



MEMORANDO

PARA: **SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.**

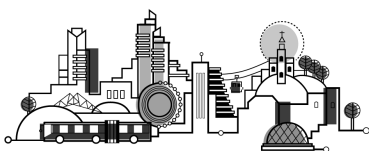
DE: **OSCAR RAMÍREZ VAHOS - Concejal de Bogotá**


ASUNTO: **Presentación Proyecto de Acuerdo**

Por medio de la presente, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 65, 66 y 67 del Acuerdo 741 de 2019 “Reglamento Interno del Concejo de Bogotá D.C.”, se presenta el Proyecto de Acuerdo *“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD ESCOLAR ALTERNATIVA, SEGURA Y SOSTENIBLE EN EL DISTRITO CAPITAL”*

Cordialmente,

OSCAR RAMÍREZ VAHOS
Concejal de Bogotá



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019


PROYECTO DE ACUERDO _____ DE 2020

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD ESCOLAR ALTERNATIVA, SEGURA Y SOSTENIBLE EN EL DISTRITO CAPITAL”

OBJETO DEL PROYECTO

Definir los lineamientos mínimos para formular e implementar la Política Pública Distrital de Movilidad Escolar Alternativa, Segura y Sostenible. Para el efecto, se proponen los siguientes aspectos generales:

- a. La promoción en el uso de medios alternativos de transporte para el desplazamiento de los estudiantes, desde y hacia las respectivas instituciones educativas.
- b. La protección de la vida y la integridad, así como el desarrollo de acciones que aporten al cumplimiento de los demás derechos fundamentales relacionados con el desplazamiento de los niños, niñas y adolescentes hacia sus lugares de estudio y sus hogares.
- c. El fomento y adopción de estrategias en seguridad y educación vial que tengan en cuenta componentes de acción tales como la percepción del riesgo y la construcción de valores cívicos en el uso compartido de los espacios públicos viales.
- d. La promoción y mejoramiento de la calidad de vida de la población estudiantil a partir de la promoción de prácticas y estilos de vida saludables, en concordancia con los objetivos definidos en el Plan Territorial de Salud vigente.
- e. El empleo y aplicación de recursos tecnológicos para la captura de información y toma de decisiones relacionadas con el desarrollo de programas y estrategias en movilidad escolar alternativa y sostenible.
- f. El fortalecimiento en los componentes relacionados con la asequibilidad y accesibilidad a las instituciones educativas, en el marco de los Planes Integrales de Bienestar Estudiantil (PIBES).

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

- g. La promoción de espacios públicos seguros y saludables para el mejoramiento de los entornos escolares que permitan incrementar su aprovechamiento por parte de la comunidad estudiantil en general.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Hay que destacar que el uso de la bicicleta tiene ciertas ventajas para la salud y el cuidado del ambiente, por eso es necesario promover desde temprana edad el uso de estos medios alternativos de transporte para sus desplazamientos cotidianos.

Actividad Física en los Jóvenes


La Organización Mundial para la Salud, ha recomendado determinados niveles de actividad física para la salud de 5 a 17 años. Para los niños y jóvenes de este grupo de edades, la actividad física consiste en juegos, deportes, desplazamientos, actividades recreativas, educación física o ejercicios programados, en el contexto de la familia, la escuela o las actividades comunitarias. Con el fin de mejorar las funciones cardiorrespiratorias y musculares y la salud ósea y de reducir el riesgo de ENT, se recomienda que:

- Los niños y jóvenes de 5 a 17 años inviertan como mínimo 60 minutos diarios en actividades físicas de intensidad moderada a vigorosa.
- La actividad física por un tiempo superior a 60 minutos diarios reportará un beneficio aún mayor para la salud.
- La actividad física diaria debería ser, en su mayor parte, aeróbica. Convendría incorporar, como mínimo tres veces por semana, actividades vigorosas que refuercen, en particular, los músculos y huesos.

Estas recomendaciones son válidas para todos los niños sanos de 5 a 17 años, salvo que coincidan dolencias médicas específicas que aconsejen lo contrario.

Se habla de acumulación para referirse a la meta de dedicar en total 60 minutos diarios a realizar alguna actividad, incluida la opción de dedicar a distintas actividades intervalos más cortos (por ejemplo, dos sesiones de 30 minutos) y sumar esos intervalos.

Siempre que sea posible, los niños y los jóvenes con discapacidad deberán seguir también esas recomendaciones. Sin embargo, tendrán que hablar con su proveedor de salud para conocer el tipo y cantidad de actividad física adecuado para ellos teniendo en cuenta su discapacidad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

Estas recomendaciones son válidas para todos los niños y jóvenes independientemente de su sexo, raza, origen étnico o nivel de ingresos.

En el caso de los niños y jóvenes inactivos, se recomienda un aumento progresivo de la actividad para alcanzar finalmente el objetivo indicado más arriba. Es conveniente empezar con una actividad ligera y aumentar gradualmente con el tiempo la duración, la frecuencia y la intensidad. También hay que señalar que, si los niños no realizan ninguna actividad física, cualquier actividad inferior a los niveles recomendados será más beneficiosa que no hacer nada en absoluto.

La realización de una actividad física adecuada ayuda a los jóvenes a desarrollar un aparato locomotor (huesos, músculos y articulaciones) sano; desarrollar un sistema cardiovascular (corazón y pulmones) sano; aprender a controlar el sistema neuromuscular (coordinación y control de los movimientos); mantener un peso corporal saludable.

La actividad física se ha asociado también a efectos psicológicos beneficiosos en los jóvenes, gracias a un mejor control de la ansiedad y la depresión.

Asimismo, la actividad física puede contribuir al desarrollo social de los jóvenes, dándoles la oportunidad de expresarse y fomentando la autoconfianza, la interacción social y la integración. También se ha sugerido que los jóvenes activos pueden adoptar con más facilidad otros comportamientos saludables, como evitar el consumo de tabaco, alcohol y drogas, y tienen mejor rendimiento escolar.¹

Ejercicio y el Rendimiento Académico de Niños y Adolescentes


Las mejoras en el rendimiento académico gracias al ejercicio físico no solo afectan a los estudiantes universitarios, sino que los niños y los adolescentes también ven mejoradas sus calificaciones gracias a la práctica de actividad física.

Un estudio publicado en el British Journal of Sports Medicine afirma que aquellos chicos y chicas que son más activos rinden mejor en la escuela. Para este estudio, un grupo de investigadores del Reino Unido, Escocia y Estados Unidos midieron el nivel de actividad física de 5.000 chicos y chicas de 11 años. Sus puntuaciones en matemáticas, inglés y ciencia fueron evaluadas cuando tenían 11, 13 y 16 años.

1

Ver:

https://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_young_people/es/#:~:text=Los%20ni%C3%B1os%20y%20j%C3%B3venes%20de%205%20a%2017%20a%C3%B1os%20inviertan,en%20su%20mayor%20parte%2C%20aer%C3%B3bica.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

Tras analizar los resultados del estudio, los investigadores concluyeron que los niños físicamente más activos a los 11 años obtenían mejores resultados en las tres disciplinas. Además, 17 minutos de ejercicio al día son suficientes para mejorar el rendimiento académico en los chicos. En el caso de las chicas, basta con 12 minutos diarios.

Estudios sobre el Rendimiento Escolar en Niños

Otro estudio, en este caso llevado a cabo por un grupo de investigadores de la Universidad Vrije (Holanda), relaciona el mejor rendimiento cognitivo de los niños con el nivel de actividad física de éstos.

Pero son más los estudios que corroboran la afirmación de que la actividad física influye en el rendimiento escolar de los niños. De acuerdo con la Universidad Norte de Texas, un corazón y unos pulmones sanos tienen un impacto beneficioso en el nivel de lectura y en el nivel de matemáticas de los niños. Lo que podría indicar que el ejercicio cardiovascular mejora ambas competencias escolares. Por eso, el director del estudio, Trent A. Petrie, recomienda a las escuelas que “revisen sus políticas de educación física, pues incluir más horas a la semana de esta asignatura podría tener un efecto beneficioso en el rendimiento de sus alumnos”.

Por otro lado, una investigación de la Universidad Autónoma de Madrid, liderada por Irene Esteban-Cornejo, analizó datos de 2.038 niños españoles de 6 a 8 años de edad. Los resultados demostraron que la capacidad cardiorrespiratoria y la habilidad motora correlacionaban de manera positiva con el rendimiento académico, tanto independientemente como de manera combinada.²


Ventajas del uso de la Bicicleta en los Niños

La bicicleta les ayuda a ganar libertad de movimientos, se asocia con aventuras, facilita la creatividad y el equilibrio.

Montar en bici es un deporte para todos los públicos que aporta muchos beneficios y que cada vez cuenta con más adeptos. El ciclismo contribuye a mejorar el aspecto motor, cognitivo y el afectivo-social del niño. Además, montar en bicicleta es una actividad de diversión y un medio de transporte “verde”, no contaminante, que contribuye de manera evidente a reducir los problemas de movilidad y medioambientales dentro de una ciudad.

Los niños que se acostumbran a ir en bicicleta van desarrollando un hábito saludable que se prolongará en la edad adulta. Por un lado será beneficioso para

² Ver: <https://psicologiymente.com/deporte/practicar-ejercicio-fisico-mejora-rendimiento-academico>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

ellos y por otro contribuirá a que sean más responsables con el medio ambiente, y beneficien por tanto al resto de la sociedad.³

Beneficios del uso de la Bicicleta para los Niños

Contacto con la Naturaleza

La conexión con el entorno natural ofrece a los niños el abrigo que producen los estímulos de un paisaje que alimenta los sentidos con las novedades de un espacio por descubrir. Mientras que existen factores y circunstancias que cambian en distintas etapas de la vida, este plan de ocio puede unir a toda la familia. Los juegos al aire libre son imprescindibles, conviene recordarlo en un tiempo en el que la tecnología está tan presente.

Este contacto con la naturaleza incrementa la flexibilidad y el descubrimiento de nuevas zonas y rutas seguras en ciudades y pueblos. Espacios en los que el niño crea recuerdos que pueden formar parte de su memoria.

Autoconfianza

El proceso de aprendizaje para montar en bicicleta es paulatino y gradual. A través de esta experiencia el niño incrementa la seguridad en sí mismo con la superación de los obstáculos y el refuerzo del ensayo y el error.

El niño pone en práctica su resiliencia cuando vuelve a levantarse tras una posible caída. Una lección de superación que puede trasladarse a otros ámbitos de la vida.


Alimento del Estado de Ánimo

Tan importante como disfrutar de una dieta sana, es fortalecer un estilo de vida activo que es contrario al sedentarismo. Este deporte nutre la alegría a partir del efecto vitamínico de este contacto con el espacio natural y el encuentro con los demás. La bicicleta es una invitación para salir de casa y volver de nuevo al hogar con un extra de energía. Esta es una actividad que cuando se comparte en equipo fortalece la colaboración y el compañerismo.

Cuidado Medioambiental

La bicicleta es un medio de transporte perfectamente alineado con el cuidado del espacio natural. Una de las ventajas de la bicicleta es que sus fortalezas producen beneficios visibles en distinto orden de realidad: la salud, el bienestar emocional, el ahorro y el refuerzo de la creación de espacios saludables. La reducción de la contaminación fortalece la salud de la población.

³ Ver: <http://www.revistamipediatra.es/articulo/230/beneficios-de-montar-en-bicicleta>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

Aprendizaje de un hábito saludable

La salud es un concepto importante en la vida de todo ser humano. El cuidado de la salud también parte del autocuidado. La infancia es una de las etapas en la que los niños adquieren hábitos significativos. Montar en bicicleta es un ejemplo de hábito que el niño puede adquirir en este tiempo y mantenerlo en edades posteriores. La promoción de la salud también comienza con la prevención. El ejercicio físico, acompañado de una dieta saludable, previene el sobrepeso. A su vez, estos paseos en bici también fortalecen el sistema inmunológico. Este es un deporte que cuida y protege las articulaciones.

El niño permanece atento a aquello que ocurre en cada momento. Mientras se concentra en este objetivo, desvía su atención de otras cuestiones. Por ejemplo, posibles preocupaciones. Esto incrementa la calma y reduce el estrés. Este ejercicio físico también fortalece el descanso.⁴

La Bicicleta como Recurso Educativo

Actividad destinada al 3º ciclo de la Educación Primaria, donde la bicicleta se convierte en un perfecto recurso para la educación, para un aprendizaje motivador y adecuado para niños y niñas.

La educación física, las matemáticas, el conocimiento del medio y la educación vial son los ejes que vertebran esta actividad para la unidad didáctica de 5º y 6º de Primaria, adecuando la bicicleta al estudio de las diferentes áreas que componen el currículo escolar, incorporando una dimensión práctica en todas las áreas y relacionando la escuela con el mundo que la rodea.⁵

La Bicicleta en el Ámbito Educativo


La bicicleta es una actividad estrella en muchas de las programaciones de los docentes de educación física, tanto en primaria como en secundaria. La evolución de la bicicleta como situación social de referencia hace que sea necesario una actualización de las experiencias de enseñanza y de los aprendizajes comprometidos en ellas, para que tenga un mayor potencial educativo en nuestros centros.⁶

La implementación de una unidad de enseñanza de Ciclismo en Educación Física basada en el modelo de Aprendizaje Cooperativo, para proporcionar a los estudiantes habilidades de ciclismo, verificación de bicicletas y competencias de

⁴ Ver: <https://www.elbloginfantil.com/ciclismo-para-ninos-seis-beneficios-de-montar-en-bicicleta.html>

⁵ Ver: <https://lacicleria.com/proyecto/la-bicicleta-como-recurso-educativo/>

⁶ Ver: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6516030>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

mantenimiento, reglas de seguridad, diseño de rutas, control y desarrollo de rutas en bicicleta. La unidad terminó con 4 rutas diseñadas y controladas por los estudiantes, durante 4 lecciones de educación física. La tercera fase fue la aplicación de la bicicleta como medio de transporte para actividades: Día de Surf, Duatlón, Gymkhana Multideportiva, Día de Educación Física en la Calle, y la coordinación de las Rutas Escolares: Rutas para viajar desde el hogar a la escuela, guiadas por voluntarios con puntos de encuentro y tiempo de paso programado. Los ciclistas subieron del 7 al 20% durante la experiencia. para proporcionar a los estudiantes habilidades de ciclismo, verificación de bicicletas y competencias de mantenimiento, reglas de seguridad, diseño de rutas, control y desarrollo de rutas de bicicletas.⁷

Beneficios Ambientales de Andar en Bicicleta

Ir a trabajar o a estudiar en bicicleta cada vez gana más popularidad. Esto tiene sus buenas razones: aire más limpio, una ciudad menos ruidosa y menos tiempo para llegar de un punto a otro.

- **Cero emisiones tóxicas mientras quemas calorías**


Por cada kilómetro que recorres en bicicleta en lugar de usar un auto, evitas la emisión de aproximadamente 300 gramos de CO₂ (dióxido de carbono).

Como si esto fuera poco, andar en bicicleta es muy beneficioso para la salud. En tan sólo diez minutos de actividad a un ritmo menor a 16km/h, una persona que pesa 60kg habrá quemado 40 calorías y una persona de 100kg habrá consumido casi 70.

- **Aire más puro**

Además del dióxido de carbono, los automóviles también emiten otros gases de invernadero, sustancias que enlentecen la formación de ozono, hidrocarburos y partículas finas.

Contaminantes como el monóxido de carbono y los óxidos de nitrógeno y azufre limitan la fotosíntesis en las plantas, proceso que consume dióxido de carbono y emite oxígeno, purificando de aire. Los residuos de aceite y combustibles dejados por los autos se filtran al ciclo del agua cuando hay una tormenta, contaminando las fuentes de agua.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

- **Gasta menos dinero en combustible**

La mayoría de los viajes en auto dentro de la ciudad recorren 5 kilómetros o menos, distancias que podrían ser transitadas en bicicleta. Un recorrido de 5 kilómetros equivale a una ida y vuelta de 25 cuadras, distancia relativamente corta en la mayoría de las ciudades.

Los viajes cortos son los más contaminantes, ya que el motor no está correctamente aclimatado. Cuando el motor funciona en “frío” requiere más combustible ya que la quema no se produce de forma eficiente. Esto no sólo afecta tu bolsillo, sino que aumenta la emisión de sustancias dañinas.

- **Menos costos ambientales ocultos**

Sumado a los efectos de la quema de combustibles fósiles, se encuentran los costos ambientales asociados a su manufactura, la infraestructura de caminería y la energía y materiales utilizados para la reparación.

De acuerdo a estadísticas recopiladas por la Federación de Ciclismo de Australia, un auto de 30.000 dólares representa un volumen energético de 132 megawatts por hora, 41 toneladas de CO2 y más de un millón de litros de agua.

En cambio, una bicicleta de gama alta requiere entre 50 y 55 veces menos energía y materiales: 2,5MWh de energía, emite 0,75 toneladas de dióxido de carbono y requiere 20 mil litros de agua.


- **Una ciudad más limpia y más disfrutable**

Ya son varias las ciudades que han apostado a zonas libres de autos, con planes e infraestructura amigables con las bicicletas para disminuir la contaminación en el aire y reducir el tiempo que toma trasladarse.

Además de evitar los molestos embotellamientos, un centro libre de autos ayuda a reducir la contaminación acústica, que en las ciudades más pobladas supera los 65 decibeles, nivel que supera los 50 decibels recomendados por la OMS.

Iniciativas de bicicletas comunitarias se replican en todo el mundo, inclusive en Uruguay, así como la construcción de carriles exclusivos para ciclistas.⁸

⁸ Ver: <https://www.lr21.com.uy/ecologia/1219996-beneficios-medio-ambiente-pedalear-andar-en-bicicleta>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

Movilidad Escolar en Bicicleta en el Mundo

En países europeos como España, Dinamarca, Polonia, Holanda y Francia, en algunos asiáticos como China, la bicicleta es un medio de transporte muy común entre sus habitantes. Y es que se cree que alrededor del mundo, 800 millones de bicicletas ruedan cada día, con ventajas no sólo para las personas sino para el cuidado del medio ambiente.⁹

España

Programa promovido por la coordinadora ConBici, que pretende fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, especialmente en el trayecto de casa a la escuela

Este programa pretende fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, especialmente en el trayecto de casa a la escuela, entre los alumnos y alumnas de Educación Primaria de 37 centros escolares de España. También pretende la implicación de las entidades locales en la creación de caminos escolares o en la solución de los problemas que dificultan llegar a los colegios en bicicleta de forma autónoma y segura.


La campaña "Con bici al cole" ofrece un compendio de ideas, iniciativas y eventos que se pueden poner en práctica, transformar, mejorar y enriquecer, de acuerdo con las condiciones de cada ciudad, cada barrio y cada centro educativo.

Tiene, también, una clara dimensión social y participativa. La protagonista de la campaña es la ciudad en su conjunto, lo que supone que todos (instituciones, personas) asumen la necesidad de mejorar sus condiciones de movilidad para hacer sus desplazamientos más cómodos, rápidos y seguros. Y en definitiva, tratar de convertir pueblos y ciudades en lugares para vivir, no sólo para circular.

Dado el carácter integrador, social y participativo del proyecto es importante la implicación de distintos colectivos e instituciones: centros educativos (protagonistas de la campaña), ayuntamientos, Policía Municipal, hospitales y centros de salud, asociaciones, etc.

El proyecto pedagógico en el que se apoya la campaña se compone de un cortometraje y tres unidades didácticas (Ciclos Primero, Segundo y Tercero).

⁹ Ver: <https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad/ventajas-bicicleta-medio-transporte>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

Con esta campaña se quiere actuar a tres niveles:

Curricular: Ofreciendo a los docentes una guía didáctica, un conjunto de sesiones y fichas que de manera sencilla les permitan integrar contenidos para desarrollar las habilidades y capacidades cognitivas, físicas y de reflexión en sus alumnos sobre la importancia y el conocimiento de la bicicleta como medio de transporte, de manera integrada en las diferentes áreas del currículo de los alumnos de Primaria.

Dinamización de la participación: Ofreciendo el apoyo de dinamizadores de los grupos locales de ConBici, que propicien la incorporación de las familias y entidades del entorno escolar a ese proceso de reflexión y cambio en los modelos y patrones de movilidad a la escuela.

Apoyo a las experiencias de cambio, propiciando la realización de caminos escolares en bicicleta: la circulación actual es muy exigente con respecto al ciclista: exige una buena comprensión global del tráfico, un reparto eficaz de la atención y unas capacidades psicomotrices adecuadas. Estas competencias se adquieren de forma natural con la práctica, pero también se pueden adquirir más rápidamente mediante un entrenamiento adaptado y prácticas diversas. Para ello se ha editado una guía didáctica con propuesta de actividades y de planificación del Camino escolar.¹⁰


Países Bajos

En bicicleta a la escuela

Los niños van en masa a la escuela en bicicleta, con o sin acompañamiento. Así ha sido siempre y así sigue siendo. De los alumnos de la escuela primaria, el 49% van en bicicleta, el 37% a pie y sólo al 14% los llevan en coche, se trata sobre todo de niños que viven lejos de la escuela. En las escuelas secundarias crece aún más la cantidad de bicicletas. En las ciudades más grandes, sin embargo, se va más a pie y se utiliza más el transporte público.

Incluso aunque, como ya se ha dicho, sólo una media del 14% de los alumnos de primaria van en coche, la situación del tráfico en la puerta de la escuela es a menudo peligrosa y caótica. El primer motivo es que el porcentaje no deja de ser una media. E incluso esa media en seguida presenta problemas (14% de 250 niños: 35 niños en unos 25 coches, y los 25 tratando de aparcar justo ante la escuela al mismo tiempo...). También influye que muchas escuelas están situadas en calles residenciales estrechas con pocas facilidades de aparcamiento, o justo al lado de calles de mucho tráfico. Por ello es deseable en muchos casos prestar atención al

¹⁰ Ver: https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/programas-de-educacion-ambiental/programas-de-otras-entidades/con_bici.aspx

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

peligro y evitar las molestias producidas por los vehículos de los padres que vienen a traer o recoger a sus hijos.

Medidas

Las rutas ciclistas a las escuelas de enseñanza básica están mal conectadas: la distancia a la escuela básica siempre es corta. Los caminos sólo pueden considerarse rutas escolares en la vecindad de las escuelas. Una mejora de dichas rutas equivale de inmediato al planteamiento de la seguridad del tráfico en toda la zona, o en todo el centro del pueblo.

La mejora del entorno escolar exige un enfoque amplio, que integre numerosos instrumentos. No se reduce a las medidas estructurales, también está la educación vial, el mantenimiento y la comunicación con los mayores. La responsabilidad compartida es un concepto clave para solucionar los problemas de las rutas escolares. En los asuntos de tráfico en el entorno escolar hay siempre muchas partes implicadas: la dirección del colegio, los padres (el tráfico), los profesores, los propios niños, y también los vecinos de la zona, la policía y el ayuntamiento.¹¹

Francia

S'Cool Bus: un híbrido entre autobús y bicicleta para pedalear al cole


El colegio Anatole France, en la localidad francesa de Louviers, ha puesto en marcha un sistema de transporte que vuelve locos a los más pequeños. El S'Cool Bus ya ha despertado interés en todo el país.

Pedalear hasta el cole con asistencia eléctrica, en compañía de tus amigos y supervisados por un conductor. Es lo que propone S'Cool Bus, un original proyecto que se ha implementado en el colegio Anatole France, en Louviers (Francia) y que, como es lógico, tiene a los más pequeños absolutamente encantados.

El S'Cool Bus, como ha sido bautizado este medio de transporte, es en realidad un tándem con pedaleo asistido y capacidad para 10 niños más el conductor. Una máquina de 1,2 metros de ancho por casi 4 de largo pensada hasta el más mínimo detalle.

La idea no es nueva. De hecho, el propio Piquiot se inspiró en un vehículo similar que vio en Holanda, donde este tipo de transportes son más frecuentes. Una vez regresó a Francia, se dispuso a crear su propio 'autobús ciclista', para cuya fabricación contó precisamente con una empresa holandesa. En España es habitual

¹¹ Ver: <http://istas.net/descargas/Labicicletaenpaisabajos2009.pdf>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

ver vehículos similares en el centro de la ciudad, pero orientados a los turistas, que beben cerveza a bordo de ellos mientras pedalean.

El proyecto S’Cool Bus ha sido un gran éxito en Louviers, y por el momento 18 escuelas de todo el país se han interesado por implementarlo en sus respectivos centros educativos.

Guía para Impulsar el uso de la Bicicleta en América Latina y el Caribe del Banco Interamericano de Desarrollo.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) anunció la publicación de Ciclo-Inclusión en América Latina y el Caribe, una guía para la promoción de la bicicleta como medio de transporte urbano. El documento ofrece un marco conceptual para fomentar la inclusión del ciclismo en los planes de movilidad en las ciudades de la región.

La guía, presentada en el Foro Mundial de la Bici, celebrado en febrero en Medellín, Colombia, resume los resultados de 27 indicadores sobre políticas ciclo-inclusivas en 38 ciudades de América Latina y el Caribe.


Bogotá, la capital colombiana, y Rosario, una de las principales ciudades argentinas, registraron los mayores índices de uso de bicicletas, 5,0 y 5,3 por ciento, respectivamente. Bogotá también se destaca por ser una de las ciudades con mayor número de viajes en bicicleta reportados por día (611.472) Las conclusiones invitan a los tomadores de decisiones y al público en general a conocer las buenas prácticas en la implementación de políticas ciclo-inclusivas; tomar nota de la importancia de recolectar más y mejores datos sobre indicadores que generan, fortalecen y mantienen el uso de la bicicleta, así como información sobre los impactos positivos generados por un mayor uso de ese medio de locomoción, y a ser partícipes en la formulación de políticas de transporte que incluyan a la bicicleta.

El uso de la bicicleta como medio de transporte puede ayudar a mejorar la calidad de vida de las personas y convertirse en una solución a muchos de los problemas de movilidad y de salud contemporáneos.¹²

Bogotá Capital Mundial de la Bici

Bogotá es una ciudad líder en ciclismo urbano, en Latinoamérica y en el mundo, gracias a las políticas públicas que han transformado su infraestructura y fomentado

¹² Ver: <https://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2015-03-16/promocion-de-la-bicicleta-en-america-latina-y-el-caribe%2C11087.html>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

la cultura de la bici. Actualmente se registran más de 880.000 viajes diarios en este medio de transporte:

niños van al colegio, policías patrullan las calles, mecánicos se ganan la vida en sus talleres, deportistas madrugan a conquistar los cerros y ejecutivos llegan a sus oficinas.

En la capital promovemos una cultura de movilidad sostenible que, en lugar de pensar en cuántos vehículos se movilizan, tenga en cuenta el número de personas que logran desplazarse usando el mismo espacio, pero en otros medios de transporte. Por eso, darle lugar a la bicicleta es una de las principales estrategias que hemos implementado en la ciudad.


En la política de la Secretaría es fundamental la Visión Cero, pues nuestro objetivo es que no haya víctimas en las vías, que ningún bogotano resulte herido o que se registren fatalidades mientras se movilizan. Esa es otra de las premisas principales para construir esta movilidad sostenible en torno a la bicicleta.

Bogotá es una de las pocas ciudades del mundo en donde sus habitantes pueden disfrutar del Día sin Carro como el que tenemos una vez al año en la ciudad. Más de 1.5 millones de personas disfrutaron todos los domingos de los 125 kilómetros de ciclovía. Estos son símbolos que les recuerdan a los ciudadanos que tienen la posibilidad de usar otros modos de transporte.¹³

¿Por qué Bogotá se sigue consolidando como la Capital Mundial de la Bici?


- Es la ciudad en América Latina en la que se realizan más viajes en bicicleta al día, aproximadamente 800.000.
- Es la ciudad con la red de ciclorrutas más extensa en América Latina, compuesta por 540 kilómetros.
- Fue catalogada como una de las ciudades más amigables para andar en bici por el Copenhagenize index 2019, el índice más prestigioso del mundo en esta materia. Bogotá ocupó el puesto número 12 en el listado, es la única ciudad de América Latina incluida en el ranking y la mejor calificada por fuera de Europa.
- Primera Ciudad con un sistema de registro de bicicletas con más de 37 mil usuarios registrados y más de 000 bicicletas.
- Con el programa Al Colegio en bici: en 2109 operan 102 rutas de confianza, beneficiando a 3.516 estudiantes de 76 colegios del Distrito, en 13 localidades de la ciudad.
- 10 mil ciclistas deportivos suben los cerros cada fin de semana.

¹³ Ver: <https://planbici.com/bogota/>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

- Bogotá cuenta con 424 cupos de ciclo parqueaderos en la red distrital y privada.
- Desde 2008, se realiza anualmente, la Semana de la Bicicleta la cual convoca eventos y actividades pedagógicas y lúdicas que buscan promover el uso de la bicicleta.
- Bogotá está construyendo de su Política Pública de la Bici, la cual dictará lineamientos para promover y garantizar el uso y disfrute de la bicicleta en Bogotá como medio de transporte alternativo en todas sus modalidades. Este será un instrumento de planeación estratégica que servirá como base para la toma de decisiones durante los próximos 16 años, brindando orientación general en temas como coordinación institucional, presupuesto y objetivos a alcanzar.
- Más de 2 millones de personas salen a la Ciclovía los domingos y festivos.
- Bogotá se ha posicionado a nivel internacional como destino para los ciclistas aficionados.
- El 15 de diciembre de 1974 se llevó a cabo la primera Ciclovía en Bogotá.
- En 1998 inició la construcción de la red de ciclorrutas de Bogotá.
- En 1999 se llevó a cabo la primera Ciclovía nocturna en Bogotá.
- La Ciclovía se convirtió en el principal producto de exportación de Bogotá, y se ha replicado en decenas de ciudades en todos los continentes.
- Cada vez más extranjeros conocen la capital a través de las Bicitravesías que impulsan el turismo en Bogotá.
- Cuenta con el planeador de viajes para ciclistas que permite definir la ruta de acuerdo al grado de pericia. Con esta herramienta también se pueden visualizar las alternativas de cicloparqueaderos certificados con Sello Oro y Plata, con información útil como nombre, dirección, tarifas, horarios y número de cupos.
- Existen más de 56 rutas de ciclismo de ruta, ciclomontañismo y travesía en los alrededores de la ciudad.
- Los ciclistas que adoptaron la bicicleta ayudan a disminuir la contaminación. Según estudios, mitigan los efectos del cambio climático al evitar la emisión de más de 300 mil toneladas de CO2 al año.
- El 24 de febrero del año 2000 Bogotá vivió la primera jornada de día sin carro. Esta medida se generó por la necesidad de disminuir los niveles de contaminación ambiental y auditiva de la ciudad. Hoy, por Decreto Distrital, se realiza una jornada al año.
- Según el Observatorio de Desarrollo Económico de Bogotá (ODEB) se calcula que existen 149 empresas dedicadas a la comercialización de bicicletas, generando el 87% del empleo relacionado con este producto.¹⁴

¹⁴ Ver: <https://planbici.com/qa/>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR ALTERNATIVA

El Plan de movilidad escolar es el conjunto de orientaciones y acciones que buscan generar, de manera participativa con la comunidad educativa, un escenario privilegiado para la salvar la vida y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas. Esta estrategia hace parte de los Planes Integrales de Bienestar Estudiantil (PIBES) para promover la movilidad sostenible, los estilos de vida saludables y la gestión efectiva del riesgo en los colegios de Bogotá.

¿Qué es el Plan de Movilidad Escolar?

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

Beneficios del Plan de Movilidad Escolar


- Movilidad escolar más sostenible con espacios más habitables, saludables, de calidad y accesibles.
- Contribuir a la reducción de siniestros viales, lesiones y muertes.
- Contar con información clara de cómo se moviliza la comunidad educativa.
- Contribuir a mejorar la calidad de vida de la comunidad educativa a través de la reducción del sedentarismo, la obesidad y de problemas de salud física y mental.
- Facilitar la gestión interinstitucional para apoyar al colegio en las diferentes situaciones de su movilidad escolar.
- Fomento de la educación Vial y de una cultura de la movilidad segura.
- Más niños y niñas desplazándose a pie y en bicicleta de manera segura.¹⁵

Planes Estratégicos de Seguridad Vial

La seguridad vial es un conjunto de acciones, estrategias, medidas y mecanismos orientados a la prevención de siniestros viales, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 se "...ordena a toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no

¹⁵ Ver: https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/portal_institucional/gestion-educativa/descripcion-plan-movilidad-escolar

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial...”¹⁶

Entornos Escolares

Estrategia de intervención integral de mejoramiento de los entornos escolares, busca aportar a la construcción de una ciudad en paz, mediante la incidencia positiva sobre el clima escolar y de aula, la convivencia y el desarrollo de competencias de los estudiantes, particularmente las socioemocionales y ciudadanas, así como contribuir a la consolidación de espacios físicos, sociales y virtuales seguros con miras a proteger los derechos humanos, sexuales y reproductivos (DHSR) de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes de la ciudad, y demás miembros de la comunidad educativa.¹⁷

Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024


Es necesario implementar la Política Pública de Movilidad Escolar con el fin de darle continuidad en el mediano y largo plazo, en cuanto a lo que resalta el propósito número 1 de hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política, en el cual, el programa 13, Educación para todos y todas: acceso y permanencia con equidad y énfasis en educación rural, que resalta la meta sectorial 89, en el que se incluye el beneficio del 100% de los estudiantes de la matrícula oficial que lo requieren y cumplan las condiciones, serán beneficiarios de movilidad escolar, de los cuales 50.000 estudiantes lo serán con movilidad alternativa y sostenible: uso de la bicicleta, tarifa subsidiada en el Sistema Integrado de Transporte Público con tarjetas personalizadas y promoción en contratación de rutas escolares con el uso de tecnologías limpias, entre otros.

Teniendo en cuenta que el número de estudiantes beneficiados ascendería a 35.000 estudiantes con opciones de movilidad sostenible y alternativa (Al colegio en bici, subsidios), y se enfocaría en lograr la meta sectorial de 2024, de 50.000 estudiantes con opciones de movilidad sostenible y alternativa.

Por otra parte, es importante aumentar el porcentaje de avance en la implementación de un sistema de bicicletas públicas, el cual le daría fundamento al programa de manejo y prevención de la contaminación, que se encuentra en el propósito 2 que se enfoca en cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática.

¹⁶ Ver: https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/portal_institucional/gestion-educativa/planes-estrategicos-de-seguridad-vial

¹⁷ Ver: https://www.educacionbogota.edu.co/portal_institucional/gestion-educativa/entornos-escolares

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

Finalmente, en cuanto a la implementación de la política pública de la bicicleta, esta iniciativa contribuiría a complementar la meta sectorial 2024, que se enfoca en aumentar en un 50% los viajes en bicicleta por parte de los bogotanos.

Encuesta de Movilidad 2019

En Bogotá según la Encuesta de Movilidad 2019, realizada por la Secretaria de Movilidad se efectuaron 880.367 viajes diarios totales en Bicicleta de quienes habitan la ciudad, es necesario impulsar el uso de la bicicleta en la ciudadanía, teniendo en cuenta que del porcentaje encuestado solo el 6,6 % hacen viajes en bicicleta y en fundamental para la Administración Distrital y el objetivo de este proyecto de acuerdo incrementar el uso de la bicicleta en la ciudad.

También hay que destacar del resultado de la encuesta que los habitantes de estratos bajos de forma sostenible en la ciudad, en estratos bajos predominan los viajes: a pie (del 22% al 32%) Transmilenio (del 18% al 24%) Moto (del 5% al 8%) Bicicleta del 6% al 9%), es fundamental incrementar sustancialmente los recorridos y uso de la bicicleta en la ciudad.


Del 2015 al 2019 aumento en 212.660 la cantidad diaria de viajes en bicicleta, ir a trabajar y estudiar son los principales motivos de viaje de los bogotanos, por ejemplo 7.429.980 de viajes al día de habitantes de Bogotá, con motivo distinto a volver a casa y 3.581.250 de viajes al día de habitantes de Bogotá, con motivo estudio o trabajo, Un poco menos de la mitad de los viajes (48,2%) son de carácter obligatorio: Estudio y Trabajo

En cuanto a los niños, niñas y adolescentes se desplazan principalmente a pie, en transporte escolar y transporte público. Los modos más empleados en los viajes de niños, niñas y adolescentes son a pie, transporte escolar y transporte público.

La participación de los viajes en bicicleta es casi equivalente a los viajes en 2auto (con una diferencia de 0,89%). 2.086.506 viajes al día realizan los niños, niñas y adolescentes que habitan en Bogotá.

Entre el 2011 y el 2019 aumentó la participación de viajes en bicicleta. Según el estrato socioeconómico de los hogares, entre los años 2011 y 2015, la proporción de viajes en Bicicleta: aumentó en todos los estratos.¹⁸

¹⁸ Ver: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/22-04-2020/20191216_presentacion_encuesta_v2.pdf

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

Al Colegio en Bici

Al Colegio en Bici (ACB) es una iniciativa que busca inculcar la bicicleta como medio de transporte sano y sostenible en las niñas y los niños de instituciones educativas públicas. Para lograrlo, se organizan bicicaravanas diarias, de ida y vuelta entre la institución educativa y los puntos de encuentro cercanos a casa, así como cicloexpediciones por la ciudad.¹⁹

Virtualidad Colegio en Bici

Las Aulas Virtuales del Colegio de la BICI, es una estrategia de la Secretaría de Educación del Distrito cuyo objetivo es brindar orientaciones a la comunidad educativa, para apoyar el diseño de estrategias pedagógicas alternativas y de flexibilización curricular para atención educativa en el hogar.

Para atender el proceso de aislamiento social que busca reducir los contagios del COVID-19 "Coronavirus", se ha desarrollado en conjunto con los maestros una estrategia de Aprendizaje Colaborativo basada en formación virtual para los estudiantes y de información para las familias²⁰.

MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE ACUERDO

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.


Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

(...)

ARTICULO 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y

¹⁹ Ver: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/al-colegio-en-bici>

²⁰ Ver: <https://www.colegiodelabici.edu.co/>

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores.

Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.

ARTICULO 45. El adolescente tiene derecho a la protección y a la formación integral.

El Estado y la sociedad garantizan la participación activa de los jóvenes en los organismos públicos y privados que tengan a cargo la protección, educación y progreso de la juventud.


LEYES

LEY 1098 DE 2006 – CÓDIGO DE INFANCIA Y ADOLESCENCIA

ARTÍCULO 7o. PROTECCIÓN INTEGRAL. Se entiende por protección integral de los niños, niñas y adolescentes el reconocimiento como sujetos de derechos, la garantía y cumplimiento de los mismos, la prevención de su amenaza o vulneración y la seguridad de su restablecimiento inmediato en desarrollo del principio del interés superior.

La protección integral se materializa en el conjunto de políticas, planes, programas y acciones que se ejecuten en los ámbitos nacional, departamental, distrital y municipal con la correspondiente asignación de recursos financieros, físicos y humanos.

ARTÍCULO 8o. INTERÉS SUPERIOR DE LOS NIÑOS, LAS NIÑAS Y LOS ADOLESCENTES. Se entiende por interés superior del niño, niña y adolescente, el imperativo que obliga a todas las personas a garantizar la satisfacción integral y simultánea de todos sus Derechos Humanos, que son universales, prevalentes e interdependientes.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

(...)

ARTÍCULO 17. DERECHO A LA VIDA Y A LA CALIDAD DE VIDA Y A UN AMBIENTE SANO. Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a la vida, a una buena calidad de vida y a un ambiente sano en condiciones de dignidad y goce de todos sus derechos en forma prevalente.

La calidad de vida es esencial para su desarrollo integral acorde con la dignidad de ser humano. Este derecho supone la generación de condiciones que les aseguren desde la concepción cuidado, protección, alimentación nutritiva y equilibrada, acceso a los servicios de salud, educación, vestuario adecuado, recreación y vivienda segura dotada de servicios públicos esenciales en un ambiente sano.

PARÁGRAFO. El Estado desarrollará políticas públicas orientadas hacia el fortalecimiento de la primera infancia.


ARTÍCULO 18. DERECHO A LA INTEGRIDAD PERSONAL. Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a ser protegidos contra todas las acciones o conductas que causen muerte, daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico. En especial, tienen derecho a la protección contra el maltrato y los abusos de toda índole por parte de sus padres, de sus representantes legales, de las personas responsables de su cuidado y de los miembros de su grupo familiar, escolar y comunitario.

(...)

ARTÍCULO 28. DERECHO A LA EDUCACIÓN. Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a una educación de calidad. Esta será obligatoria por parte del Estado en un año de preescolar y nueve de educación básica. La educación será gratuita en las instituciones estatales de acuerdo con los términos establecidos en la Constitución Política. Incurrirá en multa hasta de 20 salarios mínimos quienes se abstengan de recibir a un niño en los establecimientos públicos de educación.

(...)

ARTÍCULO 41. OBLIGACIONES DEL ESTADO. El Estado es el contexto institucional en el desarrollo integral de los niños, las niñas y los adolescentes. En cumplimiento de sus funciones en los niveles nacional, departamental, distrital y municipal deberá:

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

1. Garantizar el ejercicio de todos los derechos de los niños, las niñas y los adolescentes.

2. Asegurar las condiciones para el ejercicio de los derechos y prevenir su amenaza o afectación a través del diseño y la ejecución de políticas públicas sobre infancia y adolescencia.

(...)

17. Garantizar las condiciones para que los niños, las niñas desde su nacimiento, tengan acceso a una educación idónea y de calidad, bien sea en instituciones educativas cercanas a su vivienda, o mediante la utilización de tecnologías que garanticen dicho acceso, tanto en los entornos rurales como urbanos.

18. Asegurar los medios y condiciones que les garanticen la permanencia en el sistema educativo y el cumplimiento de su ciclo completo de formación.

(...)

23. Diseñar y aplicar estrategias para la prevención y el control de la deserción escolar y para evitar la expulsión de los niños, las niñas y los adolescentes del sistema educativo.


(...)

ARTÍCULO 42. OBLIGACIONES ESPECIALES DE LAS INSTITUCIONES EDUCATIVAS. Para cumplir con su misión las instituciones educativas tendrán entre otras las siguientes obligaciones:

1. Facilitar el acceso de los niños, niñas y adolescentes al sistema educativo y garantizar su permanencia.

LEY 1083 DE 2006 POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ALGUNAS NORMAS SOBRE PLANEACIÓN URBANA SOSTENIBLE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

Artículo 1º. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiéndose por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

LEY 1811 DE 2016 POR LA CUAL SE OTORGAN INCENTIVOS PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 9o. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:


1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

(...)

ARTÍCULO 11. BENEFICIOS PARA ESTUDIANTES BICIUSUARIOS. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

ACUERDOS DISTRITALES

ACUERDO 346 DE 2008 "POR EL CUAL SE IMPLEMENTA EL USO DE LA BICICLETA COMO SERVICIO DE TRANSPORTE INTEGRADO AL SISTEMA DE MOVILIDAD DEL DISTRITO CAPITAL"

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

ARTÍCULO 1. Impleméntese el servicio de transporte en bicicleta denominado "BICI" para facilitar el intercambio modal, como medio no motorizado, al Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital, de conformidad con el Plan Maestro de Movilidad Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. La Administración Distrital adelantará campañas de promoción y divulgación, del transporte en bicicleta, con el fin de fomentar la cultura deportiva y ayudar a la movilidad, en el marco de los recursos presupuestales legalmente disponibles.

ARTÍCULO 3. El servicio de transporte en bicicleta "BICI" deberá contar con los componentes de instalaciones, servicios, señalización y red vial, que la Secretaría Distrital de Movilidad determine en sus estudios técnicos, económicos y jurídicos que realizará dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación del presente Acuerdo, en el marco de los recursos presupuestales legalmente disponibles.

ARTÍCULO 4. La Administración Distrital reglamentará el presente Acuerdo.


ACUERDO 558 DE 2014 “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE EN EL DISTRITO CAPITAL LA ESTRATEGIA “ONDA BICI SEGURA” PARA EL TRÁNSITO DE CICLISTAS EN GRUPO O CARAVANAS”

ARTÍCULO 1. OBJETO. La Secretaría Distrital de Movilidad diseñará la estrategia “Onda Bici Segura” para fomentar el uso de la bicicleta por parte de grupos o caravanas, las cuales podrán utilizar la infraestructura apta para el tránsito de bicicletas y la que se adecue para este fin.

PARÁGRAFO. Para impulsar la estrategia “Onda Bici Segura”, la Secretaría Distrital de Movilidad establecerá, entre otros los corredores prioritarios, determinará y divulgará los horarios de máxima demanda, y promoverá las condiciones que garanticen la seguridad de los usuarios y peatones en el uso adecuado de la estrategia.

La Secretaría Distrital de Movilidad establecerá indicadores de metas y resultados que permitan cuantificar la efectividad de la medida.

ARTÍCULO 2. Para efectos de articular la estrategia “Onda Bici Segura” con el Sistema Integrado de Transporte Público, la Administración Distrital adoptará e implementará medidas para garantizar la seguridad en los cicloparqueaderos y demás infraestructura que se utilice para los fines del presente Acuerdo.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

ARTÍCULO 3. La Administración Distrital, por conducto de la Secretaría Distrital de Movilidad, articulará con la Secretaría Distrital de Gobierno y las Instituciones Educativas y Entidades Públicas o Privadas, campañas para la implementación de la estrategia “Onda Bici Segura”.

ACUERDO 663 DE 2017 - POR MEDIO DEL CUAL SE CREA LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL DISTRITO CAPITAL

ARTÍCULO 1°. Objeto. La Administración Distrital en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, promoverá una estrategia institucional que fomente e incentive el uso de diferentes medios alternativos y sostenibles de transporte, con el fin de generar la racionalización del uso del vehículo particular, promover la protección al medio ambiente y contribuir a una movilidad socialmente responsable con la ciudad.


PARÁGRAFO. Para los efectos del presente Acuerdo se entenderá por racionalización del uso del vehículo particular la implementación de estrategias que promuevan el desplazamiento peatonal, un mayor uso del transporte público, la bicicleta, carro compartido u otro medio alternativo de transporte.

ARTÍCULO 2°. Objetivos. La Estrategia institucional tendrá, entre otros, los siguientes objetivos:

- Reducir los niveles de contaminación ambiental producidos por fuentes móviles.
- Reducir los niveles de contaminación auditiva.
- Ofrecer a los ciudadanos alternativas para desincentivar el uso del vehículo particular.
- Construir tejido social a través de la promoción de diferentes medios de transporte.
- Mejorar la velocidad promedio de recorrido de la ciudad, incentivando el uso de carro compartido y demás medios alternativos, por parte de la ciudadanía en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 3°. Desarrollo de la estrategia. Para el desarrollo de la estrategia la Secretaría Distrital de Movilidad deberá:

- Usar los sistemas y equipos tecnológicos necesarios para recopilar información y datos, sobre las condiciones actuales de movilidad de la ciudad.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019


- Identificar zonas de alto impacto o afluencia de pasajeros para fortalecer la oferta de servicio público de transporte y complementarlo con otras alternativas.
- Crear una mesa de movilidad de las entidades del sector público y las entidades privadas interesadas en promover campañas acordes a lo que defina la presente estrategia.
- Llevar a cabo campañas masivas de comunicación, realizando gestión en los medios de comunicación locales, del orden regional y nacional.
- Gestionar alianzas con el sector privado para promover la estrategia institucional de movilidad sostenible.
- Promover a través de optimización de la movilidad inteligente y el empleo de las tecnologías de la información y las comunicaciones –TIC- (apps, redes sociales, estadísticas y otros) las diferentes alternativas de transporte.
- Fomentar la educación para la movilidad, la transmisión de los valores de la sostenibilidad aplicados a la movilidad colectiva, difundir nuevas formas de planificar y gestionar los desplazamientos de los ciudadanos.
- Impulsar y desarrollar acciones para la apropiación de cultura ciudadana y democrática, cumplimiento de la norma, regulación y autorregulación en materia de movilidad alternativa y sostenible.

ACUERDO 708 DE 2018 - POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN LOS LINEAMIENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 1. Objeto. El presente Acuerdo tiene como objeto establecer los lineamientos para la elaboración y construcción de la Política Pública de la Bicicleta en el Distrito Capital, mediante los cuales se busca garantizar el derecho que tienen los bogotanos a elegir la bicicleta como medio de transporte.

Artículo 2. Principios. La formulación, implementación, seguimiento y evaluación de la política pública a que se refiere el artículo anterior estarán orientados por los siguientes principios:

Accesibilidad. Garantizar a toda la población, con o sin limitaciones cognitivas o físicas, el uso de la bicicleta y toda su infraestructura.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre Administración Distrital, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de la bicicleta.

Crecimiento Sostenible. Garantizar el uso de la bicicleta en relación recíproca con el desarrollo, la estructura económica de la ciudad y el disfrute del medio ambiente.

Humanización. Tener al usuario de la bicicleta como fin último de toda decisión, comprendiéndolo como ser humano en relación con los demás y con el medio ambiente y su bienestar general.

Igualdad. Garantizar que el ciclista tenga las mismas condiciones que los usuarios de otros medios de transporte.

Diversidad e inclusión. Mejorar la capacidad, la oportunidad y la identidad de los diversos ciudadanos de la ciudad.

Ciudad Saludable. Lograr un entorno urbano que genere un impacto directo en la salud de los habitantes, además de ayudar en la movilidad urbana.


Integración multimodal. Garantizar la articulación e interconexión entre todos los medios de transportes que hay en la ciudad para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad de la ciudad.

Libertad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de elegir la bicicleta como medio de transporte.

Participación. Reconocer a los ciclistas como actores activos en el desarrollo de la Política Pública de la Bicicleta.

Planificación. Adoptar toda decisión en el marco de la Política Pública de la Bicicleta con fundamento en criterios de planeación y organización, siguiendo el ritmo de crecimiento demográfico y territorial de la ciudad.

Transversalidad y concurrencia. Implementar en forma conjunta y articulada la Política Pública de la Bicicleta entre las entidades de la Administración Distrital, sectores: Central, descentralizado y localidades, en el marco de sus respectivas competencias, y dando cumplimiento a la misma de manera eficiente y eficaz, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos del Distrito, de manera que el uso de la bicicleta haga parte de la agenda pública de manera integral.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

Artículo 3. Lineamientos. La Política Pública de la Bicicleta se fundamenta bajo los siguientes lineamientos:

Fomento y promoción. Promover la mejora de la movilidad en la ciudad a través del desarrollo de acciones que reconozcan el uso de la bicicleta como medio de transporte que ayuda a la salud de los ciudadanos, así como a la protección del medio ambiente.

Multimodalidad. Garantizar la articulación e interconexión entre todos los medios de transporte que hay en la ciudad para facilitar el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad de la ciudad.


Garantía de infraestructura. Reconocer el derecho al uso de la bicicleta como medio de transporte habitual vinculado a una infraestructura adecuada que incluya vías exclusivas, parqueaderos, accesibilidad e interconexión con los otros medios de transporte.

Pedagogía y cultura ciudadana. Reconocimiento de los ciclistas como actores activos dentro de la movilidad de la ciudad, los cuales deben comportarse garantizando su derecho, pero también sus deberes, para lo cual es necesario llevar a cabo constantes campañas pedagógicas dirigidas a todos los ciudadanos sobre el uso y respeto de la bicicleta como medio de transporte habitual.

Seguridad vial. Reconocimiento de los ciclistas como actores que ayudan a mejorar la movilidad de la ciudad, para lo cual deberán tener la posibilidad de acceder a un manual de uso de la bicicleta mediante el cual conozcan las medidas de seguridad necesarias que permitan salvaguardar su vida y bienestar, así como aquellos de los demás ciudadanos que hagan uso de otros medios de transporte.

Seguridad personal. Reconocimiento del uso de la bicicleta como medio habitual de transporte que debe transitar con tranquilidad, sin temor al hurto del vehículo o a que se ponga en riesgo la vida del conductor.

Artículo 4. Implementación de la Política Pública de la Bicicleta. El Gobierno Distrital diseñará, implementará y divulgará una política pública que recoja los lineamientos establecidos por el presente Acuerdo en un plazo máximo de un (1) año, que permita a los ciudadanos que se movilizan en bicicleta como su medio de transporte contar con las garantías de infraestructura, seguridad y reconocimiento de acuerdo con los enfoques planteados en este Acuerdo, en igualdad de condiciones con las que cuentan quienes utilizan cualquier otro medio de transporte.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

DECRETOS DISTRITALES

DECRETO 594 DE 2015 “POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE MOVILIDAD ESCOLAR – PME PARA BOGOTÁ D.C., Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Artículo 1°. Adopción. Adóptese el Plan de Movilidad Escolar - PME para Bogotá D.C., el cual estará orientado al adecuado desplazamiento de estudiantes en medios motorizados y no motorizados, con medidas de regulación o control del tránsito en vías adyacentes a instituciones educativas.

Artículo 2°. Documentos del Plan de Movilidad Escolar. Son parte integral del Plan de Movilidad Escolar, los siguientes documentos: Línea Base de Diagnóstico, Formulación del Plan General de Movilidad al Estudio y Guía para el Desarrollo de los Planes de Movilidad al Estudio del Distrito Capital.


Artículo 3o. Población Beneficiada. La población beneficiada de manera directa corresponde a las niñas, niños, adolescentes y jóvenes estudiantes de los niveles de preescolar, básica, media y superior; adultos y población en condición de discapacidad que accede al sistema educativo y de manera indirecta, a la comunidad escolar y demás población responsable del cuidado de los estudiantes en sus desplazamientos desde y hacia las instituciones educativas, entre los que se encuentran: los conductores, adultos acompañantes, organizaciones públicas y privadas y comunidades aledañas a los centro educativos.

Artículo 4°. Finalidad. El Plan de Movilidad Escolar tiene como finalidad promover una mayor cultura para la movilidad, orientando el adecuado desplazamiento de los estudiantes en medios motorizados y no motorizados.

DECRETO 668 DE 2017 POR MEDIO DEL CUAL SE REGLAMENTAN LOS ARTÍCULOS 127 Y 128 DEL ACUERDO 645 DE 2016 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

ARTÍCULO 1°. Objeto. Reglamentar los artículos 127 y 128 del Acuerdo 645 de 2016, en el sentido que el Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital - CONPES D.C. adelantará la articulación en la formulación, la implementación y el seguimiento de las políticas públicas distritales, garantizando la unidad de criterio y la coordinación de las actividades de las distintas unidades ejecutoras de la política económica y social.

PARÁGRAFO: El CONPES D.C. dictará su reglamento interno que guiará todas sus actuaciones.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

ARTÍCULO 2°. Ámbito de Aplicación. Los sectores y las entidades responsables de formular políticas públicas distritales deberán seguir las orientaciones definidas por el CONPES D.C. para su aprobación, en los términos del procedimiento que para tales efectos dicte la Secretaría Distrital de Planeación, en su calidad de secretaria técnica de dicha instancia, y de acuerdo con la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital que expida la Secretaría Distrital de Planeación, de acuerdo con la delegación contenida en el artículo 3 del presente Decreto.

ARTÍCULO 3°. Delegación. Delegar en el Secretario Distrital de Planeación la expedición mediante Resolución de la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital y la Guía para el Seguimiento y la Evaluación de las Políticas Públicas del Distrito Capital. Así mismo adoptar las modificaciones o actualizaciones de las guías a que hubiera lugar.


ARTÍCULO 4°. Asistencia Técnica. La Secretaría Distrital de Planeación a través de la Subsecretaría de Planeación Socioeconómica brindará asistencia técnica a las entidades rectoras de política pública del Distrito para la orientación y coordinación metodológica de todas las fases que componen el Ciclo de Política Pública.

ARTÍCULO 5°. Formulación de las Políticas Públicas Distritales. La entidad cabeza de sector será la responsable de presentar a consideración del CONPES D.C. la formulación de la política pública distrital, incluyendo el Plan de Acción respectivo, la cual debe seguir los lineamientos metodológicos que se establezcan en la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital y el procedimiento fijado por el CONPES D.C.

ARTÍCULO 6°. Adopción de la Política Pública Distrital. Las políticas públicas distritales serán adoptadas mediante documento CONPES D.C., al igual que sus modificaciones y actualizaciones.

PARÁGRAFO: De conformidad con el artículo 127 del Acuerdo 645 de 2016, el Consejo de Política Económica y Social del Distrito está presidido por el Alcalde Mayor y conformado por los Secretarios del Despacho, los cuales suscribirán los documentos CONPES D.C.

ARTÍCULO 7°. Régimen de transición. Inciso modificado por el art. 1, Decreto Distrital 703 de 2018. Las entidades distritales responsables de las políticas públicas expedidas con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto, deberán elaborar o actualizar su plan de acción dentro del año y medio siguiente a la adopción del presente Acto Administrativo, para ser sometido a la aprobación del CONPES D.C.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

PARÁGRAFO PRIMERO: Los planes de acción formulados en el marco del Decreto Distrital 171 de 2013 que hayan sido adoptados dentro del año inmediatamente anterior a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto, no deberán actualizarse y estarán vigentes hasta su culminación. Posterior a su vencimiento, los mismos deberán ajustarse conforme a la metodología establecida en la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito que adopte la Secretaría Distrital de Planeación.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El seguimiento a las políticas públicas aprobadas con fundamento en el Decreto Distrital 171 de 2013 se adelantará de acuerdo con los lineamientos ya establecidos por la Secretaría Distrital de Planeación, hasta tanto se expida la Guía para el Seguimiento y la Evaluación de las Políticas Públicas Distritales.

PARÁGRAFO TERCERO: Las iniciativas de políticas públicas distritales que hayan surtido la fase de agenda pública y de formulación a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto, previamente verificadas por la Secretaría Distrital de Planeación, podrán adoptar la política bajo los lineamientos de la Guía contenida en el Decreto Distrital 689 de 2011.

Las demás iniciativas de política pública distrital que no hayan surtido la fase de agenda pública y formulación, deberán continuar su proceso de acuerdo con lo establecido en la Guía para la Formulación e Implementación de Políticas Públicas del Distrito Capital que expida la Secretaría Distrital de Planeación,


COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.

El Concejo de Bogotá tiene como competencia dictar normas relacionadas con la naturaleza y alcance del presente Proyecto de Acuerdo, según las disposiciones constitucionales y legales vigentes, en especial por las atribuciones conferidas en el Decreto Ley 1421 de 1993:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 313. Corresponde a los Concejos.

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. (...)

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

DECRETO LEY 1421 DE 1993

Artículo 12. Atribuciones. *Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y la ley:*

1. *Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.*


IMPACTO FISCAL

La Ley 819 de 2003 “*Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*”, en su artículo 7o, establece que el impacto fiscal de todo Proyecto de Acuerdo debe ser explícito y compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, para lo cual en la respectiva Exposición de Motivos deberán incluirse expresamente los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional que se generaría para financiar tales costos.

En atención a lo manifestado por la normatividad vigente, esta iniciativa no tendría impacto fiscal, en la medida en que la eventual aprobación de esta iniciativa no conllevaría gastos con cargo al presupuesto distrital que afecten de manera negativa el Marco Fiscal de Mediano Plazo, teniendo en cuenta que el alcance de la iniciativa está enmarcado en la definición de lineamientos técnicos para la formulación de un documento de política pública en el mediano y largo plazo.

Igualmente, esta iniciativa tiene recursos para su financiación derivados del programa “*Educación para todos y todas: acceso y permanencia con equidad y énfasis en educación rural*”, el cual tiene como meta: “*Beneficiar al 100% de los estudiantes de la matrícula oficial que lo requieren y cumplan las condiciones, serán beneficiarios de movilidad escolar, de los cuales 50.000 estudiantes lo serán con movilidad alternativa y sostenible: uso de la bicicleta, tarifa subsidiada en el Sistema Integrado de Transporte Público con tarjetas personalizadas y promoción en contratación de rutas escolares con el uso de tecnologías limpias, entre otros*”.

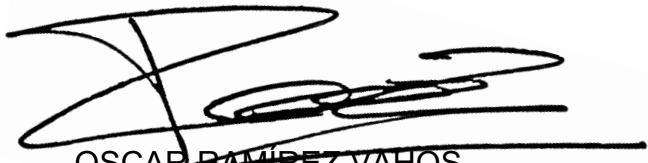
Sobre el asunto, se sugiere que la Secretaría Distrital de Hacienda, a través de la Dirección Distrital de Presupuesto, pueda pronunciarse previamente a la discusión de esta iniciativa con el fin de conocer el respectivo concepto de viabilidad que debe emitir como entidad asesora del Concejo de Bogotá según el artículo 11º, literal f del Decreto Distrital 601 de 2014.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-NOV- 2019

Aún con este contexto, para el caso concreto de esta iniciativa normativa se recuerdan los contenidos de la Sentencia C-911 de 2007 de la Corte Constitucional, en donde puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en impedimento para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa en los siguientes términos:

“Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda”.

Presentado por los Honorables Concejales,



OSCAR RAMÍREZ VAHOS
Concejal de Bogotá D.C.


ANDRÉS FORERO MOLINA
Concejal de Bogotá D.C.


DIANA MARCELA DIAGO
Concejal de Bogotá D.C.


HUMBERTO RAFAEL AMÍN
Concejal de Bogotá D.C.


JORGE LUIS COLMENARES
Concejal de Bogotá D.C.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

PROYECTO DE ACUERDO _____ DE 2020

“POR EL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD ESCOLAR ALTERNATIVA, SEGURA Y SOSTENIBLE EN EL DISTRITO CAPITAL”

EL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.


En el ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las que le confiere el numeral 1 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. Establecer los lineamientos generales para la formulación de la Política Pública de Movilidad Escolar Alternativa, Segura y Sostenible en el Distrito Capital.

ARTÍCULO 2. LINEAMIENTOS. Durante el proceso de formulación de la Política Pública de que trata el presente Acuerdo, se tendrá en cuenta como mínimo los siguientes lineamientos generales:

- a. La promoción en el uso de medios alternativos de transporte para el desplazamiento de los estudiantes, desde y hacia las respectivas instituciones educativas.
- b. La protección de la vida y la integridad, así como el desarrollo de acciones que aporten al cumplimiento de los demás derechos fundamentales relacionados con el desplazamiento de los niños, niñas y adolescentes hacia sus lugares de estudio y sus hogares.
- c. El fomento y adopción de estrategias en seguridad y educación vial que tengan en cuenta componentes de acción tales como la percepción del riesgo y la construcción de valores cívicos en el uso compartido de los espacios públicos viales.
- d. La promoción y mejoramiento de la calidad de vida de la población estudiantil a partir de la promoción de prácticas y estilos de vida saludables, en concordancia con los objetivos definidos en el Plan Territorial de Salud vigente.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GN-PR001- FO1
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02 FECHA: 14-NOV- 2019

- e. El empleo y aplicación de recursos tecnológicos para la captura de información y toma de decisiones relacionadas con el desarrollo de programas y estrategias en movilidad escolar alternativa y sostenible.
- f. El fortalecimiento en los componentes relacionados con la asequibilidad y accesibilidad a las instituciones educativas, en el marco de los Planes Integrales de Bienestar Estudiantil (PIBES).
- g. La promoción de espacios públicos seguros y saludables para el mejoramiento de los entornos escolares con el fin de incrementar el aprovechamiento de estos espacios por parte de los estudiantes, familias y comunidad estudiantil en general.

ARTÍCULO 3. RESPONSABILIDADES. La Administración Distrital, en cabeza de las Secretarías Distritales de Movilidad, Educación y Seguridad, Convivencia y Justicia; y en conjunto con las demás entidades públicas que para el efecto considere pertinentes, serán las responsables de liderar el proceso de formulación e implementación de la Política Pública de Movilidad Escolar Alternativa, Segura y Sostenible de que trata el presente Acuerdo.

PARÁGRAFO. Durante todo el ciclo de elaboración de la Política Pública de Movilidad Escolar Alternativa, Segura y Sostenible, se tendrán en cuenta los lineamientos metodológicos y demás orientaciones establecidas en la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas del Distrito Capital, así como el procedimiento fijado por el CONPES D.C.

ARTÍCULO 4. ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL Y FINANCIACIÓN. La Administración Distrital, en concordancia con los principios presupuestales de planificación y programación integral, asignará de manera progresiva los recursos públicos suficientes para dar efectivo cumplimiento a las disposiciones establecidas en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 5. PLAN DE ACCIÓN. La Administración Distrital, en un término no mayor a doce (12) meses posterior a la aprobación del presente Acuerdo, elaborará el plan de acción correspondiente a la Política Pública de Movilidad Escolar Alternativa, Segura y Sostenible, para su posterior aprobación por el CONPES D.C.

ARTÍCULO 6. VIGENCIA. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.