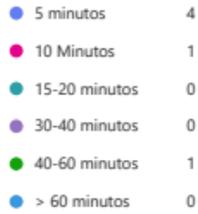


106. Debe caminar para tomar el vehículo que lo transporta del colegio a su casa?

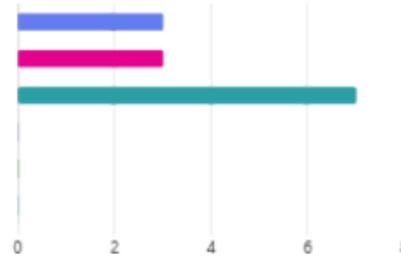
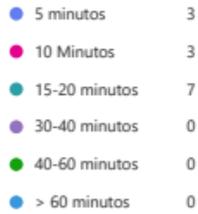
● Si	6
● No	7



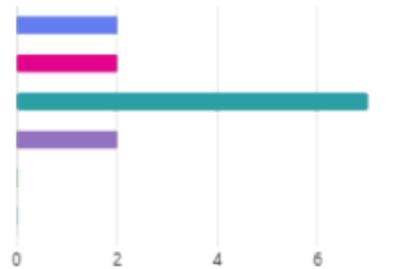
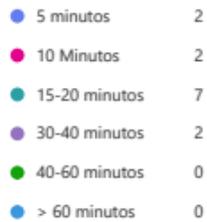
107. Cuanto tiempo camina del colegio al punto de toma de transporte?



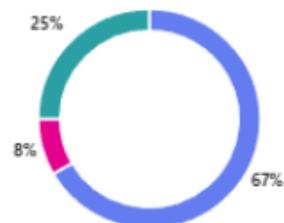
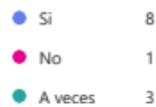
108. Cuanto tiempo tarda el desplazamiento en vehículo para llegar al colegio



109. Cuanto tiempo tarda el desplazamiento en vehículo del colegio a la casa

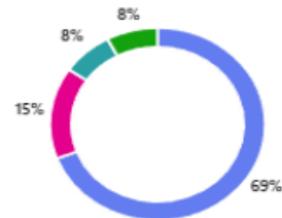


110. Se siente seguro(a) viajando en vehículo?



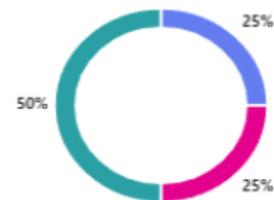
111. Ha tenido un siniestro mientras viaja en vehículo?

Nunca	9
1 vez	2
2 veces	1
3 veces	0
mas de 3 veces	1



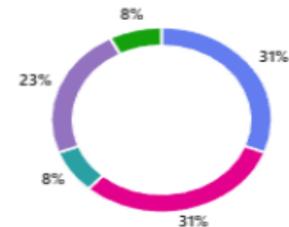
112. Si la respuesta anterior fue sí, recibió atención en el sitio del siniestro?

Si	1
No	1
No fue necesario	2



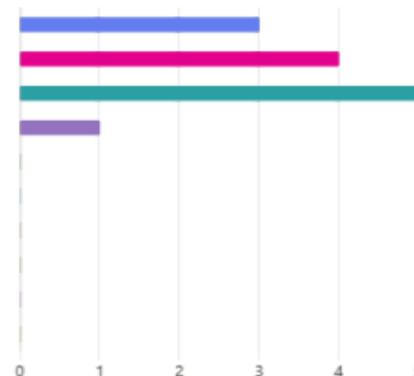
119. Cuando viaja en vehículo, con que frecuencia usa el cinturón de seguridad?

Nunca lo uso	4
Casi siempre lo uso	4
Casi nunca lo uso	1
Siempre lo uso	3
El vehiculo no posee cinturones de seguridad	1



120. Cuando viaja en vehículo, tiene un asiento para usted solo?

Nunca	3
Casi nunca	4
Siempre	5
Casi siempre	1
El vehiculo no posee asientos	0
Voy en las piernas de un adulto	0
Voy en las piernas de otro estudiante	0
Voy en el exterior del vehiculo	0
Voy de pie	0
Otras	0





El presente análisis se fundamenta en los resultados de las encuestas realizadas a la comunidad educativa de la Institución Educativa Juan Bautista Migani, con el propósito de comprender los patrones de movilidad y la seguridad vial de los estudiantes, docentes y personal administrativo durante sus desplazamientos hacia el colegio.

En cuanto al perfil de la comunidad educativa, la población encuestada está compuesta principalmente por estudiantes, quienes representan el 86% del total, seguidos por docentes con un 14% y un porcentaje menor de personal administrativo. La mayoría de los encuestados se encuentra en el rango de edad de 11 a 17 años (37%), aunque también hay una participación significativa de los grupos de 6 a 10 años (30%) y de 18 a 28 años (29%). La distribución por sexo es relativamente equilibrada, con un 50% de hombres y un 48% de mujeres.

Respecto a los patrones de movilidad, se observa que la mayoría de los desplazamientos al colegio se realizan en motocicleta (30%) y a pie (25%), seguidos por el uso de automóvil (14%) y transporte público (6%). En el trayecto de regreso a casa, los desplazamientos también se llevan a cabo principalmente en motocicleta (22%) y caminando (24%), con un uso mayor del automóvil (13%) y un 6% de transporte público. El tiempo promedio de desplazamiento al colegio en motocicleta es de 10 a 15 minutos para el 43% de los encuestados, mientras que el regreso a casa toma entre 15 a 20 minutos para el 36%. La mayoría de los encuestados (64%) manifiesta sentirse segura durante sus desplazamientos en motocicleta, aunque un 20% a veces se siente inseguro.

En cuanto a la percepción de seguridad vial, el 36% de los encuestados ha experimentado inseguridad en alguna parte de sus desplazamientos de casa al colegio o viceversa. Los principales factores que generan esta sensación de inseguridad son la presencia de personas (31%), los vehículos (17%) y la iluminación (14%) en las vías. Además, el 59% de los encuestados indica no haber recibido información en el colegio sobre seguridad vial o movilidad segura. Un 48% ha sufrido o conoce a alguien que ha estado involucrado en un siniestro vial, siendo los accidentes de motocicleta los más comunes.

Con base en estos hallazgos, se proponen varias recomendaciones. Primero, es fundamental implementar programas de educación vial y seguridad en la movilidad dirigidos a toda la comunidad educativa, enfatizando el uso adecuado de equipos de protección, como el casco, y el cumplimiento de las normas de tránsito. También se sugiere mejorar la infraestructura y señalización vial en las rutas de acceso al colegio, priorizando la seguridad de peatones y usuarios de motocicletas. Además, se debe promover el uso de medios de transporte más seguros y sostenibles, como la bicicleta y el transporte público, a través de incentivos y facilidades para estudiantes y personal. Por último, es crucial fortalecer la coordinación con las autoridades locales para abordar los problemas de iluminación, mantenimiento de vías y control del tráfico en las áreas cercanas al colegio.

En resumen, el diagnóstico de movilidad escolar en la Institución Educativa Juan Bautista Migani evidencia la necesidad de implementar estrategias integrales que mejoren la seguridad vial y fomenten patrones de movilidad más seguros y sostenibles para toda la comunidad educativa.





## CARTOGRAFIA SOCIAL

En el marco de una visita técnica realizada en la Institución Educativa Juan Bautista Migani, se llevó a cabo una actividad de cartografía social con la participación de estudiantes de diferentes grados, tanto niños, niñas como adolescentes de ambos géneros. El objetivo principal de esta actividad fue identificar y visualizar los riesgos asociados al trayecto que los estudiantes recorren diariamente desde sus hogares hasta la escuela, a fin de generar un diagnóstico sobre la seguridad vial en el entorno de la institución educativa.

### Objetivo de la Actividad

El propósito de la actividad fue sensibilizar a los estudiantes sobre los riesgos que enfrentan en su trayecto escolar, y ofrecerles una oportunidad para que colaboren en la creación de una cartografía social, herramienta clave para el análisis de estos riesgos. A través de la cartografía social, los estudiantes identificaron los peligros existentes en su ruta diaria y participaron activamente en la representación gráfica de estos riesgos, utilizando un código de colores para diferenciar la gravedad de cada uno Docentes y administrativos.

### 3. Metodología

La actividad fue ejecutada en los siguientes pasos:

**Selección de los participantes:** Se eligieron representantes de diferentes grados de la institución, involucrando a niños, niñas y adolescentes de ambos géneros. La selección fue hecha de manera inclusiva, con el objetivo de recoger una amplia gama de perspectivas.

**Orientación a los participantes:** Una vez reunidos los estudiantes en el espacio asignado para la actividad, se les proporcionó una explicación clara sobre el propósito de su participación. Se les explicó la importancia de su aporte y cómo este ejercicio podría contribuir a mejorar la seguridad vial en la zona cercana a la institución educativa.

**Desarrollo de la actividad:** Los estudiantes, guiados por los facilitadores, comenzaron a identificar las zonas de riesgo a lo largo de su trayecto hacia la escuela. Utilizando mapas en blanco, marcaron las rutas que transitan y las zonas donde perciben mayores peligros. Para ello, aplicaron un código de colores que les permitió clasificar los riesgos según su nivel de gravedad: rojo para los más peligrosos, amarillo para riesgos moderados y verde para los de menor riesgo.

**Trabajo colaborativo:** Los estudiantes trabajaron de manera grupal y colaborativa, compartiendo sus percepciones y opiniones sobre las áreas que consideran peligrosas. Este enfoque participativo les permitió conocer las experiencias de sus compañeros y generar un diagnóstico más completo sobre los riesgos existentes.

**Documentación visual:** Durante el ejercicio, se tomaron diversas fotografías que documentaron el proceso desde la orientación inicial hasta la elaboración final de las cartografías sociales. Las imágenes capturaron la interacción entre los estudiantes, así como los mapas resultantes.





## Resultados.

El Anexo No.6 Cartografía Social se evidencia las actividades realizadas

Durante la cartografía social se identificaron los siguientes riesgos:

1. Proximidad a una carretera con tránsito de vehículos de carga pesada: La cercanía de la institución a una carretera transitada por vehículos de carga pesada es uno de los riesgos más críticos identificados. Este tipo de tráfico aumenta significativamente la probabilidad de accidentes viales, ya que los vehículos de gran tonelaje suelen ser más difíciles de maniobrar y tienen un mayor impacto en caso de colisión. La falta de pasos peatonales y una señalización adecuada para reducir la velocidad de los conductores agrava la situación, convirtiendo el entorno escolar en una zona vulnerable para los estudiantes, especialmente para los niños y adolescentes, quienes son más susceptibles a accidentes debido a su tamaño y falta de experiencia al interactuar con vehículos de gran tamaño.

2. Expendios de bebidas alcohólicas y negocios con alto ruido cerca del colegio:

La presencia de expendios de bebidas alcohólicas y negocios con altos niveles de ruido en las inmediaciones de la institución educativa crea un ambiente peligroso e incómodo para los estudiantes. Estos establecimientos no solo generan distracción, sino que también están asociados con comportamientos de riesgo social, como agresiones, acoso y violencia. El ruido excesivo de estos comercios también afecta negativamente el bienestar de los estudiantes, dificultando su concentración en el entorno escolar y generando una sensación de inseguridad. Esta situación aumenta el estrés de los estudiantes, especialmente aquellos que deben transitar por estas áreas en su camino hacia la escuela o al regresar a sus hogares.

3. Zonas de iluminación deficiente:

Las zonas con deficiente iluminación en las cercanías de la institución educativa son un riesgo importante, particularmente durante las horas de la mañana temprano o al final de la jornada escolar. La falta de visibilidad en estas áreas incrementa la probabilidad de robos, agresiones o secuestros, ya que los delincuentes pueden aprovechar la oscuridad para actuar sin ser vistos. Además, la ausencia de buena iluminación dificulta la visibilidad de vehículos y obstáculos en las vías cercanas, lo que aumenta el riesgo de accidentes viales. La falta de luz adecuada también puede generar sensación de inseguridad en los estudiantes, afectando su bienestar emocional y físico.

4. Pendientes muy inclinadas:

Las pendientes pronunciadas en los alrededores de la institución educativa representan un riesgo físico significativo para los estudiantes, especialmente aquellos que se desplazan a pie o en bicicleta. Estos desniveles pueden generar caídas o lesiones si no están adecuadamente señalizados o si no cuentan con las barreras de seguridad necesarias. Las pendientes se vuelven aún más peligrosas durante la temporada de lluvia, ya que las superficies pueden volverse resbaladizas, lo que





incrementa el riesgo de accidentes. Es fundamental implementar medidas de seguridad vial, como señalización de advertencia y la construcción de barandas o barreras de protección en estas áreas para mitigar los riesgos asociados. 5. Vías sin señalización adecuada:

La falta de señalización en las vías cercanas a la institución educativa es uno de los riesgos más graves identificados. La ausencia de señales de tránsito adecuadas (como límites de velocidad, señales de paso peatonal y advertencias sobre zonas de alto riesgo) genera confusión y peligro tanto para los conductores como para los peatones, especialmente para los estudiantes. Las vías sin señalización adecuada aumentan la probabilidad de accidentes viales y dificultan la seguridad de los estudiantes que se desplazan a pie o en bicicleta. Es urgente implementar una señalización clara que indique las zonas escolares, los límites de velocidad, los pasos peatonales y otros elementos cruciales para garantizar la seguridad vial en el entorno escolar.

La conclusión dada por los participantes fue:

Los resultados de la cartografía social muestran que la Institución Educativa Juan Bautista Migani se enfrenta a diversos riesgos que afectan la seguridad de los estudiantes y de la comunidad educativa en general. Entre los factores más preocupantes se encuentran la proximidad a carreteras con alto tráfico de vehículos pesados, la presencia de negocios riesgosos (expendios de alcohol y altos niveles de ruido), las zonas con iluminación deficiente, las pendientes pronunciadas y la falta de señalización vial.

Para mitigar estos riesgos, es esencial desarrollar un plan integral de seguridad vial y mejoras urbanísticas, que incluya:

- La instalación de señalización vial adecuada (pasos peatonales, límites de velocidad, señales de zona escolar, etc.).
- Mejoras en la iluminación pública en las zonas de tránsito escolar.
- Construcción de barreras de seguridad en áreas con pendientes pronunciadas.
- Regulación y vigilancia de los comercios cercanos a la institución, especialmente los expendios de bebidas alcohólicas.

Con estas medidas, se puede crear un entorno más seguro y propicio para el desarrollo académico y personal de los estudiantes, garantizando su protección en el contexto de la movilidad escolar.





Imagen 7

## POLÍTICA DE MOVILIDAD ESCOLAR

se inició el proceso de formulación de la política de movilidad escolar, el cual contó con la participación de algunos estudiantes, dando las siguientes propuestas de Solución y Compromiso

- Educación en seguridad vial: Implementar programas de sensibilización y formación en seguridad vial para todos los miembros de la comunidad educativa (estudiantes, docentes, padres).
- Mejora de la infraestructura vial: Colocar señalización adecuada, instalar reductores de velocidad cerca de la escuela, y mejorar la iluminación en las zonas de mayor riesgo.
- Fortalecimiento de la supervisión y control: Aumentar la presencia de autoridades de tránsito y seguridad en las horas de mayor afluencia de estudiantes y padres.

En el proceso se mostraron muy motivados con la idea de llevar a cabo esta política de manera integral, con la esperanza de que se continúe en los próximos años, para garantizar la seguridad y bienestar de toda la comunidad educativa.

### Principios y Objetivos de la Política de Movilidad Escolar

Finalmente, la política de movilidad escolar quedó definida con los siguientes principios y objetivos, los cuales guiarán las acciones y estrategias para mejorar la seguridad vial y la convivencia escolar en el entorno educativo:

#### Principios:

- Seguridad integral: Promover la seguridad de los estudiantes, docentes y padres de familia en su desplazamiento dentro y fuera de la institución educativa.
- Educación y sensibilización: Fomentar la cultura de la seguridad vial a través de programas educativos dirigidos a todos los miembros de la comunidad educativa.
- Participación activa: Impulsar la participación de todos los actores de la comunidad educativa (estudiantes, docentes, padres de familia, autoridades) en el diseño, implementación y evaluación de las estrategias de movilidad escolar.



Imagen 6





- Responsabilidad compartida: Reconocer que la seguridad vial es responsabilidad de todos los miembros de la comunidad educativa, desde el cumplimiento de las normas de tránsito hasta la participación en actividades de prevención.

#### Objetivos:

- Reducir los riesgos viales: Implementar medidas para minimizar los riesgos asociados con el tránsito vehicular en las cercanías de la institución educativa, tales como la instalación de señalización vial, pasos peatonales y reductores de velocidad.
- Mejorar el conocimiento sobre seguridad vial: Desarrollar y ejecutar programas educativos para sensibilizar a estudiantes, docentes y padres sobre la importancia de respetar las normas de tránsito y adoptar comportamientos responsables como actores viales.
- Fomentar una convivencia vial pacífica: Promover la cooperación entre los diferentes actores viales (peatones, conductores, ciclistas) para generar un entorno seguro y armónico en las zonas escolares.
- Promover el uso de transporte seguro: Fomentar el uso de rutas escolares seguras y el cumplimiento de las normas de seguridad en el transporte escolar.

Este conjunto de principios y objetivos constituirá la base para la creación de un entorno escolar más seguro, en el cual todos los actores de la comunidad educativa se comprometan a promover y garantizar una movilidad escolar segura, responsable y sostenible

## MATRIZ DE RIESGOS.

Durante la asistencia técnica realizada, se efectuó un seguimiento detallado sobre la implementación de las encuestas de movilidad escolar, debido a los inconvenientes reportados en la sesión técnica anterior. Como resultado de estos problemas, se consideró necesario realizar encuestas adicionales de manera paralela, con el fin de completar la muestra inicialmente calculada y garantizar la representatividad de los datos obtenidos.

Los riesgos para niños, niñas y adolescentes en las cercanías de la institución educativa pueden clasificarse en varios factores críticos que afectan su seguridad tanto al desplazarse hacia la escuela como al estar en sus alrededores. Entre estos riesgos, destacan los siguientes:

1. Proximidad a una carretera con tránsito de vehículos de carga pesada: La cercanía de la institución a una carretera transitada por vehículos de carga pesada representa un riesgo significativo para los estudiantes, ya que aumenta la probabilidad de accidentes viales. Los vehículos grandes, por su tamaño y velocidad, tienen un mayor impacto en la seguridad de los peatones, especialmente en zonas donde no hay pasos peatonales o señalización adecuada para reducir la velocidad de los conductores. Este tipo de tráfico genera una alta vulnerabilidad para los niños y adolescentes, quienes son más susceptibles a accidentes debido a su tamaño y su falta de experiencia en la interacción con vehículos de gran tonelaje.





2. Expendios de bebidas alcohólicas y negocios con alto ruido cerca del colegio: La presencia de expendios de bebidas alcohólicas y negocios con altos niveles de ruido cerca de la institución crea un ambiente inseguro para los estudiantes. Estos establecimientos pueden estar asociados con comportamientos de riesgo, como agresiones, acoso o violencia, que pueden afectar especialmente a los niños y adolescentes. Además, el ruido excesivo de estos comercios puede generar un entorno perturbador que afecta la concentración y bienestar de los estudiantes, aumentando el estrés y creando una sensación de inseguridad en las inmediaciones del colegio.

3. Zonas de iluminación deficiente: Las zonas con deficiente iluminación representan un riesgo mayor para la seguridad de los estudiantes, especialmente durante las horas de la mañana temprano o al final de la jornada escolar. La falta de visibilidad aumenta la probabilidad de robos, agresiones o secuestros en el entorno cercano al colegio, pues los delincuentes pueden aprovechar la oscuridad para actuar sin ser vistos. Además, la ausencia de buena iluminación también dificulta la identificación de vehículos o peligros en las vías cercanas, lo que aumenta el riesgo de accidentes.

4. Pendientes muy inclinadas: Las pendientes muy pronunciadas en los alrededores de la institución educativa representan un riesgo físico para los estudiantes, especialmente cuando se trata de trayectos a pie o en bicicleta. Estos desniveles pueden generar caídas, accidentes o lesiones si no están adecuadamente señalizados o si no existen barreras de seguridad. Además, las pendientes pueden volverse más peligrosas durante la lluvia, ya que pueden volverse resbaladizas, lo que incrementa aún más el riesgo de accidentes.

5. Las vías sin señalización representan un riesgo significativo para la seguridad vial, especialmente en las cercanías de instituciones educativas, donde niños, niñas y adolescentes son los principales actores vulnerables. La ausencia de señalización adecuada genera una serie de peligros, tanto para los estudiantes como para los demás usuarios de la vía (conductores, ciclistas y peatones).

**Anexo No. 7: Acta de matriz de riesgos.**

## ACTIVIDADES PEDAGOGICAS REALIZADAS.

La actividad Pedagógica realizada consiste en un programa llamado Moto Destrezas el cual fue realizado y dirigido en compañía de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

El Objetivo de la Actividad se fundamentó en sensibilizar a los estudiantes sobre los riesgos asociados al uso de motocicletas, además de esto Fomentar el uso adecuado del equipo de protección (casco, chaleco reflectante, guantes, etc.), promover una conducción responsable y segura, tanto para motociclistas como para pasajeros, partiendo de esto se logra enseñar a los estudiantes las destrezas necesarias para identificar y reaccionar ante situaciones de riesgo en la vía con un fin que va direccionado a fortalecer el respeto por las normas de tránsito, especialmente en relación con motocicletas.





Público Objetivo de esta actividad fue estudiantes de secundaria (preferentemente aquellos en edad de poder utilizar motocicletas o que ya lo hagan), docentes, personal administrativo y padres de familia interesados en participar con una duración de la actividad puede realizarse en una jornada de 1 hora, dependiendo de la cantidad de participantes y el formato de la actividad.

Desarrollo de la Actividad:

Breve charla sobre las estadísticas de accidentes de tránsito relacionados con motocicletas, resaltando la importancia de usar equipo de protección y seguir las normas viales. Se muestra un video con ejemplos de situaciones de riesgo que pueden presentarse al conducir una moto y cómo prevenirlas. El video debe incluir consejos de seguridad vial aplicables a motociclistas y pasajeros.

Se realiza la actividad practica con una dinámica de Destrezas y Práctica (1 hora) por medio del taller de habilidades motrices (destrezas motorizadas), La ANSV organiza una serie de estaciones con obstáculos y ejercicios diseñados para mejorar la destreza de los conductores de motocicletas, al mismo tiempo, sensibilizar sobre las maniobras de seguridad. Los estudiantes pueden realizar prácticas como:

- Evitación de obstáculos: Los estudiantes deben maniobrar entre conos o barreras de manera controlada para simular situaciones en las que deben evitar accidentes.
- Frenado seguro: Ejercicios de frenado para enseñar la correcta utilización de los frenos, especialmente en situaciones de emergencia.
- Balanceo en curvas: Demostración y práctica de cómo tomar una curva de manera segura.
- Reacción ante imprevistos: Simulación de una situación en la que el estudiante debe reaccionar rápidamente, como la aparición de un peatón o un vehículo en la vía.
- Práctica de la seguridad vial: Se les enseña a los estudiantes a revisar su equipo de seguridad antes de conducir, cómo ajustar un casco, y cómo usar la chaqueta reflectante para aumentar su visibilidad.

Simulación y Roles

- Simulación de situaciones de riesgo: Los estudiantes participan en una simulación en la que se recrean situaciones de tráfico comunes (un cruce sin semáforo, intersecciones congestionadas, etc.), y se les enseñará a reaccionar correctamente.

Durante esta actividad, algunos estudiantes actúan como motociclistas y otros como peatones o conductores de otros vehículos. El facilitador aprovechó de esta manera el ejercicio para resaltar las mejores prácticas de seguridad vial.

## PLAN DE ACCIÓN

El plan de acción formulado para el desarrollo del Plan de Movilidad Escolar en la Institución Educativa Juan Bautista Migani se construye a partir del diagnóstico participativo realizado con la





comunidad educativa. Este diagnóstico permitió identificar problemáticas prioritarias relacionadas con el acceso, la seguridad vial, el comportamiento de los actores viales en las cercanías de la institución, y los hábitos de movilidad de estudiantes, docentes y familias. A partir de ello, se plantean una serie de estrategias articuladas con las entidades locales e internas, que buscan fomentar una movilidad escolar segura, sostenible e inclusiva. Las acciones propuestas en este apartado se estructuran con base en objetivos claros, actividades específicas, responsables asignados y cronogramas definidos, permitiendo así una planificación organizada y efectiva.

<b>INSTITUCIÓN EDUCATIVA JUAN BAUTISTA MIGANI</b>  <b>PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR</b>  <b>PLAN DE ACCIÓN</b>  <b>FICHA TÉCNICA No. 1</b>	
<b>OBJETIVO</b>	<b>Fortalecer la cultura vial</b> en la comunidad educativa y habitantes del sector (Padres de familia, administrativos entre otros) a través de acciones de formación y sensibilización, con el fin de promover comportamientos seguros y responsables en la vía, acorde a su rol como usuarios viales.
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	Comportamiento Seguro
<b>RIESGOS ASOCIADOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe una baja frecuencia de uso de las aceras, pasos peatonales y otros espacios diseñados para la movilidad a pie por parte de la comunidad educativa.</li> <li>• Desconocimiento generalizado sobre los riesgos asociados a la movilidad segura y responsable y las medidas preventivas a adoptar.</li> </ul>

ACCIÓN		PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	<b>Actividades educativas en exteriores</b> para que los estudiantes aprendan a	MEDIANO	TRIMESTRAL	COMITÉ DE MOVILIDADESCOLAR





ACCIÓN		PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
	identificar y utilizar correctamente las áreas destinadas a los peatones por medio de Visitas a diferentes entornos urbanos para enseñar a los estudiantes a moverse de manera segura a pie.			DOCENTES DE PROYECTO DE SEGURIDAD VIAL  ENTIDADES DE TRANSITO INVITADAS
2	Juegos y talleres prácticos sobre seguridad vial, adaptados a diferentes edades.	CORTO	TRIMESTRAL	COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR  DOCENTES
3	<b>Espacios de diálogo</b> para compartir experiencias y buenas prácticas en materia de seguridad vial. ¿Cómo nos fue?	MEDIANO	SEMESTRAL	COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR  DOCENTES
<b>INDICADOR DE RESULTADO</b>		<b>No. de talleres realizados/ No. de talleres propuestos</b>  Acciones planeadas 3  Acciones por ejecutar 3		

<b>INSTITUCIÓN EDUCATIVA JUAN BAUTISTA MIGANI</b>  <b>PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR</b>  <b>PLAN DE ACCIÓN</b>  <b>FICHA TÉCNICA No. 2</b>	
<b>OBJETIVO</b>	Establecer una alianza estratégica con el municipio para diseñar e implementar un plan de señalización vial integral en



	las inmediaciones del colegio, priorizando la seguridad de los estudiantes.
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	Velocidades seguras Infraestructura segura
<b>RIESGOS ASOCIADOS</b>	<b>Falta de señalización vial adecuada:</b> No existen suficientes señales verticales y horizontales para regular el tráfico y proteger a los peatones, especialmente en zonas escolares. <b>Escasa señalización específica para escuelas:</b> No hay señales que indiquen la presencia de una escuela, como límites de velocidad, pasos de peatones o zonas de carga y descarga.

	ACCIÓN	PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	<b>Solicitar a las autoridades de tránsito</b> la realización de operativos de control vehicular en las inmediaciones del colegio, especialmente durante las horas de entrada y salida de los estudiantes.	CORTO	TRIMESTRAL	COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR DOCENTES
2	<b>Solicitar a las entidades de tránsito</b> que brinden capacitación a los conductores sobre la importancia de respetar los límites de velocidad y ceder el paso a los peatones en las zonas escolares.	MEDIANO	SEMESTRAL	COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR DOCENTES
3	Gestionar el proyecto de instalación de señales de tránsito en las vías cercanas al	LARGO	SEMESTRAL	COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR





ACCIÓN		PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
	colegio, con el objetivo de garantizar la seguridad de los estudiantes y mejorar la movilidad en la zona en apoyo de las autoridades de tránsito municipales.			DOCENTES
INDICADOR DE RESULTADO		<b>No. de talleres realizados/ No. de talleres propuestos</b>  Acciones planeadas 3  Acciones por ejecutar 3		

<b>INSTITUCIÓN EDUCATIVA JUAN BAUTISTA MIGANI</b>  <b>PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR</b>  <b>PLAN DE ACCIÓN</b>  <b>FICHA TÉCNICA No. 3</b>	
<b>OBJETIVO</b>	<b>Promover una cultura vial responsable</b> entre los conductores que circulan por las vías cercanas a la institución educativa a través de campañas de sensibilización.
<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	Vehículos seguros
<b>RIESGOS ASOCIADOS</b>	Exceso de velocidad en las vías cercanas al colegio.  Velocidad inadecuada por parte de conductores de vehículos considerando que es una zona escolar.





ACCIÓN		PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	Campañas informativas sobre los peligros de conducir rápido cerca de la escuela: Dirigidas a camioneros, automovilistas (transporte tipo jeep) y motociclistas que transitan por la zona, con el fin de reducir la velocidad y prevenir accidentes.	MEDIANO	SEMESTRAL	COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR DOCENTES
2	Campañas de seguridad vial dirigidas a camioneros, automovilistas y motociclistas para promover hábitos de conducción responsables y prevenir accidentes en las cercanías de la institución educativa.	MEDIANO	SEMESTRAL	COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR DOCENTES
<b>INDICADOR DE RESULTADO</b>		<b>No. de talleres realizados/ No. de talleres propuestos</b> Acciones planeadas 2 Acciones por ejecutar 2		

<b>INSTITUCIÓN EDUCATIVA JUAN BAUTISTA MIGANI</b> <b>PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR</b> <b>PLAN DE ACCIÓN</b> <b>FICHA TÉCNICA No. 4</b>	
<b>OBJETIVO</b>	<b>Integrar la seguridad vial en la formación de los estudiantes,</b> enseñar a los estudiantes desde pequeños sobre las normas de tránsito, la importancia de usar el cinturón de seguridad, respetar las señales y ser peatones responsables.





<b>LÍNEA ESTRATÉGICA</b>	Gestión institucional
<b>RIESGOS ASOCIADOS</b>	Escasa formación en seguridad vial dentro de la comunidad educativa.

ACCIÓN		PLAZO	PERIODICIDAD	RESPONSABLE
1	Dotar al profesorado de herramientas para promover la seguridad vial: Esto implica brindarles los conocimientos y recursos necesarios para integrar la educación vial en sus clases.	LARGO	SEMESTRAL	COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR DOCENTES
2	Trabajar en conjunto con el comité de movilidad escolar y los profesores para integrar la educación vial en todas las áreas del currículo.	LARGO	SEMESTRAL	COMITÉ DE MOVILIDAD ESCOLAR DOCENTES
<b>INDICADOR DE RESULTADO</b>		<b>No. de talleres realizados/ No. de talleres propuestos</b> Acciones planeadas 2 Acciones por ejecutar 2		





Imagen 8

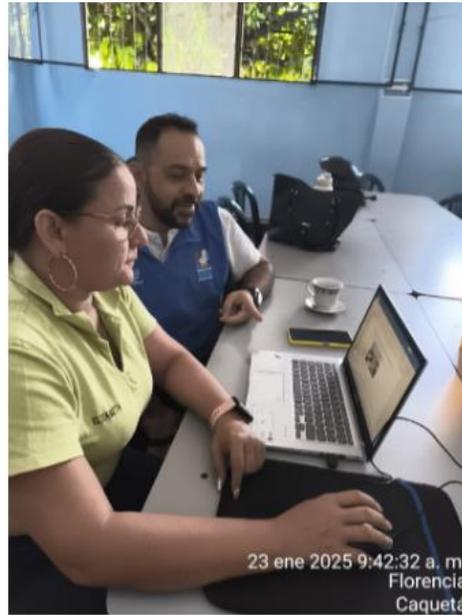
## SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El componente de seguimiento y evaluación se constituye como una herramienta fundamental para medir el grado de avance, impacto y cumplimiento del Plan de Movilidad Escolar. Esta matriz permite realizar un monitoreo constante de las acciones implementadas, identificar logros, dificultades, y realizar los ajustes pertinentes en tiempo real. Se plantean indicadores de proceso y resultado, así como los mecanismos de verificación, responsables del seguimiento y periodicidad de evaluación. Esta herramienta asegura la sostenibilidad de la estrategia, promueve la corresponsabilidad entre actores institucionales y comunitarios, y garantiza que el proceso no se limite a una acción puntual, sino que se consolide como una práctica continua dentro del proyecto educativo institucional.

En el anexo No. 8 Seguimiento y Evaluación presenta el análisis cualitativo del proceso de implementación del PME antes, durante y después y su alcance a los planes de acción establecidos.

INFORMACIÓN GENERAL	
FECHA	<b>03/04/2025</b>
MUNICIPIO	<b>Florencia</b>
COLEGIO	<b>Juan Bautista Migani</b>
SEDE	<b>Principal</b>
RESPONSABLE(S) DEL COLEGIO	<b>Ferney Ortiz Elizabeth Ruiz</b>





23 ene 2025 9:42:32 a. m.  
Florencia  
Caquetá  
Imagen 8

## CONCLUSIONES

El proceso de elaboración e implementación del Plan de Movilidad Escolar en la IE Juan Bautista Migani ha permitido generar espacios de reflexión colectiva, reconocimiento de las problemáticas del entorno y construcción conjunta de soluciones desde una perspectiva educativa. Este ejercicio ha visibilizado la importancia de pensar la movilidad más allá del desplazamiento físico, como un derecho que debe garantizarse con condiciones de seguridad, equidad y sostenibilidad. Las acciones desarrolladas, el compromiso de los actores institucionales y comunitarios, y la proyección de este plan hacia el futuro, evidencian la necesidad de continuar fortaleciendo esta estrategia como parte integral del Proyecto Educativo Institucional. Se concluye, entonces, que una movilidad escolar segura es posible en la medida en que exista una apuesta pedagógica constante, articulación interinstitucional y voluntad política y comunitaria.





## ANEXOS

- Anexo 1 – Acta del Comité de Movilidad Escolar

**PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR**  
Institución Educativa Juan Bautista Migani  
Sedes: Principal  
ACTA 001

Por la cual se da instalación formal al Comité de Movilidad Escolar, como compromiso de elaboración e implementación del Plan de Movilidad Escolar en beneficio de toda la comunidad educativa y su seguridad vial.

A través de esta acta se da inicio al proceso de elaboración del Plan de Movilidad Escolar cuyo objetivo es generar un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar una cultura vial segura y sostenible enfocada en la seguridad vial.

Todos los actores involucrados tanto de la Institución Educativa Juan Bautista Migani, como de las entidades externas se comprometen a acompañar y apoyar las acciones que busquen reducir la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales y promocionar la movilidad segura en toda la comunidad educativa, teniendo en cuenta las particularidades de la institución, sus riesgos, potencialidades e historia.

Fecha de instalación del Comité de Movilidad Escolar: noviembre 07 de 2024

Firmas:

Nombre: Ferney Ortiz Molina  
Rector

Nombre: Laura Sofia Ardila Aya  
Representante de Estudiantes

Nombre: Mery Soto Artunduaga  
Representante de Docente

Nombre: Brenda Tatiana Pedroza Bustos  
Representante de Estudiantes

Nombre: Camilo Andrés Delgado Trujillo  
Representante Suplente Estudiantes

Nombre: Sandra Milena Sotolar Rango  
Representante Secretaria de Educación

Nombre: Gerson Guerrero Villa  
Representante Directivo Docentes

Nombre: Elizabeth Ruiz Gutierrez  
Representante de docentes

Nombre: Alberto Meneses Losada  
Representante de Padres de familia

Nombre: Bleiker Lopez Trujillo  
Representante de Administrativo

Nombre: Johan Oswaldo Riacón  
Representante Secretaria de Educación

Nombre: Alexander Molina  
Representante Secretaria de Transito y Transportes



- Anexo 2 – Acta de aplicación del Formato Comportamiento Hábito (EICH)

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD ESCOLAR – PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR (PME)							
REVISIÓN DE ENTORNO E INFRAESTRUCTURA							
FORMATO COMPORTAMIENTO HABITO							
Ciudad / Municipio:		Colegio:		Fecha de diligenciamiento:			
Dirección:		Sede:		Hora de diligenciamiento:			
Barrio o Vereda:		Código DANE:		Número de personas de la Comunidad Educativa (Servicios Generales, Vigilancia, administrativos entre otros):			
Jornadas		Grados por Jornada		Número de Estudiantes por Jornada			
INSTRUCTIVO							
<p>El presente Instructivo hace referencia a la Revisión de las características del Comportamiento y Hábitos de los diferentes actores viales que hacen parte de la Comunidad Educativa en sus desplazamientos.</p> <p>Para el desarrollo de los formatos se debe realizar una inspección ocular respecto al comportamiento y hábitos de los estudiantes. Se recomienda que estas inspecciones se realicen en compañía de algún miembro de la Institución Educativa, preferiblemente en compañía de miembros del Comité de Movilidad Escolar, docente enlace y/o rectora de la Institución. El diligenciamiento del formato de infraestructura interna y externa hace parte del diagnóstico de movilidad escolar y se propone como una lista de chequeo (NA, SI, NO) de aspectos relevantes que hacen referencia a las instalaciones de la Institución Educativa (IE) y el entorno de esta. Se deberá gestionar en la autoridad de tránsito las estadísticas de siniestralidad existentes los últimos 5 años relacionados con la Institución Educativa.</p> <p>Se establece el formato 4) Comportamiento/ Hábito. En cada formato se ha incluido aspectos que son valorados y/ o clasificados para luego ser priorizados y analizados en función de la matriz de riesgos de la movilidad escolar en cada Institución de Educación de acuerdo a la priorización.</p>							
RECOMENDACIONES							
<p><b>3. Comportamiento / Hábito:</b> Con el objetivo de realizar la inspección dentro de las Instalaciones de cada Institución Educativa, a partir del cual se realizará el análisis e identificación de riesgos, se deberá realizar el levantamiento de la información requerida en el FORMATO COMPORTAMIENTO /HABITO, En este componente es importante ampliar la observación y análisis con la comunidad aledaña al entorno escolar.</p>							
INDICACIONES PARA EL DILIGENCIAMIENTO							
Para la CALIFICACIÓN de los diferentes aspectos relacionado en el formato, tenga en cuenta las siguientes escalas:							
<b>ESCALA</b>	<b>Escala 2:</b> Se refiere a la frecuencia de ocurrencia. Marque con una X Según corresponda						
	5: Esporádico 3: Ocasional 1: Frecuente						
INSTALACIONES DEL COLEGIO							
ASPECTO	NA (1)	NO	SI	Calificación (2)			OBSERVACIONES
				5	3	1	
57				ESPORADICO	OCASIONAL	FRECUENTE	Casco ____ Chaleco ____ Luces ____ Otro ____



- Anexo 3 – Acta de aplicación del Formato Entorno Escolar Urbano

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD ESCOLAR – PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR (PME) REVISIÓN DE ENTORNO E INFRAESTRUCTURA FORMATO ENTORNO ESCOLAR - URBANO		
---	--	--

Ciudad / Municipio:	Colegio:	Fecha de diligenciamiento:
Dirección:	Sede:	Hora de diligenciamiento:
Barrio:	Código DANE:	Número de personas de la Comunidad Educativa (Servicios Generales, Vigilancia, administrativos entre otros):
Jornadas	Grados por Jornada	Número de Estudiantes por Jornada

#### INSTRUCTIVO

El presente Instructivo hace referencia a la Revisión del Entorno y la Infraestructura de las Instituciones Educativas.

Para el desarrollo de los formatos se debe realizar una inspección ocular de las vías de acceso al Colegio (Entorno de la Institución Educativa), Se recomienda que estas inspecciones se realicen en compañía de algún miembro de la Institución Educativa, preferiblemente en compañía de miembros del Comité de Movilidad Escolar, docente enlace y/o rector/a de la Institución. El diligenciamiento del formato de infraestructura externa hace parte del diagnóstico de movilidad escolar y se propone como una lista de chequeo (NA, SI, NO) de aspectos relevantes que hacen referencia a las instalaciones de la Institución Educativa (IE) y el entorno de esta.

Se establecen Dos Formatos 1) Entorno IE Rurales 2) Entorno IE Urbanas. En cada formato se ha incluido aspectos que son valorados y/o clasificados para luego ser priorizados y analizados en función de la matriz de riesgos de la movilidad escolar en cada Institución de Educación de acuerdo a la priorización

#### RECOMENDACIONES

**1. Entorno:** Con el objetivo de realizar la inspección al entorno de cada Institución Educativa, a partir del cual se realizará el análisis e identificación de riesgos, se deberá realizar el levantamiento de la Información requerida en el FORMATO ENTORNO ESCOLAR RURAL /URBANO, de manera presencial, para lo cual se deberán realizar las gestiones pertinentes de coordinación con funcionarios de cada Institución Educativa. Se deberá realizar registro fotográfico con el fin de obtener evidencias sobre las condiciones de las vías del entorno. Se debe realizar el registro de la información en un radio de 200 mts de cada Institución Educativa.

#### INDICACIONES PARA EL DILIGENCIAMIENTO

Para la CALIFICACIÓN de los diferentes aspectos relacionado en el formato, tenga en cuenta las siguientes escalas:

<b>ESCALAS</b>	<b>Escala 1:</b> Se refiere al porcentaje de cobertura o existencia. Marque con una X Según corresponda 5: Cuando se tiene cobertura y/o existencia del elemento entre el 70% - 100% 3: Cuando se tiene cobertura y/o existencia del elemento entre el 50% - 70% 1: Cuando se tiene cobertura y/o existencia del elemento entre el 20% - 50%
	<b>Nota:</b> una cobertura inferior al 20% sugiere que el elemento no existe.
	<b>Escala 2:</b> Se refiere a la frecuencia de ocurrencia. Marque con una X Según corresponda 5: Esporádico 3: Ocasional 1: Frecuente
	<b>Escala 3:</b> Se refiere al estado del elemento. Marque con una X Según corresponda 5: Bueno 3: Regular 1: Malo

#### ENTORNO ESCOLAR

ASPECTO	Clasificación (1)	NA (2)	NO	SI	Calificación (3)			OBSERVACIONES
					5	3	1	
1 ¿Hay andenes a lo largo de las vías existentes en el área de incidencia de la Institución Educativa?	A				20% - 50%	50% - 70%	70% - 100%	
2 ¿Los andenes son continuos?	A				20% - 50%	50% - 70%	70% - 100%	
3 ¿Los andenes se encuentran en buen estado? (sin fracturas en su estructura)	A				20% - 50%	50% - 70%	70% - 100%	
4 ¿Los andenes tienen como mínimo un ancho de 1.20 m? <small>-Pueden incluir bordes (cabeza o cola) en los</small>	A				20% - 50%	50% - 70%	70% - 100%	





- Anexo 4 – Formato Instalaciones del colegio

DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD ESCOLAR – PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR (PME) REVISIÓN DE ENTORNO E INFRAESTRUCTURA FORMATO INSTALACIONES DEL COLEGIO						
Ciudad / Municipio:	Colegio:	Fecha de diligenciamiento:				
Dirección:	Sede:	Hora de diligenciamiento:				
Barrio o Vereda:	Código DANE:	Número de personas de la Comunidad Educativa (Servicios Generales, Vigilancia, administrativos entre otros):				
Jornadas	Grados por Jornada	Número de Estudiantes por Jornada				
INSTRUCTIVO						
<p>El presente Instructivo hace referencia a la Revisión Interna de la Infraestructura de las Instituciones Educativas. Para el desarrollo de los formatos se debe realizar una inspección ocular hacia el interior de las Instalaciones de cada Institución Educativa. Se recomienda que estas inspecciones se realicen en compañía de algún miembro de la Institución Educativa, preferiblemente en compañía de miembros del Comité de Movilidad Escolar, docente enlace y/o rector/a de la Institución. El diligenciamiento del formato de infraestructura interna y externa hace parte del diagnóstico de movilidad escolar y se propone como una lista de chequeo (NA, SI, NO) de aspectos relevantes que hacen referencia a las instalaciones de la Institución Educativa (IE) y el entorno de esta.</p> <p>Se establecen el formato 3) Instalaciones del colegio. En cada formato se ha incluido aspectos que son valorados y/ o clasificados para luego ser priorizados y analizados en función de la matriz de riesgos de la movilidad escolar en cada Institución de Educación de acuerdo a la priorización</p>						
RECOMENDACIONES						
<p><b>2. Instalaciones:</b> Con el objetivo de realizar la inspección dentro de las Instalaciones de cada Institución Educativa, a partir del cual se realizará el análisis e identificación de riesgos, se deberá realizar el levantamiento de la información requerida en el FORMATO INSTALACIONES DEL COLEGIO, de manera presencial, para lo cual se deberán realizar las gestiones pertinentes de coordinación con funcionarios de cada Institución Educativa. Se deberá realizar registro fotográfico con el fin de obtener evidencias sobre las condiciones de los desplazamiento al Interior del Colegio.</p>						
INDICACIONES PARA EL DILIGENCIAMIENTO						
Para la CALIFICACIÓN de los diferentes aspectos relacionado en el formato, tenga en cuenta las siguientes escalas:						
<b>ESCALAS</b>	<b>Escala 1:</b> Se refiere al porcentaje de cobertura o existencia. Marque con una X Según corresponda					
	5: Cuando se tiene cobertura y/o existencia del elemento entre el 70% -100%					
	<b>Nota:</b> una cobertura inferior al 20% sugiere que el elemento no existe.					
	<b>Escala 2:</b> Se refiere a la frecuencia de ocurrencia. Marque con una X Según corresponda					
	5: Esporádico					
<b>Escala 3:</b> Se refiere al estado del elemento. Marque con una X Según corresponda						
5: Bueno						
INSTALACIONES DEL COLEGIO						
ASPECTO		NA (2)	NO	SI	Calificación (3)	OBSERVACIONES
		5	3	1		
¿El colegio cuenta con infraestructura apropiada para la población						





- Anexo 7 – Cronograma de Seguimiento y evaluación

CRONOGRAMA SEGUIMIENTO Y EVALUACION  PROYECTO DE MOVILIDAD ESCOLAR 2025																												
JUAN BAUTISTA MIGANI																												
LÍNEA	OBJETIVOS	ACCIONES	RESPONSABLES	ABRIL			MAYO			JUNIO			JULIO			AGOSTO			SEPTIEMBRE			OCTUBRE						
				31	30	29	31	30	29	30	29	28	31	30	29	31	30	29	30	29	28	31	30	29				
Comportamiento Seguro	Fomentar un cultura de desplazamiento seguro en la comunidad escolar a través de actividades formativas y prácticas que refuerza el respeto por las normas de tránsito.	Valores de movilidad independiente: Realizar actividades prácticas al aire libre o en sala, que permitan los estudiantes adoptar confianza para desenvolverse de manera autónoma en entornos urbanos. (Cartografía social sobre el espacio de la escuela).	DOCENTES DE PROYECTO DE SEGURIDAD VIAL	X	X	X	X	X	X	X																		
		Exposiciones y actividades educativas sobre conocimiento de la comunidad de tránsito vigente.	DOCENTES DE ENLACE DEL PROYECTO DE SEGURIDAD VIAL	X																			X					
		Actividades lúdicas y motivacionales: Realizar actividades reales que ayude a los participantes a desarrollar habilidades para tomar decisiones seguras en el tránsito. A TRAVÉS DE MOTODETRESAS	DOCENTES DE PROYECTO DE SEGURIDAD VIAL Y ENTIDAD DE LA AGENCIA DE SEGURIDAD VIAL				X												X									
		Exposiciones y actividades pedagógicas con los niños de primaria y preescolar, sobre la importancia de la SEGURIDAD VIAL, actividad que se desarrollará a través de material educativo impartido por la Federación Colombiana de Municipios, cuya cartilla contempla los roles de docente, alumno, lectura y dibujos para colorear, los cuales como	DOCENTES DE ENLACE DE SEGURIDAD VIAL Y ENTIDADES A CARGO				X																					

- Anexo 8 – Matriz de la Institución Educativa (IE)

SEGUIMIENTO A LA GESTIÓN INSTITUCIONAL				
ASPECTO	SI	NO	EVIDENCIA	OBSERVACIONES
¿Se ha reunido el comité de movilidad escolar de acuerdo con la periodicidad establecida en el plan?	X		ACTA No. 2 del 27/03/25	Se realizo los ajustes a los Planes de Acción
¿Se ha realizado ajuste de algún componente del plan de movilidad escolar?	X		ACTA No. 2 del 27/03/25	Se realizo actualización de los integrantes de CME
¿Se han realizado acciones del plan de movilidad escolar?	X		Matriz de seguimiento	Se reasigno responsabilidades a nuevos docentes enlaces
PREGUNTAS ANTES DE LA IMPLEMENTACION				



¿Cuáles son los principales problemas de movilidad que enfrenta la comunidad escolar?

- Está ubicada en el barrio El Centro en una vía principal, entre zona residencial y de comercio, donde suelen circular vehículos de carga liviana y pesada, no obstante, uno de los mayores restos son los habitantes de calle que reside en los andenes peatonales de la institución, junto a la puerta principal de la institución obstaculizando el acceso y libre circulación en la vía.
- Se puede identificar que la mayoría de los estudiantes que son transportados por los padres de familia, no utilizan elementos de protección como cascos de seguridad.
- Hay una gran cantidad de niños y niñas menores de 12 años que transitan la zona caminando desde sus hogares y tras extensos recorridos.
- Los padres de familia y demás acudientes de los estudiantes suelen dejarlos en la puerta de la institución sin orden ni cultura vial ocasionando conflicto entre peatones y propietarios de vehículos tipo automóvil y motocicleta.
- Los estudiantes no hacen uso adecuado de los pasos demarcados como seguros y suelen correr cruzando las calles sin asegurarse de la presencia de vehículos que pueden venir a altas velocidades en la zona escolar.

#### PREGUNTAS DURANTE LA IMPLEMENTACION

¿La comunidad educativa conoce los planes de acción propuestos en PME?

Previo a la elaboración de la encuesta diagnóstica de los medios de transporte se debía establecer como llegaban los estudiantes a la IE, Mediante visitas realizadas durante el horario de ingreso de ha podido establecer los medios de transporte usados por la comunidad estudiantil para presentar a la institución educativa. se pudo confirmar que hacen uso de vehículos particulares, motocicletas y el servicio público urbano.

¿Se han realizado actividades pedagógicas de seguridad vial?

- Si, en diferentes momentos durante la implementación de los paso a paso del PME se realizaron diferentes actividades pedagógicas con diferentes entidades, entre ellas, Motodestrezas, Herramientas Móviles, pedagogía vial. Logrando impactar al máximo la comunidad estudiantil.

¿Se puede involucrar la seguridad vial en las diferentes materias como una transversalización?

- Si, durante las asistencias técnicas por parte del gestor de movilidad escolar se logró avanzar diálogos referentes a este tema entre funcionarios de la secretaria de educación municipal y los miembros del CME para incluir la temática de seguridad vial como parte de los planes de aula en transversalización.

#### PREGUNTAS DESPUES DE LA IMPLEMETACION DEL PME



¿Qué mejoras ha observado en la movilidad escolar en el entorno de la IE?

La institución educativa no cuenta con parqueadero interno, esto obliga a la comunidad educativa utilizar la vía pública como parqueadero, siendo esta, por su naturaleza no diseñada para este fin; se ha resuelto en los espacios de reunión del CME solicitar a las instituciones delimitar una zona azul demarcada adecuadamente para los motociclistas

¿Como se puede garantizar la ejecución de los planes de acción de la IE?

Por intermedio del CME al implementar el cronograma del plan de acción y su correspondiente seguimiento y evaluación.

¿Qué estrategias de comunicación se usarán para informar a la comunidad sobre el Plan de Movilidad Escolar?

Una de las fortalezas de la IE es contar con una emisora al interior y esta es utilizada para comunicar comunidad escolar todas las actividades desarrolladas, por lo anterior, será este el medio para promulgar implementación del PME

				INSTITUCIÓN EDUCATIVA CIUDADELA SIGLO XXI			RESULTADOS		ANÁLISIS RESULTADOS Y EVIDENCIAS			CLAVE DE ESTADO
EN RIESGO	ESTADO	PRIORIDAD	FECHA LIMITE	ACCIÓN	ACCIÓN	ASIGNADA A	RESULTADO	PORCENTAJE REALIZADO	LOGROS	AMENAZAS	EVIDENCIAS	
<input type="checkbox"/>				FICHA 1								No se ha iniciado
<input type="checkbox"/>	No se ha iniciado	Baja	06/30/2025	Acción 1	Jornadas de capacitación y socialización en seguridad vial a los padres de familia de la institución educativa reconocimiento del entorno y uso adecuado de los espacios peatonales disponibles	Comité de Movilidad escolar y docentes	Propuesta a partir del mes de mayo	0%	Ninguno			En curso
<input type="checkbox"/>	No se ha iniciado	Medio	06/30/2025	Acción 2	jornadas lúdico-recreativas en peregrinación de riesgo de seguridad vial con estudiantes docentes y en general comunidad educativa	Docentes entes estudiantes Horas Sociales	Aun se encuentra por asignar responsable	0%	Ninguno			Completado
<input type="checkbox"/>	En curso	Alta	04/30/2025	Acción 3	proponer la difusión de los diferentes canales de comunicación con que cuenta la institución educativa el avance del Plan de Movilidad escolar	Docente transversal	Realizada por docente transversales a multigrados	60%	Se establece información premita	Ninguna	Encuesta y Cartografía	En espera
<input type="checkbox"/>	No se ha iniciado	Medio	04/30/2025	Acción 4	Realizar solicitud a las entidades que corresponden la instalación de señalización vial vertical y horizontal en la vía en los alrededores de la IE	Estudiantes Emisora Institución Educativa	Se realiza con estudiantes de último grado	10%	Seleccionar los hitos	Ninguna		Atrasado
<input type="checkbox"/>				FICHA 2								
<input type="checkbox"/>	No se ha iniciado	Medio	05/30/2025	Acción 1	Realizar solicitud a las entidades que corresponden la adecuación de la infraestructura vial en los alrededores	Comité de Movilidad Escolar - Rector	Aun se requiere plasmar los requerimientos en base a documento Urbanismo Táctico		Conocimiento del documento Urbanismo Táctico	Ninguno		
<input type="checkbox"/>	No se ha iniciado	Medio	06/30/2025	Acción 2	Realizar solicitud a las entidades que corresponden la adecuación de la infraestructura vial en los alrededores	Comité de Movilidad Escolar - Rector	Aun se requiere plasmar los requerimientos en base a documento Urbanismo Táctico		Documento Borrador iniciado	Ninguno		





## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

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>

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

