

# Programas Safe Routes To School En Colorado



Informe de evaluación del programa a nivel estatal 2020





## Programas Safe Routes to School en Colorado

Informe de evaluación del programa a nivel estatal 2020

### Contenido

<b>Introducción</b> .....	página 1
<b>¿Por qué es importante Safe Routes to School para Colorado?</b> .....	página 3
<b>Historia y estructura de Safe Routes to School en Colorado</b> .....	página 6
<b>Entorno de políticas de Colorado para Safe Routes to School y transporte activo</b> ..	página 7
<b>Panorama del programa Safe Routes to School</b> .....	página 10
<b>Conclusión: Reflexiones y recomendaciones</b> .....	página 22
<b>Referencias</b> .....	página 25

#### **Autor**

Natasha Riveron

#### **Autor colaborador**

Michelle Lieberman



# 1

## Introducción

Los estudios demuestran que los programas Safe Routes to School son algunas de las herramientas más efectivas para ayudar a los estudiantes a realizar actividad física vital y desarrollar hábitos de vida saludables. Para ayudar a evaluar el progreso de Colorado en el apoyo a Safe Routes to School, la Asociación Nacional Safe Routes Partnership llevó a cabo una revisión de los programas, políticas, financiación y prácticas de Colorado relacionados con Safe Routes to School. Este informe proporciona una descripción general de la programación de Safe Routes to School en Colorado y establece una evaluación de alto nivel de los desafíos, innovaciones y oportunidades para los programas de Safe Routes to School en el estado.

Nuestra evaluación reveló que en el estado de Colorado, la programación de Safe Routes to School está bien establecida en dos centros de población (Denver y Boulder) y los suburbios que los rodean, pero es limitada en las comunidades rurales. Esto indica que Safe Routes to School aún no se ha arraigado como parte de la cultura de Colorado en todo el estado.



## Resumen del proyecto

Este informe fue desarrollado para el Departamento de Transporte de Colorado y se basa en parte en el Proyecto de Censo del Programa Nacional Safe Routes to School. Los programas Safe Routes to School no están financiados ni regulados a través de un proceso centralizado y pueden ser administrados por voluntarios o respaldados por fondos locales, regionales, estatales o federales. Eso significa que no es posible precisar de manera simple cuántos programas hay en Estados Unidos, dónde están o a cuántos niños y comunidades están beneficiando. Sin esta información, es difícil rastrear las tendencias y el progreso del movimiento Safe Routes to School, o brindar apoyo y recursos específicos a las comunidades locales.

La falta de cualquier tipo de inventario integral de los programas de Safe Routes to School ha planteado desafíos para el apoyo a los programas, la salud pública, el cambio de políticas y la investigación. En respuesta, Safe Routes Partnership desarrolló el Proyecto de Censo del Programa Safe Routes to School para identificar tantos programas de Safe Routes to School como sea posible y capturar datos clave. Safe Routes Partnership desarrolló y puso a prueba un instrumento de encuesta y recopiló datos a nivel nacional en la primavera y el verano de 2019. A través del Proyecto de Censo del Programa Safe Routes to School, recopilamos información detallada sobre los programas Safe Routes to School en todo el país, su longevidad, los tipos de programación que ofrecen, su financiamiento y los desafíos clave que enfrentan. Este informe se basa en datos recopilados durante el período inicial de la encuesta en 2019, así como en respuestas e información adicionales recopiladas específicamente para Colorado en 2020.



Foto: Marisa Jones

## 2 ¿Por qué es importante Safe Routes to School para Colorado?

Safe Routes to School es un movimiento que tiene como objetivo permitir y fomentar el transporte activo seguro de los niños mientras van a la escuela caminando o en bicicleta. Los objetivos de Safe Routes to School en Colorado son:

1. Posibilitar y fomentar que los niños desde jardín de infantes hasta el octavo grado, incluidos aquellos con discapacidades, vayan a la escuela caminando y en bicicleta;
2. Hacer que ir a la escuela caminando y en bicicleta sea seguro y más atractivo; y
3. Facilitar la planificación, desarrollo e implementación de proyectos que mejorarán la seguridad y reducirán la congestión del tráfico, el consumo de combustible y la contaminación del aire en las cercanías de las escuelas.

Por ejemplo, las mejoras en las calles de Safe Routes to School abordan problemas como aceras rotas o faltantes, cruces peatonales descoloridos y falta de carriles para bicicletas seguros. Los programas Safe Routes to School logran que más estudiantes caminen y anden en bicicleta al brindarles educación sobre habilidades y seguridad y, al mismo tiempo, crear actividades de estímulo que hagan que los niños se muevan juntos. Este enfoque tiene el potencial de beneficiar a 1.3 millones de niños en edad escolar en Colorado, junto con sus familias y otros residentes del vecindario.<sup>1</sup>

Si bien Colorado suele considerarse como uno de los estados más saludables del país, con tasas de obesidad comparativamente bajas y niveles más altos de actividad física entre los adultos, existe margen de mejora. Solo el 27.4 por ciento de los estudiantes de secundaria de Colorado cumplen con las pautas de actividad física aeróbica establecidas por

el Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades.<sup>2</sup> La tasa de obesidad entre jóvenes de 10 a 17 años es del 10.7 por ciento.<sup>3</sup> Además, en Colorado no hay ningún requisito sobre una cantidad mínima de tiempo para que los estudiantes participen en educación física en la escuela primaria, intermedia o secundaria.<sup>4</sup> Ir a la escuela caminando y en bicicleta puede brindar oportunidades para incorporar la actividad física en la jornada de los estudiantes.

Las tasas de obesidad son más altas entre los adultos de Colorado, que tienen una tasa de obesidad del 23 por ciento.<sup>5</sup> El transporte activo es una forma de aumentar los niveles de actividad física, pero solo el 4.1 por ciento de los residentes de Colorado se desplazan al trabajo caminando o en bicicleta y el 2.9 por ciento se desplazan en transporte público, lo que indica un alto uso del automóvil.<sup>6</sup>

Los programas Safe Routes to School también pueden ayudar a mejorar la asistencia escolar. En Colorado, el 22.5 por ciento de los estudiantes estuvieron ausentes crónicamente durante el ciclo lectivo 2018-2019.<sup>7</sup> Eso significa que el 22.5 por ciento de los estudiantes estuvieron ausentes el 10 por ciento o más de los días que estuvieron matriculados durante el ciclo lectivo. El ausentismo crónico puede tener impactos duraderos en el desarrollo y el éxito académico de los estudiantes.<sup>8</sup>

El transporte activo a la escuela y otros destinos puede ser peligroso en muchas comunidades y el estado de Colorado no es una excepción. Entre 2008 y 2017, los conductores atropellaron y mataron a 590 personas que caminaban en Colorado.<sup>9</sup> Esto es parte de una tendencia nacional. Durante la última década, hubo un aumento del 35 por ciento a nivel nacional en la cantidad de personas muertas por conductores mientras caminaban. En ese mismo período, las muertes de peatones se han más que duplicado en Colorado.<sup>10</sup> En 2018, 22 personas murieron mientras andaban en bicicleta, lo que representa el 3.5 por ciento del total de muertes en accidentes de tránsito.<sup>11</sup> En el contexto del alto uso de automóviles en Colorado, este es un problema de seguridad importante. Una razón fundamental de las bajas tasas de peatones y ciclistas y del número de muertes de personas que participan en estas actividades es que muchas comunidades de Colorado no están diseñadas para caminar y andar en bicicleta.

Si bien los proyectos y programas de Safe Routes to School se centran en el viaje a la escuela, estas iniciativas pueden beneficiar a los vecindarios circundantes y a otras personas que viajan a lo largo de las rutas escolares a través de cambios en el diseño de la infraestructura, junto con la educación sobre comportamientos seguros.



Foto: Margaux Mennesson



# Beneficios de Safe Routes to School

Safe Routes to School mejora las aceras y los cruces de calles y crea oportunidades seguras, convenientes y divertidas para que los niños se desplacen hacia y desde la escuela en bicicleta y caminando. Los CDC han reconocido Safe Routes to School como uno de los pocos programas que son rentables y muestran impactos significativos en la salud de la población en un plazo de cinco años. [saferoutespartnership.org](http://saferoutespartnership.org)

## AHORRO DE COSTOS

- Ahorros para el hogar gracias a la reducción del uso de gasolina y automóviles
- Ahorros en el presupuesto educativo mediante la reducción de los costos de transporte estudiantil



## SEGURIDAD VIAL

- Reducción de lesiones y peligros de tránsito para estudiantes y miembros de la comunidad a la llegada y salida a través de mejoras en las calles cercanas a las escuelas
- Más oportunidades de aprender y practicar la seguridad vial para los estudiantes



## BENEFICIOS CLIMÁTICOS Y AIRE MÁS LIMPIO

- Menos ataques de asma en los estudiantes debido a que se conduce menos y se reduce la contaminación del aire
- Aire más limpio y reducción de emisiones de gases de efecto invernadero



## SEGURIDAD CONTRA DELITOS

- Mayor seguridad contra los delitos y la violencia debido a una mayor cantidad de personas en las calles, buena iluminación y mejor diseño de las calles
- Menos acoso, intimidación o violencia cuando los estudiantes caminan o andan en bicicleta juntos o con adultos



## CONEXIÓN COMUNITARIA

- Amistades y relaciones estudiantiles más estrechas al caminar y andar en bicicleta juntos
- Conexiones sociales positivas para familias y vecinos



## ESTUDIANTES MÁS SALUDABLES

- Mejor salud y huesos más sanos, músculos y articulaciones más fuertes al caminar y andar más en bicicleta
- Reducción del riesgo de enfermedades crónicas, diabetes y obesidad



## ARREGLOS EN EL TRANSPORTE ESCOLAR

- Soluciones al servicio de autobús reducido o inexistente a través de Safe Routes to School
- Reducción de la congestión del tráfico en los horarios de salida y entrada



## MEJOR DESEMPEÑO ACADÉMICO

- Mejor enfoque, mayor concentración y menos distracciones para los estudiantes que están activos antes de la escuela
- Menos ausencias y menos llegadas tarde cuando los estudiantes caminan o van en bicicleta en grupos



ESCUELA

## 3

## Historia y estructura de Safe Routes to School en Colorado



Foto: Megan Severson

El movimiento Safe Routes to School se lanzó en Estados Unidos a nivel nacional en 2005. Alarmadas por la triplicación de los niveles de obesidad infantil, comunidades de todo Estados Unidos reconocieron la conexión con una caída precipitada en las tasas de estudiantes que caminan y van en bicicleta a la escuela. Estas tasas habían disminuido del 49 por ciento a menos del 15 por ciento en un período de 30 años, mientras que las tasas de obesidad, diabetes y otras enfermedades crónicas crecieron. Safe Routes to School se convirtió en una forma de hacer que ir a la escuela en bicicleta y caminando fuera una alternativa de transporte más segura y atractiva, mediante el fomento de un estilo de vida saludable y activo desde una edad temprana y al mismo tiempo a través de la mejora de la seguridad y la reducción del tráfico, el consumo de combustible y la contaminación del aire en las cercanías de escuelas.

En respuesta, el Congreso autorizó el primer programa Safe Routes to School financiado con fondos federales. De 2005 a 2012, las iniciativas de Safe Routes to School fueron financiadas a través de un programa federal independiente de Safe Routes to School y cada estado tenía un coordinador de Safe Routes to School

encargado de apoyar las iniciativas de Safe Routes to School a nivel local y estatal. Si bien la legislación federal ordenó el establecimiento del programa Safe Routes to School en los 50 estados en 2005, la legislación de Colorado codificó Safe Routes to School de Colorado en 2004. Colorado fue el primer estado del país en implementar Safe Routes to School con fondos federales.

En 2012, el programa federal independiente se fusionó con varios otros programas en el Programa de Alternativas de Transporte o TAP (renombrado como TA para Alternativas de Transporte, en inglés), y se eliminó el requisito de un coordinador estatal.

Desde 2012, los departamentos estatales de transporte han recibido fondos federales de asistencia técnica y han otorgado dinero seleccionando proyectos a través de un proceso competitivo abierto a los gobiernos locales y los sistemas escolares. Colorado reconoce a SRTS como un programa de transporte importante y ha utilizado varias formas de financiación, incluido un uso único de fondos asignados por el estado en 2014. Desde 2015, la Comisión de Transporte de Colorado ha asignado \$2.5 millones por año para

proyectos de infraestructura y educativos. A nivel local, los profesionales de Safe Routes to School dirigen programas de educación y estímulo con familias y escuelas e impulsan políticas municipales y distritales sólidas para apoyar la idea de ir a la escuela caminando y en bicicleta. Las ciudades y los condados a menudo toman la iniciativa en la mejora de la infraestructura de Safe Routes to School cerca de las escuelas.

El Programa Safe Routes to School (SRTS) del Departamento de Transporte de Colorado es un programa de ayuda financiado con fondos federales implementado para permitir y fomentar el transporte activo seguro para los niños mientras van a la escuela caminando o en bicicleta. Actualmente, el programa está administrado por un consultor que actúa como miembro del equipo del programa para peatones y bicicletas del Departamento de Transporte de Colorado y de la Sección de Caminos panorámicos. Gestionan el proceso de subvención, recopilan y aprueban facturas, gestionan datos y supervisan proyectos de infraestructura y no relacionados con infraestructura. Además, el programa brinda asistencia técnica a las comunidades, seminarios web de capacitación, materiales de ejemplo y otros recursos en línea para programas locales de Safe Routes to School.

## 4

## Entorno de políticas de Colorado para Safe Routes to School y transporte activo

El entorno de políticas estatales es una parte crucial de la capacidad de Colorado para crear un entorno seguro y de apoyo para los estudiantes que caminan o van en bicicleta a la escuela. [Avanzando: Las boletas de calificaciones estatales de 2020 sobre el apoyo a caminar, andar en bicicleta y niños y comunidades activos](#) de Safe Routes Partnership brinda una descripción general sólida del panorama de políticas generales de Colorado y el compromiso con Safe Routes to School y el transporte activo. El puntaje general de la tarjeta de Colorado fue 130 de 200 puntos, lo que lo coloca en la categoría "Avanzando", la segunda categoría de puntaje más alto. Este puntaje demuestra que Colorado ha tomado medidas significativas para apoyar el caminar, andar en bicicleta, Safe Routes to School y las comunidades activas, pero aún necesita tomar medidas significativas para demostrar un compromiso más fuerte y efectivo para permitir que los habitantes de Colorado estén seguros y físicamente activos. A continuación, describimos cómo se desempeñó Colorado en los indicadores de políticas relacionados con Safe Routes to School revisados en las boletas de calificaciones estatales, y señalamos otras políticas de Colorado cuando sean relevantes.

### A. Políticas, planificación y diseño de calles completas y transporte activo

Una política de Calles Completas establece el compromiso del estado de diseñar, construir y operar de manera rutinaria todas las calles para permitir el uso seguro por parte de todos, independientemente de su edad, capacidad o modo de transporte. El indicador de Calles Completas en las boletas de calificaciones estatales analiza si el estado está tomando las medidas adecuadas para respaldar una red segura y sólida para caminar y andar en bicicleta, con especial énfasis en la calidad de la política de Calles Completas del estado. Colorado recibió casi todos los puntos disponibles para esta sección, beneficiándose del hecho de que el estado ha adoptado políticas de Calles Completas tanto en la legislatura estatal como en el Departamento de Transporte. Sin embargo, ninguna de las políticas tenía disposiciones específicas para beneficiar a todos los usuarios de manera equitativa, particularmente a los usuarios vulnerables y a las comunidades con menor inversión y menos servicios.

El estado también ha adoptado objetivos para aumentar la participación de los modos de transporte a pie y en bicicleta y un Plan Estatal para Bicicletas y Peatones, mediante la creación de bases sólidas para mejoras en el transporte activo.



Foto: Dave Cowan

### B. Financiamiento federal y estatal para el transporte activo

Los indicadores de Financiamiento de Transporte Activo Federal y Estatal analizan cuánto dinero pone un estado a disposición de las jurisdicciones locales para proyectos y programas que apoyan caminar y andar en bicicleta de forma segura, y cómo el estado está dando prioridad a las comunidades con grandes necesidades. Esto incluye fondos federales que el estado debe administrar (financiamiento de Alternativas de Transporte/TA), así como fondos estatales.

Colorado recibió 39 de 70 puntos posibles en esta sección. A diciembre de 2019, el estado transfirió el 12 por ciento de sus fondos de asistencia técnica.<sup>12</sup> Sin embargo, el estado celebró al menos un concurso de asistencia técnica, otorgó fondos para al menos seis años y comprometió el 68 por ciento de los fondos de asistencia técnica

controlados por el estado. Colorado ofrece consideraciones especiales para las comunidades con grandes necesidades en las adjudicaciones de asistencia técnica, así como apoyo a las comunidades durante el proceso de solicitud. Sin embargo, el estado no proporciona ningún fondo de contrapartida para aquellas comunidades con grandes necesidades, lo que haría menos prohibitivo para las comunidades de bajos ingresos implementar proyectos mediante subvenciones de asistencia técnica.

Además de los fondos federales de asistencia técnica, Colorado ha dedicado fondos estatales al transporte activo. Colorado dedica \$0.97 per cápita al transporte activo y no hay ninguna consideración especial ni fondos reservados para la financiación estatal del transporte activo para comunidades de alta necesidad.<sup>13</sup>

## C. Financiamiento y prácticas de apoyo para Safe Routes to School

Estos indicadores analizan si el estado prioriza la financiación y el apoyo a las mejoras y programas de infraestructura de Safe Routes to School.

Colorado dedica \$2.5 millones por año (\$5 millones por ciclo de financiamiento) de varios grupos de dinero para apoyar Safe Routes to School de Colorado. Además, los proyectos de infraestructura de Safe Routes to School también son elegibles dentro del programa TA y otorgan puntos adicionales a los proyectos que apoyan el uso de bicicletas y caminatas. Si bien el programa Safe Routes to School no financia subvenciones de planificación, están disponibles a través de otros programas como Mitigación de Congestión y Calidad del Aire (Congestion Mitigation and Air Quality, CMAQ), Programa de Transporte de Superficie (Surface Transportation Program, STP) y otros.

Los indicadores de Prácticas de apoyo de Safe Routes to School analizan lo que los DOT estatales están brindando en términos de apoyo y asistencia técnica a las escuelas y gobiernos locales para seguir avanzando en las iniciativas de Safe Routes to School, más allá de la financiación. Colorado cuenta actualmente con un consultor equivalente a tiempo completo (Full-Time Equivalent, FTE) que trabaja en el programa Safe Routes to School. Los coordinadores de Safe Routes to School del DOT estatal y otro personal desempeñan un papel importante para garantizar que los fondos de Safe Routes to School sean accesibles, actuando como enlace entre los sistemas escolares y los profesionales del transporte, y brindando asistencia técnica a las escuelas y comunidades.



## D. Ubicación y diseño de la escuela

Los indicadores de Ubicación y Diseño de Escuelas analizan las políticas y directrices estatales con respecto a dónde están ubicadas las escuelas, y si están diseñadas para ayudar a los estudiantes a caminar y andar en bicicleta de manera segura a la escuela, y cómo hacerlo. Colorado no tiene pautas ni requisitos de superficie mínima para escuelas grandes que puedan ser perjudiciales para crear oportunidades para que los niños caminen o vayan en bicicleta a la escuela. Las pautas de ubicación de escuelas estatales de Colorado contienen criterios que fomentan la consideración de caminar, andar en bicicleta y Safe Routes to School en la ubicación y el diseño de las escuelas. Específicamente, las pautas alientan a los sitios escolares a separar de manera segura el tráfico de peatones y vehículos, coordinar con el municipio o el condado para proporcionar señalización, semáforos y señales de paso de peatones adecuados, proporcionar aceras bien mantenidas y un camino seguro designado que conduzca a la entrada de la escuela, y proporcionar acceso y almacenamiento de bicicletas.

Sin embargo, no existen incentivos para que las escuelas estén ubicadas cerca de parques u otras instalaciones comunitarias ni pautas para la superficie máxima del sitio escolar o el espacio mínimo para juegos al aire libre o actividad física. Todo esto brinda oportunidades para fortalecer la política estatal para mejorar la salud y la seguridad.



Referencia de puntuación:      100%

### POLÍTICA Y PLANIFICACIÓN DE CALLES COMPLETAS Y TRANSPORTE ACTIVO



#### Políticas de calles completas

Política(s) estatal(es) de Calles Completas adoptadas	5 / 5
Tiene una fuerte política estatal de Calles Completas	18 / 20

#### Planificación y diseño de transporte activo

Se adoptaron metas para aumentar la proporción de modos de caminar y andar en bicicleta	5 / 5
Se adoptó un plan estatal para peatones, ciclistas o transporte activo	10 / 10
Se adoptaron/respaldaron pautas de la NACTO	5 / 5
	<b>43 / 45</b>

### FEDERAL Y ESTATAL FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE ACTIVO



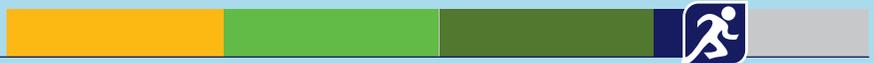
#### Implementación de alternativas de transporte

Financiamiento TAP retenido sin transferencias	0 / 10
Proyectos TAP asignados	10 / 10
Fondos TAP obligados y controlados por el estado	6 / 10
Proporciona consideración especial a las comunidades con grandes necesidades en las subvenciones TAP	5 / 5
Proporciona fondos de contrapartida para comunidades con grandes necesidades	0 / 5
Brinda apoyo a los solicitantes de TAP	5 / 5

#### Financiamiento estatal para el transporte activo

Dedica fondos estatales al transporte activo	10 / 10
Monto de financiación estatal para el transporte activo	3 / 10
Proporciona consideración especial a las comunidades con grandes necesidades en las subvenciones estatales	0 / 5
	<b>39 / 70</b>

### RUTAS SEGURAS HACIA LA FINANCIACIÓN ESCOLAR Y PRÁCTICAS DE APOYO



#### Financiamiento de Safe Routes to School

Proporciona consideración especial para proyectos de Safe Routes to School que utilizan fondos TAP	3 / 5
Dedica fondos estatales o de otro tipo para Safe Routes to School	5 / 5
Financia proyectos de SRTS que no son de infraestructura	5 / 5
Proporciona subvenciones o mini subvenciones para la planificación de Safe Routes to School	0 / 3

#### Prácticas de apoyo del Programa Safe Routes to School

Personaliza el programa estatal Safe Routes to School con empleados o consultores estatales	3 / 5
Proporciona un centro de recursos o asistencia técnica para iniciativas de Safe Routes to School	5 / 5
Apoya el acceso equitativo a la programación de Safe Routes to School	5 / 5
Facilita la educación de Safe Routes to School	2 / 2
	<b>28 / 35</b>

### VECINDARIOS Y ESCUELAS ACTIVAS



#### Uso compartido de las instalaciones escolares

Se adoptó una política estatal que apoya el uso compartido de las instalaciones escolares.	6 / 10
Proporciona financiación/incentivos en apoyo del uso compartido de las instalaciones escolares.	5 / 5

#### Ubicación y diseño de escuelas

Requiere sitios escolares grandes (pauta de superficie mínima)	0 / 0
Admite caminar, andar en bicicleta y la actividad física en las pautas de diseño escolar	6 / 15

#### Educación física

Se adoptaron requisitos de actas de educación física y de graduación	0 / 15
--	--------

#### Personal estatal de actividad física

Dedica personal estatal a actividad física	3 / 5
--	-------

**20 / 50**

## 5 Panorama del programa Safe Routes to School

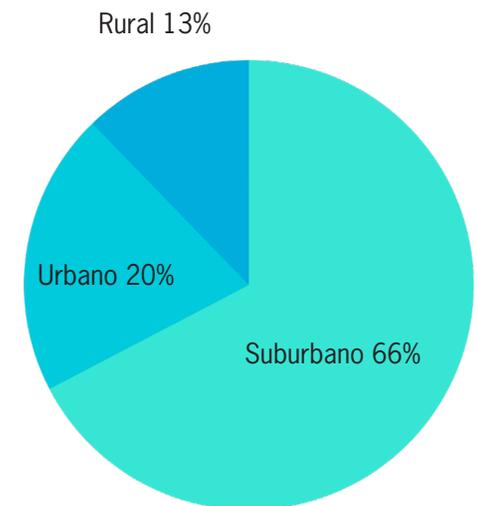
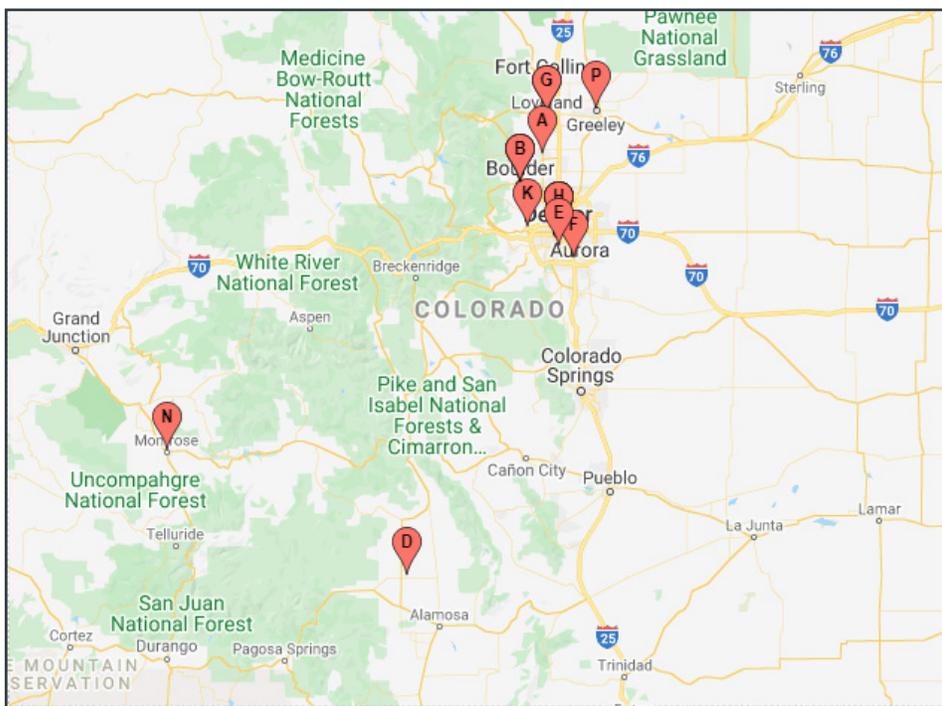
Esta sección ofrece una perspectiva del panorama de los programas Safe Routes to School en Colorado a partir de las respuestas al Censo de Safe Routes to School e investigaciones adicionales sobre programas locales. Los resultados de Colorado se comparan con los resultados del censo nacional de Safe Routes to School cuando corresponde.

### Descripción general

- Programación limitada de Safe Routes to School:** En general, nuestro análisis reveló un número bastante bajo de escuelas que participan en actividades de Safe Routes to School y pocas desarrollaron programas de Safe Routes to School fuera del Área Metropolitana de Denver y Boulder. Según el Plan Estratégico de Cinco Años de Safe Routes to School de Colorado, a partir de 2017, 579 escuelas (aproximadamente el 43 por ciento de todas las escuelas primarias y secundarias) en todo el estado en el 30 por ciento de los distritos escolares de Colorado habían implementado programas de Safe Routes to School.<sup>14</sup> Recibimos 15 respuestas detalladas a una encuesta de programas de todo el estado que son bastante representativas de la variedad de programas de Colorado.

- Actividades de menor impacto y pocas iniciativas diseñadas para involucrar a grupos específicos de estudiantes:** En Colorado, la mayoría de los programas informaron que habían realizado algunas actividades de menor intensidad, como el día de ir a la escuela caminando o en bicicleta, en lugar de realizar actividades diarias o semanales de mayor impacto. Unos pocos programas desarrollaron con éxito programas más sólidos y llevaron a cabo actividades centradas en estudiantes que tienen menos probabilidades de caminar o andar en bicicleta, como los inmigrantes recientes y los estudiantes con discapacidades.

- Naturaleza urbana/rural:** Dos tercios de los encuestados de Colorado indicaron que su programa Safe Routes to School estaba ubicado en una comunidad suburbana, el 20 por ciento en un área urbana y el 13 por ciento en un área rural. Esto generalmente está alineado con la división urbano-rural en Colorado, donde aproximadamente el 12 por ciento de la población de Colorado reside en áreas rurales.<sup>15</sup>



Arriba: El desglose urbano/suburbano/rural de los programas es generalmente representativo de la distribución de la población de Colorado.

Lado izquierdo: Los marcadores indican las ubicaciones de los quince programas de Safe Routes to School que respondieron al censo.

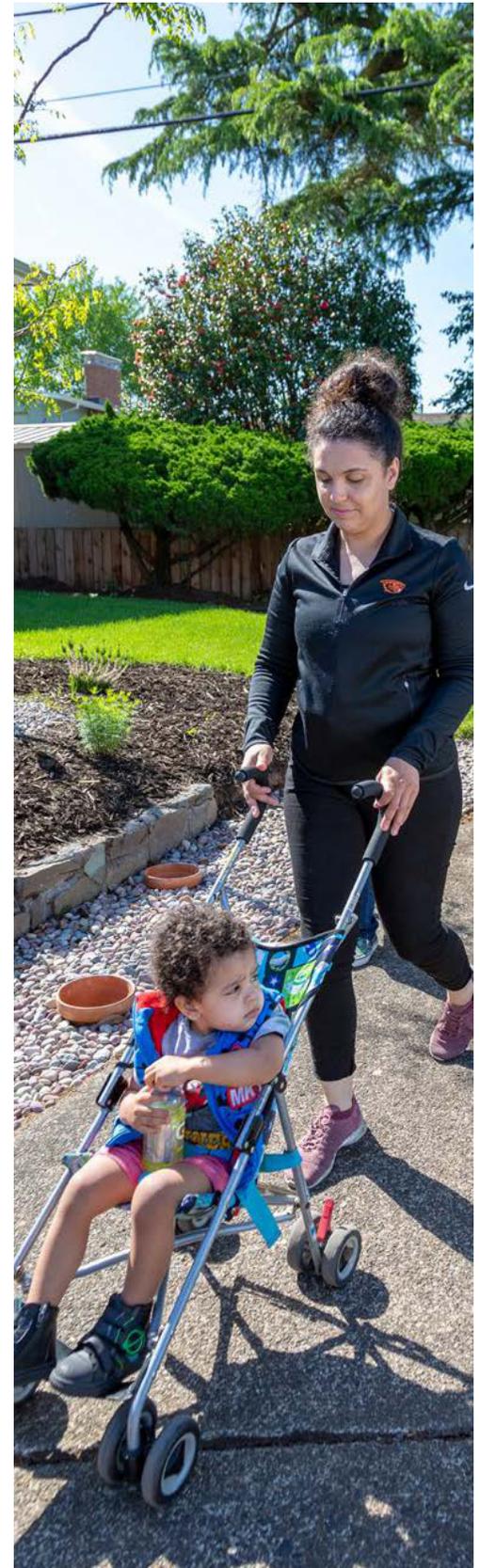
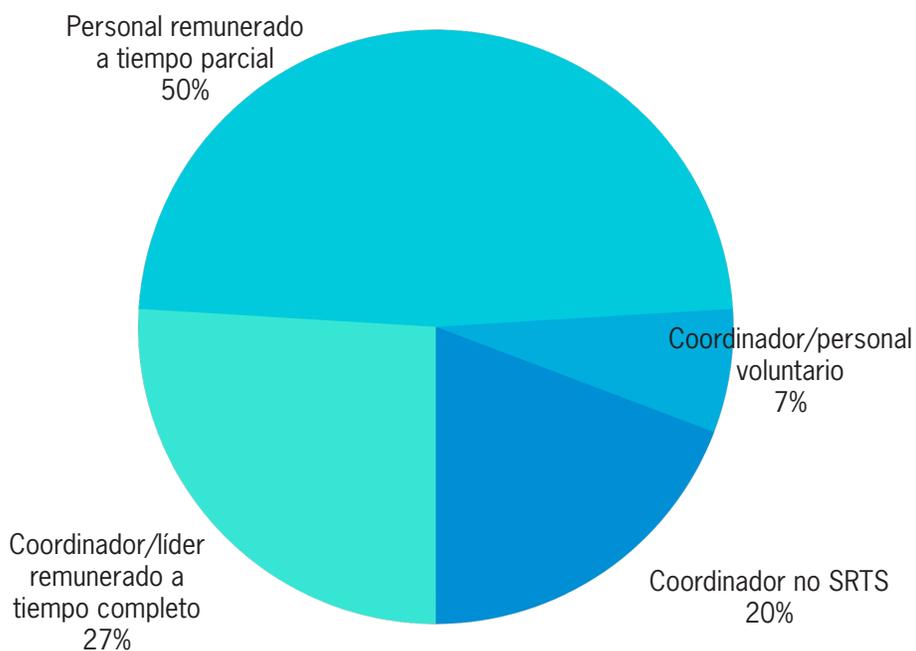


## Metodología de evaluación del programa

La información sobre los programas de Safe Routes to School en cada estado se recopiló principalmente a través de una encuesta en línea realizada de marzo a mayo de 2019. El instrumento de la encuesta se puede revisar [aquí](#). Las encuestas se recopilaron mediante una combinación de muestreo intencional y un enfoque de tipo bola de nieve. El enlace de la encuesta se difundió a nivel nacional entre personas y organizaciones potencialmente afiliadas a iniciativas de Safe Routes to School a través de una amplia gama de actividades de divulgación directa e indirecta que incluyen: correos electrónicos de Safe Routes Partnership, boletines informativos de Safe Routes Partnership y de organizaciones asociadas, contacto directo de departamentos estatales de transporte y salud, publicaciones en páginas web y redes sociales. Se animó a los encuestados a enviar la encuesta a sus pares u otras partes interesadas. Se recopiló información adicional sobre los programas existentes de Safe Routes to School, así como las prácticas y el apoyo estatales, a través de conversaciones con el personal del departamento de transporte estatal. Después de la recopilación inicial de datos utilizando la herramienta de encuesta, Safe Routes Partnership realizó un seguimiento con los contactos individuales del programa según fue necesario para aclarar u obtener información adicional. Los datos fueron compilados y analizados para identificar tendencias, puntos en común y diferencias del programa, y evaluar las características del programa. Si bien los programas encuestados no son científicamente representativos, este informe incluye un análisis de los datos recopilados para proporcionar una visión general de las tendencias en el estado.

## Estructura de los programas locales

- Dotación de personal:** El personal remunerado es uno de los elementos más importantes de un programa integral y sostenible de Safe Routes to School. De los encuestados del programa local de Colorado, solo el 27 por ciento informó que su programa tenía un coordinador remunerado a tiempo completo; casi la mitad de los encuestados indicaron que su programa tenía un coordinador a tiempo parcial; el 7 por ciento indicó que su coordinador trabajaba de forma voluntaria; y el 20 por ciento de los programas no tenían coordinador, líder ni personal alguno. El estado de tiempo completo versus tiempo parcial probablemente se base en la cantidad de escuelas y estudiantes atendidos y la profundidad de la programación. Los resultados nacionales mostraron un porcentaje menor de programas con personal remunerado, un porcentaje mayor de programas con un coordinador no remunerado y un porcentaje similar sin coordinador ni personal.
- Agencia patrocinadora:** Los programas Safe Routes to School de Colorado se encuentran en una amplia variedad de agencias. De los encuestados, aproximadamente la mitad estaban alojados en una escuela o distrito escolar, y otros en departamentos de transporte y obras públicas, departamentos de salud y organizaciones sin fines de lucro. Parece haber un mayor liderazgo de los programas en las escuelas y los distritos escolares en Colorado en comparación con los resultados nacionales, donde el 26 por ciento de los programas estaban alojados en escuelas o distritos escolares.
- Equipo de tareas:** El 40 por ciento de los encuestados sobre programas locales indicaron que su programa contaba con un equipo asesor, una señal positiva de salud y sostenibilidad para esos programas. Otros programas podrían beneficiarse del desarrollo de un grupo de trabajo, un equipo asesor u otro comité de Safe Routes to School.





- **Alcance geográfico del programa/ área de servicio del programa:**

Los diferentes programas definen sus áreas de servicio de manera diferente: algunos tienen los mismos límites que una ciudad o un distrito escolar, otros no. De nuestros encuestados, un tercio eran de todo el condado; un tercio estaba en un solo distrito escolar y el otro tercio trabajaba en una sola escuela, ciudad o pueblo.

- **Tipos de financiación:** La dimensión y la fuente de los presupuestos del programa Safe Routes to School en Colorado varían ampliamente, desde ningún presupuesto hasta más de un millón de dólares para mejoras capitales y trabajo programático. El 60 por ciento de los encuestados indicó que sus programas recibieron fondos de transporte a través del programa estatal de subvenciones Safe Routes to School u otras subvenciones federales. Los programas de Colorado también dependían de financiación local, fundaciones, fondos escolares y donaciones de miembros de la

comunidad y empresas locales. El patrón de financiación es similar a los resultados nacionales, donde los programas dependen de subvenciones de transporte estatales y federales seguidas de fondos locales, financiación para la educación y donaciones.

- **Política:** Las políticas municipales y de distritos escolares de Safe Routes to School pueden brindar un enorme apoyo y asistencia a los programas de Safe Routes to School, mediante la formalización del apoyo y la priorización y a través del fomento de la institucionalización de los compromisos de Safe Routes to School. De los encuestados del programa local, solo el 20 por ciento indicó que su comunidad tenía una política o resolución de Safe Routes to School a nivel municipal o de condado. El 67 por ciento indicó que otras políticas en su comunidad, como los Planes Maestros de Transporte, los Planes para Bicicletas y Peatones, Visión Cero y las políticas del distrito escolar o de la junta escolar contienen lenguaje que respalda Safe Routes to School.

De manera similar, el 61 por ciento de los programas que respondieron a nivel nacional tenían lenguaje que apoyaba a Safe Routes to School en algún tipo de política o plan local de la ciudad o distrito escolar. El 23 por ciento informó que su ciudad o condado había adoptado una resolución o política de Safe Routes to School, y un número similar informó una política de Safe Routes to School del distrito escolar.

### Las E de Safe Routes to School

Las E de las iniciativas integrales de Safe Routes to School han demostrado ser más efectivas para aumentar la actividad física y reducir las lesiones. Colorado ha promovido un enfoque integral e integrado resumido en las Cinco E: education (educación), encouragement (estimulo), engineering (ingeniería), enforcement (cumplimiento) y evaluation (evaluación).



## Estudio de caso: Trip Tracker del condado de Boulder

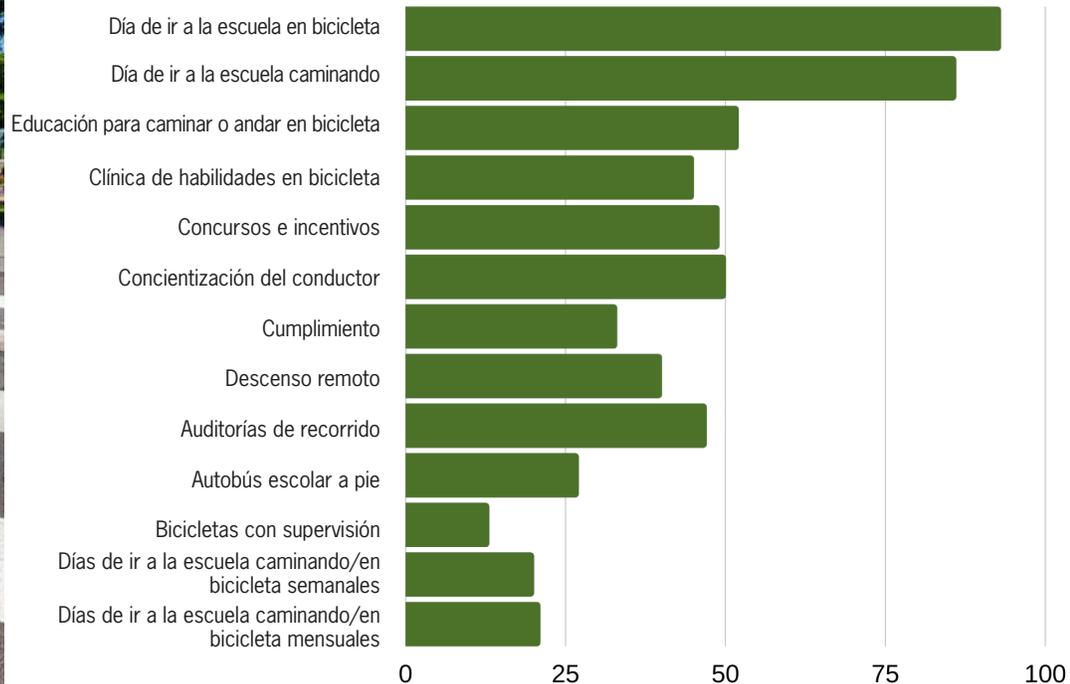
Trip Tracker es un programa de incentivos único que recompensa a los estudiantes y al personal participantes en los distritos escolares de St. Vrain Valley y Boulder Valley por utilizar modos de transporte que impiden que un automóvil unifamiliar se detenga en la propiedad de la escuela. Los estudiantes y el personal realizan un seguimiento de sus viajes y son recompensados con billetes Tracker, que pueden usarse como efectivo en empresas locales. Luego, estas empresas locales reciben un reembolso por los billetes Tracker que canjean. Los participantes de Trip Tracker pueden elegir sus propias recompensas significativas y el dinero se invierte en la comunidad, todo ello para apoyar opciones de viaje más saludables, ecológicas y seguras.

Las empresas de propiedad local optan por participar en el programa para apoyar a las escuelas y a los niños locales, pero también ven que el programa atrae a más clientes. Cammie Edson, directora del programa Trip Tracker del condado de Boulder, señaló: “Para mantener la sostenibilidad del programa, el programa actualmente reembolsa a las empresas 50 centavos por dólar por los billetes Tracker que canjean las empresas de propiedad local. Algunas empresas lo ven como un descuento o una donación, mientras que otras descartan los otros 50 centavos como marketing porque saben que el programa atrae clientes nuevos y habituales”.

Dos programas separados de Trip Tracker cubren todo el condado de Boulder. El coordinador de Trip Tracker del Distrito Escolar del Valle de Boulder (Boulder Valley School District, BVSD) trabaja internamente en su Departamento de Transporte, mientras que el coordinador del programa del Distrito Escolar del Valle de St. Vrain (St. Vrain Valley School District, SVSD) está alojado en el gobierno del condado en la División de Planificación del Transporte y trabaja en asociación con el personal del distrito escolar. Ambos programas colaboran con frecuencia, evalúan y recompensan los mismos comportamientos, están cubiertos por horas de tiempo completo y ocasionalmente reciben asistencia de estudiantes o pasantes para ayudar a administrar el programa, establecer relaciones con empresas locales y abogar por Safe Routes to School en las políticas locales. Inicialmente fue un desafío convencer a las empresas para que participaran en el programa, pero después de seis años en SVSD y nueve años en BVSD de este exitoso programa, se corrió la voz y las empresas y escuelas ahora se comunican regularmente con cada uno de los coordinadores para participar.

El crecimiento continuo y la sostenibilidad de Trip Tracker hablan de las sólidas asociaciones entre las escuelas y los distritos escolares, las agencias públicas, las empresas y los miembros de la comunidad en el condado de Boulder. Este programa ha adoptado un enfoque único para sostener el cambio de comportamiento a través de incentivos, no solo dando a las personas una recompensa prescrita por una acción única, sino incentivando el cambio de modo continuo como un acto que beneficia a la comunidad. Si bien aumenta la cantidad de dinero invertido en negocios locales y disminuye la congestión en el lugar de dejar y recoger a los estudiantes de la escuela, también disminuye la contaminación del aire y mejora la salud y la seguridad en general.

## Actividades y detalles del programa



### Aumento del desplazamiento activo

- Un tercio de los encuestados del programa local indicaron que habían observado un aumento en la actividad de caminar y andar en bicicleta. El 27 por ciento indicó que entre el 11 y el 25 por ciento de los estudiantes actualmente caminan o andan en bicicleta, un programa informó que hasta el 50 por ciento de los estudiantes caminan actualmente y otro programa informó que más del 50 por ciento de los estudiantes caminan y andan en bicicleta.

### Actividades del Programa

- El día de ir a la escuela en bicicleta y el día de ir a la escuela caminando fueron las actividades más comunes informadas, con la participación del 93 por ciento y el 86 por ciento de los programas respectivamente. Según el Centro Nacional para Safe Routes
- Muchos programas imparten educación sobre seguridad y habilidades para caminar y andar en bicicleta a los estudiantes dentro y fuera de la escuela. Más de la mitad de los encuestados informaron que realizaron actividades de educación general y poco menos
- Los concursos e incentivos también fueron populares. Casi la mitad de los encuestados del programa dijeron que participaban en este tipo de actividades. Los incentivos iban desde camisetas, botellas de agua y otros artículos relacionados con las bicicletas hasta vales

to School, 178 escuelas de Colorado participaron en el Día de ir a la escuela caminando y 157 escuelas participaron en el Día de ir a la escuela en bicicleta en el ciclo lectivo 2018-2019.<sup>16</sup> Los niveles de participación en ambos eventos habían aumentado constantemente durante los últimos tres años, pero el ciclo lectivo 2018-2019 tuvo una menor participación en ambos eventos. (Consulte los mapas en la página 17). Esto concuerda con nuestra experiencia a nivel nacional: los eventos de un solo día tienden a ser la oportunidad más asequible para los programas y son puntos de partida comunes.

de la mitad de los encuestados informaron que organizaron clínicas de habilidades ciclistas (también conocidas como rodeos en bicicleta). Miles de estudiantes en todo el estado se benefician de estos esfuerzos educativos, que van desde unas pocas horas al año hasta capacitaciones más largas. Las ofertas de programas generalmente se alinean con las respuestas nacionales donde se ofrece educación general sobre seguridad en aproximadamente el 60 por ciento de los programas y menos programas ofrecen capacitación en habilidades para andar en bicicleta.

que podían gastarse en negocios locales.

- Las actividades de concientización de los conductores para apoyar conductas de seguridad más sólidas, ya sea a través de programas de concientización o de aplicación de la ley, también son parte de aproximadamente la mitad de los programas. Aproximadamente un tercio de los programas dijeron que participan en actividades de aplicación de la ley. Por ejemplo, el programa Safe Routes to School de la Ciudad de Loveland a través del Departamento de Obras Públicas incluye guardias de cruce y coordinación con las autoridades.
- Los descensos remotos (también conocidos como estacionar y entrar) y rutas seguras a las paradas de autobús, que permiten trasladar a los estudiantes en un automóvil o autobús durante parte del camino a la escuela y que caminen el resto del recorrido, no son tan populares en Colorado. Solo el 40 por ciento de los encuestados sobre programas indicaron que incluyen este enfoque en sus programas. Estos pueden ser enfoques prometedores para que los exploren los programas rurales y suburbanos.
- Los programas de Colorado están bastante involucrados en cuestiones de infraestructura. De los programas que respondieron a esta pregunta, más de la mitad abogó por mejoras en las calles, el 47 por ciento realizó auditorías de recorridos y el 27 por ciento ayudó a priorizar e implementar mejoras en las calles. Solo un programa indicó que no trabajó en infraestructura o mejoras de calles. De manera similar, las respuestas nacionales mostraron que la gran mayoría de los programas están involucrados de alguna manera en la infraestructura. A partir de la investigación y la experiencia que nos indica que tanto las mejoras en la programación como en la infraestructura son esenciales para mejorar la seguridad y las tasas de peatones y ciclistas, podemos concluir que esta es una buena señal.



### Ejemplos de concursos y programas de incentivos

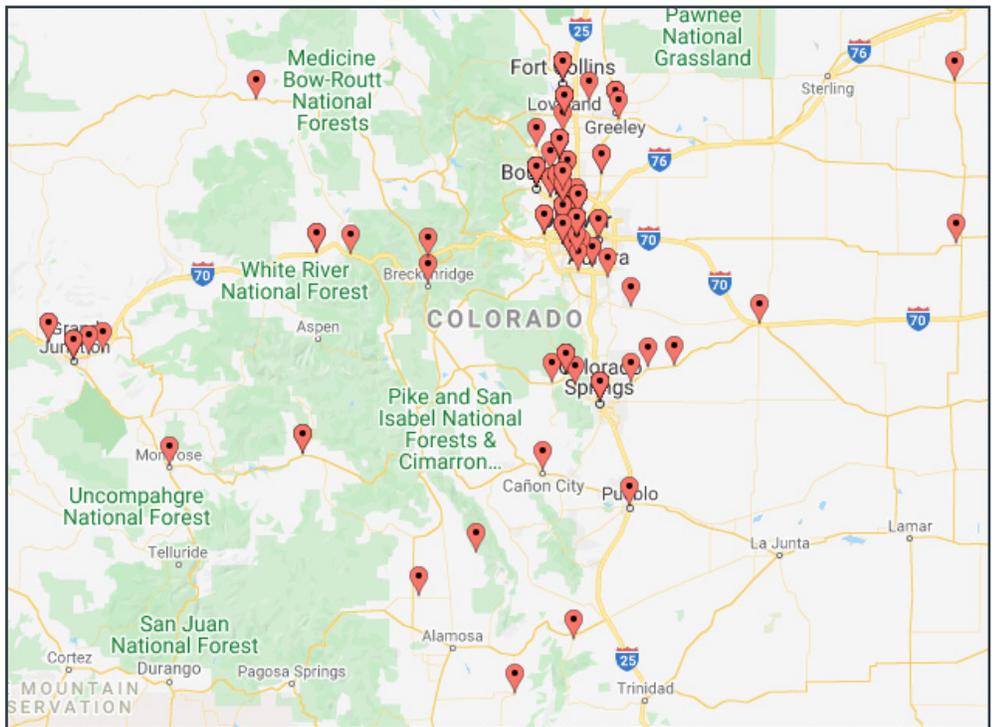
- "Todos los miércoles por la mañana tenemos personal de SRTS afuera que entrega billetes Viking que pueden usarse en la tienda PBIS de la escuela a cualquier estudiante de primaria/secundaria que haya ido en bicicleta o caminando a la escuela esa mañana".
- "Parte de nuestro presupuesto de subvenciones incluyó dinero para incentivos estudiantiles que brinden un mensaje positivo sobre caminar o andar en bicicleta de forma segura. Estos incentivos se entregarán a todos los estudiantes o se ganarán mediante una rifa basada en la participación en el día de ir a la escuela en bicicleta o caminando".
- "Un programa 'Tires-n-Tennies Tuesday' en el que las escuelas participantes competirían por el premio Golden Tire y los estudiantes que caminan o andan en bicicleta durante el 50 por ciento del año recibirían un obsequio de participación, como una botella de agua o un reflector, al finalizar".

- Autobuses escolares a pie y trenes para bicicletas: El 27 por ciento de los encuestados del programa utilizaban autobuses escolares regulares a pie y solo dos programas utilizaban trenes para bicicletas con regularidad. Los autobuses escolares a pie circulaban en su mayoría una o dos veces al mes, aunque un programa informó que circulaban autobuses escolares a pie tres o más días a la semana. Un programa informó que circulan trenes para bicicletas una o dos veces por semana. Las respuestas nacionales mostraron un porcentaje ligeramente mayor de estas actividades que ocurren regularmente: el 37 por ciento realizó autobuses escolares a pie, mientras que el 11 por ciento realizó trenes para bicicleta.
- Día de ir a la escuela caminando o en bicicleta: El 20 por ciento de los encuestados del programa iban caminando o en bicicleta a la escuela de forma semanal. Estos días crean más cambios e impulso en toda la escuela que un día anual al alentar y celebrar a los estudiantes que caminan o van en bicicleta a la escuela con eventos regulares. A nivel nacional, más programas están llevando a cabo estos eventos regulares: el 21 por ciento realizó días de caminata a la escuela al mes y el 20 por ciento realizó días de ir a la escuela caminando o en bicicleta semanalmente.

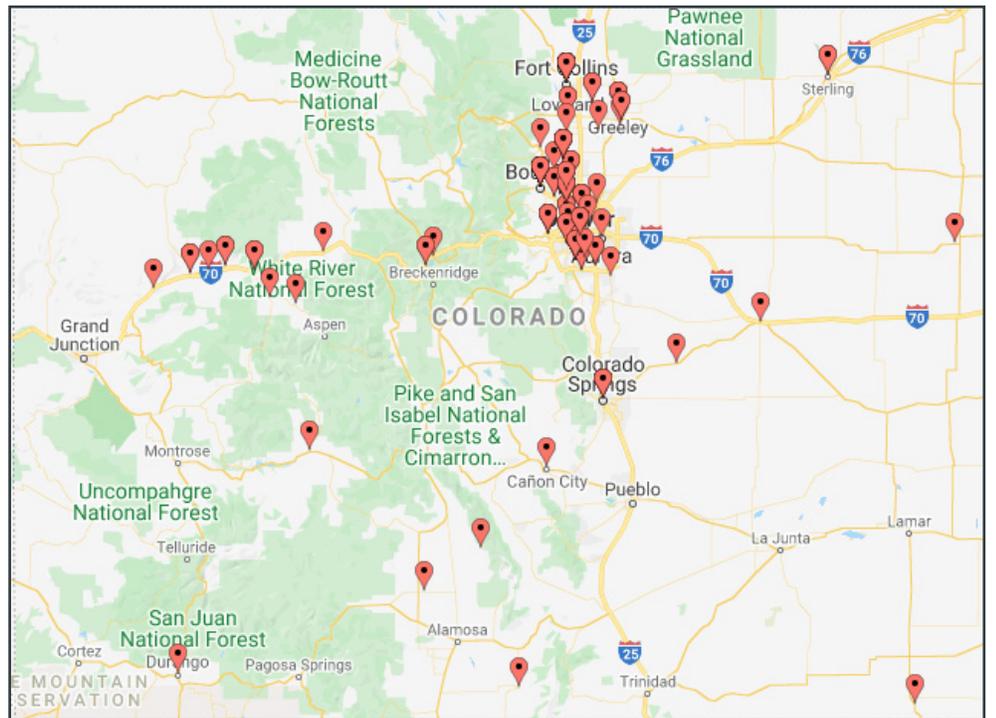
*“Una de nuestras mejores características en los días designados para caminar y andar en bicicleta es nuestro grupo World Drumming y el Conjunto de Jazz de octavo grado tocando para la escuela afuera mientras los estudiantes caminan o andan en bicicleta hasta el edificio. ¡Es una excelente manera de ser recibido!”*

-Bruce Geffen, Programa Safe Routes to School de la Escuela Secundaria Clague

## Participación en el Día de ir a la escuela caminando 2019



## Participación en el Día de ir a la escuela en bicicleta 2019



## Consideraciones de equidad

Los programas Safe Routes to School tienen el potencial de crear mayor equidad en nuestras comunidades o de aumentar las disparidades, dependiendo de si se priorizan las inversiones en comunidades de bajos ingresos y si los programas están diseñados y adaptados a las necesidades de diferentes grupos demográficos. Si bien la evaluación del impacto general en la equidad de salud de los programas de Safe Routes to School de Colorado estaba fuera del alcance de este informe, los programas de Colorado sí trabajaron con comunidades con distintos niveles de ingresos.

Sin embargo, los programas de Colorado no parecían tener actividades o iniciativas muy desarrolladas centradas en grupos específicos de estudiantes.

- De los encuestados del programa, solo un programa informó que trabaja con

la mayoría o con todas las escuelas de Título I (escuelas que atienden a un número sustancial de estudiantes de bajos ingresos), uno informó que trabaja con algunas (11 a 50 por ciento), 1/3 de los programas funcionó con pocas o ninguna escuela de Título I, más de la mitad de los encuestados no sabían o no estaban seguros si sus programas funcionaban con las escuelas de Título I.

- Dos programas indicaron que realizaron un acercamiento específico a estudiantes inmigrantes; uno señaló que tenían iniciativas enfocadas en estudiantes con discapacidades, y un programa indicó que hacían alcance específico a estudiantes de comunidades con mayores necesidades relacionadas con el puntaje del índice

de equidad establecido por su ciudad. Estos programas parecían implicar actividades de divulgación y adaptación de actividades, pero no necesariamente actividades adicionales. Un programa señaló: "Compartimos información específica sobre rutas y transporte con estudiantes con necesidades únicas de aprendizaje o movilidad. Personalizamos esta información para cubrir las necesidades únicas del estudiante". Esto es bastante consistente con las respuestas nacionales donde vimos pocos programas que realizaran actividades de extensión específicas a estos grupos de estudiantes.

## Estudio de caso: Matriz de equidad de Denver

Con más de 300 escuelas públicas y privadas en la ciudad de Denver, el programa Safe Routes to School del Departamento de Transporte e Infraestructura (Department of Transportation and Infrastructure, DOTI) de la ciudad buscaba una herramienta para gestionar equitativamente los recursos y evaluar las necesidades. El personal se encontró respondiendo a las solicitudes a medida que llegaban. Eso significaba que los vecindarios con defensores firmes obtendrían recursos y apoyo, pero era más difícil abordar la seguridad y el acceso en comunidades que no tenían una defensa tan sólida o conocimiento de que el apoyo estaba disponible.

El personal creó una herramienta que utiliza una colección de indicadores de datos a nivel de bloque censal, como tasas de accidentes, proporción de la población con obesidad y hogares sin acceso a automóviles, para evaluar la necesidad general. A cada indicador se le asigna una puntuación del 1 al 5 y algunos indicadores se ponderan según su relevancia para los objetivos de Safe Routes to School. Lo que surgió fue una representación visual clara de la alineación que muchos defensores ya entienden: los mismos vecindarios que tienen una mayor cantidad de accidentes también tienen una mayor exposición a toxinas y otros indicadores de mala salud.

Si bien el personal de Safe Routes to School de Denver apoya a todas las escuelas de la ciudad, prioriza qué escuelas reciben fondos de infraestructura dedicados según la matriz de equidad. El Departamento selecciona algunos vecindarios prioritarios utilizando la matriz y trabaja con varias escuelas en ese vecindario como un grupo para elaborar planes de viaje y abordar las necesidades. Lisa Díaz, administradora de salud pública del DOTI, cree que este enfoque funciona particularmente bien: "Con este enfoque, no solo estamos aplicando parches a pequeñas cosas en diferentes lugares, sino que buscamos en toda la red, a lo largo de calles y vecindarios enteros".

Este enfoque basado en datos puede ser un modelo útil para otros lugares que buscan enfatizar la equidad y priorizar la financiación limitada para proyectos de programación e infraestructura.

## Éxitos y lecciones aprendidas

Los programas informaron sobre una amplia gama de éxitos y lecciones clave aprendidas.

- Distintas partes interesadas: Muchos encuestados hablaron del beneficio de asociarse con niños, padres, escuelas, distritos escolares, miembros de la comunidad y municipios en un esfuerzo por fortalecer la programación y garantizar la sostenibilidad.
- “Es necesario contar con un maestro de educación física que esté interesado en el programa y comprometido a implementarlo bien”.
- Incentivos: Dar a las personas opciones sobre sus incentivos funciona mejor que prescribir un incentivo.
- “He descubierto que la política de bienestar escolar del distrito escolar es la mejor vía para sostener los esfuerzos, pero la financiación es siempre un factor limitante”.
- El cambio lleva tiempo: Adopte una visión a largo plazo del cambio de comportamiento y la mejora de la infraestructura.
- Evaluación: Una evaluación genuina es, en última instancia, crítica y difícil de establecer.
- Un programa expresó que deberían haber comenzado su trabajo con evaluación y políticas con todas las agencias asociadas. Ahora necesitan regresar y ponerse al día con esa parte del proceso para sea más fácil seguir adelante.
- Sostenibilidad: Es relativamente fácil empezar cosas y relativamente difícil sostenerlas a lo largo de los años.

“El mayor éxito reciente fue lograr que la ciudad de Berthoud trabajara hacia una política de calles completa e implementara un plan de mejora. La ciudad ha tenido un mayor crecimiento, pero muchos de los vecindarios aún se encuentran a una distancia razonable para caminar o andar en bicicleta, la infraestructura de la ciudad carece de aceras completas y carriles para bicicletas. Recientemente pudimos trabajar juntos en una subvención de infraestructura que proporcionará a la ciudad \$300,000 en nuevas aceras. Comenzarán la construcción de un corredor completo en el verano de 2019”.



Foto: Andy Fry



## Desafíos y oportunidades identificadas

Los coordinadores del programa identificaron una serie de desafíos.

- Inscripción abierta: Algunos coordinadores están pensando en cómo la elección de escuela afecta los picos de congestión al momento de desplazarse y otros aspectos de su programación. Si bien hay escuelas que participan constantemente con un gran número de estudiantes del área del vecindario, muchas escuelas no implementan la programación. Estas también son escuelas que tienen altas tasas de conducción y una participación baja o nula de PTO/PTA, lo que dificulta conseguir voluntarios y padres involucrados.
- Obtener la aceptación de la administración del distrito escolar puede presentar dificultades porque puede ser difícil llegar a ellos.
- Datos: Varios encuestados indicaron que es difícil medir el éxito y obtener datos de tendencias año tras año.
- Es un desafío acceder a una flota de bicicletas.
- "Formamos defensores de distritos escolares locales solo para que abandonen el distrito".
- Financiación: Los programas informaron dificultades para establecer un programa de cambio de comportamiento sostenible cuando las subvenciones solo duran dos años y es difícil encontrar otras fuentes de financiamiento a largo plazo para la programación de cambio de comportamiento. La financiación tradicional para este trabajo a menudo hace hincapié en la financiación de nuevos programas durante períodos cortos de tiempo. Las solicitudes para cualquier financiación pueden ser complejas y requerir mucho tiempo para completarlas e informarse sobre ellas.

“*Cuando analicé la subvención hace un par de años en relación con la construcción de carriles para bicicletas y aceras más anchas alrededor de nuestro vecindario, me pareció un trabajo de tiempo completo comprenderla y completarla. No tenemos suficientes voluntarios para hacerlo y personalmente no tenemos el tiempo.*”

- Sostenibilidad: Este trabajo es difícil de mantener. "Los niños y los padres que van a caminar o andar en bicicleta lo hacen todos los días, es posible que algunos lo hagan un día, pero es difícil de sostener".



## Estudio de caso: Involucrar a escuelas primarias diversas en Montrose

Los defensores del transporte activo en Montrose, CO, vieron que mejorar Safe Routes to School era una gran oportunidad para fortalecer el transporte activo en la ciudad en su conjunto. Montrose Area Bicycle Alliance (MABA) tomó la iniciativa y en 2019 lanzó la programación de Safe Routes to School en dos de las escuelas primarias más diversas de la ciudad: una en un vecindario de bajos ingresos y otra en un vecindario de altos ingresos.

“Pudimos trabajar con estudiantes con diferentes niveles de habilidad, algunos que llevaban muchos años andando en bicicleta y otros que nunca antes habían andado en bicicleta; estudiantes con diferentes dinámicas familiares, estudiantes con dos padres que trabajan y aquellos con un padre que se queda en casa; estudiantes con discapacidades y estudiantes de habla inglesa y española”, dijo MABA.

Los defensores entendieron que la diversidad de las escuelas seleccionadas requería una participación sensible al contexto, por lo que confiaron en gran medida en el personal de la escuela, como el director, el personal administrativo y los maestros de educación física, para ayudar a guiar sus esfuerzos.

“[El personal de la escuela] nos animó a brindar todas nuestras comunicaciones con los padres tanto en inglés como en español y ofreció servicios de traducción. También nos conectaron con sus comités asesores de padres para desarrollar una estrategia de participación”, dijo MABA.

El objetivo principal para el primer año fue generar conciencia en la comunidad sobre la nueva programación de Safe Routes to School. Utilizaron canales de comunicación de bajo costo, como boletines y cartas a posibles donantes que destacaban los beneficios de Safe Routes to School para toda la comunidad. También se acercaron a miembros de la comunidad empresarial.

MABA señala que “la concientización es el primer paso, al que se espera que le siga el desarrollo de defensores y la aceptación y el apoyo de toda la comunidad, con el objetivo final de institucionalizar la SRTS como una nueva norma”.

A pesar de la limitación de personal y financiación, realizaron dos días de programación exitosa para 400 estudiantes y recibieron un amplio apoyo.

“También recibimos apoyo de muchos tipos diferentes de empresas locales, desde tiendas de bicicletas hasta fabricantes y dentistas pediátricos. Esta asociación comunitaria fue un buen recordatorio de que SRTS es un programa valioso para toda la comunidad, no solo para los estudiantes”, dijo MABA.

Como seguimiento, los defensores elaboraron un informe resumido detallado que planean utilizar no solo como un registro del contenido del programa para uso futuro, sino también como punto de referencia para la recopilación de datos en el futuro. Recopilaron específicamente recuentos de viajes e información sobre las percepciones de los padres sobre ir a la escuela a pie y en bicicleta. Esta programación exitosa y la recopilación intencional de datos son una base sólida para el trabajo futuro de Safe Routes to School y un transporte activo más seguro para la ciudad en su conjunto.



## 6 Conclusión: Reflexiones y recomendaciones

A lo largo de los años, se han desarrollado y creado en Colorado muchas iniciativas locales sólidas de Safe Routes to School. Esto puede observarse a partir de la cantidad de programas que están floreciendo en los principales centros de población a lo largo de Front Range, especialmente en Denver y Boulder. Sin embargo, hay espacio para un crecimiento considerable en Safe Routes to School en Colorado con la ayuda del liderazgo y los recursos a nivel estatal. Hay importantes centros de población en el estado que tienen poca o ninguna actividad en Safe Routes to School. Además, los programas existentes tienen el potencial de lograr niveles de impacto mucho mayores.

Aunque el programa estatal puede proporcionar bajos niveles de financiación para muchos programas locales de Safe Routes to School, para una sostenibilidad real y un impacto integral, los programas deben poder contratar personal. Los fondos estatales para Safe Routes to School podrían ampliarse para brindar un apoyo más significativo a los programas de Safe Routes to School y para mejorar la seguridad en las calles en las zonas escolares de todo el estado. Muchas comunidades de todo el país están garantizando la longevidad y eficacia de sus programas Safe Routes to School proporcionando fuentes garantizadas de financiación local; más comunidades de Colorado harían bien en explorar este enfoque. Además, hay muchas escuelas y niños que no se benefician de Safe Routes to School, incluso en comunidades con programas sólidos. Más fondos, más personal y compromisos más firmes por parte de los funcionarios electos locales y otras partes interesadas tienen el potencial de mejorar significativamente la salud y la seguridad de los niños en Colorado.

## Recomendaciones a nivel estatal

- Hacer crecer y reforzar el programa estatal Safe Routes to School en CDOT, que incluye:
  - Explorar un fondo de mini subvenciones del programa Safe Routes to School como un método de baja barrera de entrada para proporcionar financiación de Safe Routes to School a las comunidades interesadas. Las mini subvenciones podrían comenzar en \$1000 y proporcionar financiamiento inicial para un autobús escolar a pie, una patrulla de seguridad estudiantil, incentivos y materiales para apoyar eventos de estímulo para caminar y andar en bicicleta, portabicicletas y otros artículos para apoyar programas para caminar y andar en bicicleta.
  - Continuar desarrollando una fuerte presencia estatal de asistencia técnica en Safe Routes to School, ya sea mediante contratación o dedicando suficiente tiempo del personal del CDOT; incluyen asistencia para la solicitud y asistencia para el desarrollo del programa.
  - Continuar con una estrategia de fomento de las comunicaciones que anime a los funcionarios locales y estatales a celebrar los Días de ir a la escuela caminando y en bicicleta y otros eventos regulares.
  - Crear una fuerte orientación a la equidad en el programa estatal Safe Routes to School a través de enfoques como la divulgación periódica; dar prioridad a las comunidades de bajos ingresos al otorgar fondos del programa Safe Routes to School; trabajar a nivel estatal para desarrollar recursos, materiales, actividades y relaciones para ayudar a los programas locales de Safe Routes to School a adaptar iniciativas para grupos demográficos específicos; fomentar solicitudes de comunidades con enfermedades crónicas o disparidades en las lesiones causadas por caminar y andar en bicicleta; etc.



- Proporcionar orientación sobre la recopilación, el seguimiento y la evaluación de datos a los programas.
- Desarrollar capacitación y recursos para programas locales sobre lo siguiente:
  - Descenso remoto y rutas seguras a las paradas de autobús
  - Pasar de actividades únicas como el día de caminar a la escuela a actividades más regulares como autobuses escolares a pie y bicicletas con supervisión.
  - Recursos específicos centrados en comunidades rurales, como orientación sobre cómo combinar Safe Routes to School con transporte escolar, abordar las preocupaciones sobre la vida silvestre y formas de promover caminar y andar en bicicleta de manera segura cuando la infraestructura es limitada.
- Garantizar que cualquier nuevo financiamiento estatal para transporte activo llegue rápidamente a las comunidades siempre que sea posible y se utilice para respaldar nuevas conexiones en todas las comunidades y con las escuelas.
- Ampliar la financiación a nivel estatal para programas locales e identificar financiación alternativa:
- Establecer multas de tránsito en las zonas escolares, pero también considerar los posibles problemas de equidad con el uso de multas. Seattle, el estado de Washington, Hawái y el estado de Arizona hacen esto específicamente para Safe Routes to School.
- Utilizar créditos de peaje como contrapartida para proyectos financiados con fondos federales. Estos podrían usarse para proporcionar fondos de contrapartida a comunidades de bajos ingresos/altas necesidades.

### Recomendaciones a nivel estatal, continuación

- Para fondos de transportes alternativos:
  - Limitar las transferencias de financiación de asistencia técnica y aumentar la obligación de financiación de asistencia técnica. La asistencia técnica es una de las mayores fuentes de financiación para las iniciativas locales de Safe Routes to School, y retener y gastar los fondos de la asistencia técnica es crucial para la salud y la sostenibilidad a largo plazo de los programas.
  - Dar prioridad a las comunidades con grandes necesidades en las asignaciones de asistencia técnica.
  - Proporcionar fondos de contrapartida para subvenciones de asistencia técnica en comunidades de bajos ingresos.
- Alentar a las comunidades a explorar mecanismos de financiamiento a nivel local para financiar a los coordinadores de Safe Routes to School y las actividades locales.
- Ampliar las pautas de construcción de escuelas del Departamento de Educación de Colorado para incluir pautas para la superficie máxima del sitio escolar, espacio mínimo para juegos al aire libre o actividad física y colocación de sitios escolares con parques y otros destinos relevantes.
- Realizar evaluaciones estatales periódicas de los niveles de ir a la escuela caminando y en bicicleta, así como de las diferencias en participación y seguridad entre grupos demográficos; comprometer recursos para maximizar los beneficios equitativos.
- Revisar las E utilizadas para definir un enfoque integral de Safe Routes to School para incluir Equidad y Compromiso y eliminar el Cumplimiento, de conformidad con el [marco de las 6 E recomendado por Safe Routes Partnership](#).



### Recomendaciones a nivel local

- Pocos programas locales informan tener una política o resolución local sobre Safe Routes to School. Aprobar políticas y resoluciones locales de Safe Routes to School con compromisos específicos, incluidas acciones de equidad, por parte de las juntas escolares y las jurisdicciones locales.
- Ampliar los socios del programa y asegurar compromisos de participación continua mediante el desarrollo de un grupo de trabajo multisectorial, un equipo asesor u otro comité de Safe Routes to School. Esto puede ayudar a abordar los problemas de rotación de programas que son comunes cuando los padres/voluntarios abandonan el programa cuando sus hijos ya no asisten a la escuela.
- Trabajar para identificar y asegurar fuentes de financiamiento a nivel local para Safe Routes to School, como apoyo de salud local y otras fundaciones, tarifas locales e inclusión en los presupuestos operativos de la ciudad/condado o del distrito escolar.
- Asignar recursos para aprovechar el impulso de los eventos de un solo día, como el Día de caminar a la escuela, para crear actividades más continuas, como autobuses escolares a pie o días de caminata y desplazamiento semanales o mensuales.
- Considerar desarrollar un programa de descenso remoto o Safe Routes to School a las paradas de autobuses escolares, especialmente en áreas suburbanas y rurales donde las distancias a la escuela son mayores.

## Referencias

1. United States Census Bureau, "Quick Facts, Colorado," <https://www.census.gov/quickfacts/CO>.
2. Centers for Disease Control and Prevention, "Chronic Disease Indicators," [https://nccd.cdc.gov/cdi/rdPage.aspx?rdReport=DPH\\_CDI.ExploreByLocation&rdRequestForwarding=Form](https://nccd.cdc.gov/cdi/rdPage.aspx?rdReport=DPH_CDI.ExploreByLocation&rdRequestForwarding=Form).
3. State of Childhood Obesity, "The State of Childhood Obesity in Colorado," <https://stateofchildhoodobesity.org/states/co/>.
4. State of Childhood Obesity, "State Policies to Prevent Obesity," <https://stateofchildhoodobesity.org/states/co/#policies>.
5. State of Childhood Obesity, "Adult Obesity Rates," <https://stateofchildhoodobesity.org/adult-obesity/>.
6. League of American Bicyclists, "Bicycling and Walking in the United States: 2018 Benchmarking Report," 2018, page 222, <https://bikeleague.org/benchmarking-report>.
7. 2018-19 Students with Chronic Absenteeism and Truancy Rate by District, <https://www.cde.state.co.us/datapipeline/2018-19chronicabsenteeismpdf>.
8. National Education Association, "Chronic Absenteeism NEA Research Brief," 2018, <http://www.nea.org/assets/docs/Chronic%20Absenteeism%20NBI%2057-2017.pdf>.
9. Smart Growth America, "Dangerous by Design: Colorado State Report," 2019, [https://smartgrowthamerica.org/app/uploads/2019/06/Dbd2019\\_State\\_CO.pdf](https://smartgrowthamerica.org/app/uploads/2019/06/Dbd2019_State_CO.pdf).
10. Smart Growth America, "Dangerous by Design: Colorado State Report," 2019, [https://smartgrowthamerica.org/app/uploads/2019/06/Dbd2019\\_State\\_CO.pdf](https://smartgrowthamerica.org/app/uploads/2019/06/Dbd2019_State_CO.pdf). National Highway Traffic Safety Administration, Traffic Safety Performance (Core Outcome) Measures for Colorado, <https://cdan.nhtsa.gov/stsi.htm>.
11. Safe Routes Partnership, "Transportation Alternatives Program-State of the States," 2019, <https://saferoutespartnership.org/sites/default/files/pdf/tap-state-states-dec-2019.pdf>.
12. Average annual funding from the Great Outdoors Colorado Connect Initiative.
13. Colorado Department of Transportation, Safe Routes to School Five-Year Strategic Plan 2017-2022, 2017, <https://www.codot.gov/programs/bikeped/safe-routes/assets/fiscal-year-2017-documents/csrts-external-strategic-plan-2017-2022>
14. <https://www.ruralhealthinfo.org/states/colorado>
15. UNC Highway Safety Research Center, Walk and Bike to School. "Who Biked or Walked?," <http://www.walkbiketoschool.org/registration/pastevents.php>.





# Safe Routes PARTNERSHIP

12587 Fair Lakes Circle #251  
Fairfax, VA 22033

[www.saferoutespartnership.org](http://www.saferoutespartnership.org)