Hoja informativa sobre Safe Routes to School

(al octubre de 2024)

Antecedentes

Hace cincuenta años, ir a la escuela caminando y en bicicleta era algo común; en 1969, aproximadamente la mitad de todos los estudiantes entre 5 y 18 años iban a la escuela caminando o en bicicleta. De hecho, los tiempos han cambiado. Según datos de la Encuesta Colorado Healthy Kids de Colorado de 2015, en la actualidad solo el 18,6 % de los estudiantes caminan, andan en bicicleta, andan en skate o utilizan otras formas de transporte activo hacia y desde la escuela. Muchos factores, incluida la distancia a la escuela, las preocupaciones por la seguridad y la creciente cantidad de tiempo dedicado a actividades sedentarias, han contribuido a una mayor dependencia de los vehículos para el desplazamiento de los estudiantes. Esto, a su vez, afecta negativamente la salud general y los niveles de actividad de los estudiantes. El cambio de modo de transporte ha aumentado la congestión del tráfico, la reducción de la calidad del aire y el deterioro de la salud de nuestros niños.

El concepto de Safe Routes to School (SRTS, por sus siglas en inglés) comenzó en la década de 1970 en Odense, Dinamarca, como resultado de la preocupación por la seguridad de los niños que iban a la escuela caminando o en bicicleta. No pasó mucho tiempo antes de que el impulso cobrara fuerza y se extendiera a nivel internacional. Aquí en Estados Unidos, el primer programa SRTS se inició en 1997 en el Bronx, un distrito de la ciudad de Nueva York. Ese mismo año, el Estado de Florida implementó un programa piloto. En agosto de 2000, el Congreso de Estados Unidos financió dos proyectos piloto SRTS a través de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA, por sus siglas en inglés). Estos pilotos exitosos sirvieron para generar interés en un programa nacional financiado con fondos federales y, en 2003, los defensores se reunieron para hablar sobre cuestiones e ideas del SRTS para desarrollar un programa nacional. En agosto de 2005, la legislación federal sobre transporte SAFETEA-LU destinó 612 millones de dólares al Programa Nacional Safe Routes to School (SRTS), que se gestionará a través de la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés).

Objetivos

Los objetivos de SRTS son:

1) Posibilitar y fomentar que los niños desde jardín de infantes hasta duodécimo grado, incluidos aquellos con discapacidades, vayan a la escuela caminando y en bicicleta.
2) Lograr 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 el tráfico y la congestión, el consumo de combustible y la contaminación del aire en las cercanías de las escuelas.

Fundamentos del programa

Las comunidades utilizan diferentes enfoques para que sea más seguro para los niños caminar y andar en bicicleta hacia y desde la escuela y para aumentar la cantidad de niños que lo hacen. El programa Colorado Safe Routes to School (CSRTS, por sus siglas en inglés) se diseñó en torno a componentes clave presentados por Safe Routes Partnership, una organización nacional que trabaja para promover la seguridad al caminar y desplazarse hacia y desde las escuelas. Estos componentes proporcionan un marco organizativo y se conocen como las cinco E (en inglés), que incluyen: Encouragement (estímulo), Education (educación), Enforcement (aplicación), Evaluation (evaluación) y Engineering (ingeniería). En los últimos años se agregó una sexta E (en inglés), Equity (equidad), para centrarse en la creación de comunidades saludables y prósperas para personas de todas las edades, razas, etnias, ingresos y habilidades.

En junio 2020, la Alianza de Rutas Seguras dejó de usar a la Policía en su marco, y la remplazó con Participación. Por consiguiente, se recomienda a los candidatos que soliciten financiamiento de Rutas Seguras a la Escuela de Colorado, que piensen en los componentes de sus proyectos de manera holística, utilizando la palabra correcta, aunque a veces se puede incluir a la Policía según las necesidades de la comunidad y del proyecto.

Descripciones del marco organizativo

- **ENGAGEMENT (participación)** es la base y el punto de partida de todas las iniciativas de Safe Routes to School. La participación consiste en escuchar a los miembros de la comunidad más afectados por un proyecto potencial (los estudiantes), así como a las familias, los maestros, los líderes escolares y las organizaciones comunitarias. Las coaliciones comprometidas trabajan para identificar los problemas que enfrentan en su comunidad y así ayudar a construir estructuras programáticas intencionales y sólidas.
- **EDUCATION (educación)** proporciona a los estudiantes y miembros de la comunidad destrezas y conciencia sobre la seguridad de los ciclistas y peatones, así como conocimiento de la amplia gama de beneficios que ofrece ir a la escuela caminando o en bicicleta. Los programas e iniciativas educativos pueden incluir currículos y talleres de educación sobre seguridad para ciclistas y peatones, y actividades prácticas que permitan al niño practicar en un entorno facilitado del "mundo real", como a través de rodeos de bicicletas o cruces de tráfico simulados.
- **ENCOURAGEMENT (estímulo)** ayuda a inspirar a los estudiantes y a los padres a intentar andar en bicicleta y caminar a la escuela, y a hacer del transporte activo una parte regular de sus rutinas. El estímulo incorpora eventos especiales como días de ir a la escuela a pie o en bicicleta, así como actividades y promociones continuas como mapas de rutas para caminar/andar en bicicleta, trenes para bicicletas y autobuses escolares a pie de SRTS.
- **ENFORCEMENT (aplicación)** tiene como objetivo alentar a todos los conductores a respetar las leyes de tránsito y compartir las carreteras de manera segura. Si bien los guardias de tránsito escolar, la participación de la policía y las políticas que fomentan del desplazamiento hacia y desde la escuela caminando y en bicicleta pueden contribuir a este objetivo, los resultados deseados también pueden lograrse a través de actividades de participación.
- **ENGINEERING (ingeniería)** es un elemento clave que permite que más niños caminen y vayan en bicicleta a la escuela de manera segura al abordar las necesidades específicas de una escuela. Las actividades de ingeniería pueden incluir reemplazar o

agregar aceras, instalar señales activadas para peatones, crear carriles para bicicletas, señales de zonas escolares, etc., para ayudar a lograr los objetivos escolares.

- **EVALUATION (evaluación)** ayuda a identificar problemas específicos que se traducen en obstáculos para que los estudiantes caminen o vayan en bicicleta a la escuela y a monitorear las tendencias a lo largo del tiempo para garantizar que las iniciativas sean efectivas. La evaluación incluye evaluar qué enfoques son accesibles; garantizar que un programa o iniciativa reduzca las disparidades en salud y aumente la equidad; identificar consecuencias no deseadas u oportunidades para mejorar la eficacia de los enfoques para comunidades específicas.

- **EQUITY (equidad)** está presente en todas las E, mediante el apoyo específico al objetivo de garantizar que las iniciativas y recursos de Safe Routes to School beneficien a todos los grupos demográficos. La equidad reconoce que diferentes personas tienen sus propias dificultades cuando se trata de beneficiarse de las iniciativas de Safe Routes to School, y que las comunidades pueden verse afectadas de manera desproporcionada por las desigualdades en salud, seguridad y transporte, entre otros obstáculos. Con esta perspectiva, centrarse en la equidad significa prestar especial atención para garantizar resultados seguros, saludables y justos para los estudiantes con discapacidades, estudiantes de bajos ingresos, estudiantes nativos americanos, estudiantes de color, estudiantes mujeres, estudiantes LGBTQ, estudiantes cuyas familias hablan un idioma distinto al inglés, estudiantes sin hogar y otros grupos demográficos.

Financiamiento

El financiamiento del programa Safe Routes to School ha evolucionado desde su inicio. A partir de 2005, hasta 2012 y nuevamente en 2014, el Programa Safe Routes to School fue financiado 100 % por el gobierno federal en virtud del proyecto de ley de transporte federal conocido como SAFETEA-LU. Bajo SAFETEA-LU, a cada estado se le garantizó al menos $1 millón cada año durante cinco años para el Programa Safe Routes. Este programa se consideraba de Ayuda Federal y requería administración y supervisión como tal.

Mientras estuvo bajo SAFETEA-LU, este programa financiado 100% por el gobierno federal no requirió contrapartida. Los proyectos financiados en el año fiscal 2013 se financiaron con dinero del nuevo proyecto de ley de transporte federal, MAP-21, aprobado por el Comité de Transporte del CDOT por un año. Para ser considerados para financiación, estos proyectos requerían una contrapartida en efectivo del 20% por parte de los solicitantes.

La Ley de Reparación del Transporte Terrestre de Estados Unidos, o Ley FAST, promulgada en diciembre de 2015, continuó el programa SRTS pero no asignó fondos específicos para el programa. Para los proyectos seleccionados en el año fiscal 2015, la financiación provino de fondos asignados por el estado de Colorado por un monto de $700.000 para proyectos que no sean de infraestructura únicamente. No hubo requisito de contrapartida y no se aplicaron los criterios de distribución geográfica. Se consideraron las escuelas con más del 50% de estudiantes elegibles para servicios gratuitos o de precio reducido.

Los proyectos de Safe Routes to School aún son elegibles para recibir financiamiento bajo todos los programas de carreteras. La resolución de Colorado ordenó a la Oficina de Gestión Financiera y Presupuesto (OFMB, por sus siglas en inglés) encontrar fondos para el programa SRTS de Colorado donde sea posible. Los fondos del Programa de Subvenciones en Bloque para Transporte Terrestre (STBG, por sus siglas en inglés) se utilizaron para financiar proyectos a partir del año fiscal 2017 y continúan utilizándose en la actualidad.

De acuerdo con las pautas de la FHWA bajo SAFETEA-LU, originalmente se requería que no menos del 10% y no más del 30% del financiamiento total se asignara a proyectos no relacionados con la infraestructura. Los fondos restantes se asignaron a proyectos de infraestructura y a la dotación de personal a tiempo completo para un puesto de Coordinador de Rutas Seguras en el CDOT. Este requisito fue eliminado con la aprobación de HB14-1301. Durante los años 2006-2018, los proyectos de infraestructura recibieron el 77,4% del financiamiento y los proyectos no relacionados con infraestructura el 22,6%.

Además de los requisitos federales, el estatuto de Colorado exigía anteriormente que los fondos se distribuyeran en función de la distribución geográfica de la población estudiantil K-8. HB14-1301 eliminó este requisito. En Colorado, aproximadamente el 75% de los proyectos se adjudicaron a áreas urbanizadas (MPO, por sus siglas en inglés) y el 25% a áreas rurales (TPR, por sus siglas en inglés). No existe una fórmula que proporcione financiación para cada TPR.

El prorrateo de Colorado ha oscilado entre $1.0 millón en 2005 y un máximo de $3.02 millones en 2011. Los fondos SAFETEA-LU estuvieron disponibles para SRTS hasta 2012, cuando se autorizó el nuevo proyecto de ley de transporte, MAP-21. Según MAP-21, los proyectos de infraestructura SRTS de Colorado se combinaron con otros programas y se incluyeron dentro del Programa de Alternativas de Transporte (TAP). Debido a que la cantidad de fondos federales para TAP se redujo del nivel anteriormente asignado a Mejora del Transporte (TE), la Comisión de Transporte del CDOT decidió no designar una porción específica de los fondos de TAP para SRTS después del año fiscal 2013. Por lo tanto, los fondos disponibles para proyectos en el año fiscal 2014 fueron los fondos restantes de SAFETEA-LU resultantes de ahorros o retiros de proyectos.

En noviembre de 2021, se promulgó la Ley de Empleo e Inversión en Infraestructura de 2021 (IIJA, por sus siglas en inglés). Esta Ley de Infraestructura Bipartidista amplió la elegibilidad del Programa Safe Routes to School a escuelas hasta el grado 12, y agregó elegibilidad para proyectos de Safe Routes to School a través del Programa de Mejora de la Seguridad en las Carreteras de casi $17 mil millones por año, incluso para su uso en capacitación y educación. En respuesta a la nueva legislación, el Departamento de Transporte de Colorado comenzó a explorar formas de apoyar la programación de Safe Routes to School desde la escuela primaria hasta la secundaria como parte de su actualización planificada del Plan Estratégico.

Compromiso de apoyar a las comunidades

Por lo general, los proyectos de Safe Routes to School financiados mediante subvenciones requieren una contrapartida en efectivo del 20% de la agencia local. Sin embargo, poco después de publicar nuestra convocatoria para Proyectos de Safe Routes to School para el año fiscal 2021, se tomó la decisión de destinar aproximadamente $2 millones de $7 millones disponibles para subvenciones para apoyar a las comunidades que experimentan dificultades debido a COVID, cubriendo el 100% del presupuesto del proyecto. Para ser considerado, el solicitante tenía que cumplir con la elegibilidad inicial y demostrar una tarifa de almuerzo gratis o reducido del 75% o más en *cada* escuela con la que planeaba trabajar y demostrar cómo el COVID afectó en términos financieros a la comunidad dentro de las secciones narrativas de la solicitud en línea.

Para promover el compromiso del CDOT de apoyar a las comunidades con necesidades adicionales, el ciclo de financiación del año fiscal 2023 introdujo el uso de la matriz de financiación de los Fondos de Opciones Multimodales (MMOF, por sus siglas en inglés), investigada y examinada minuciosamente, como mecanismo para identificar comunidades

elegibles para recibir financiación del 100% para su proyecto SRTS. Para calificar para el requisito de no contrapartida, las comunidades de los solicitantes de la subvención de Safe Routes to School de Colorado deben estar en uno de los ciento treinta y cuatro municipios determinados mediante la utilización de la matriz, que utiliza una combinación de criterios que representan varias características de la población, número de pasajeros en transporte público y otros factores. Entre estos criterios se incluyen la población en edad escolar, los accidentes de bicicletas y peatones, los impactos desproporcionados en las comunidades y más.

Gestión de subvenciones

El programa CSRTS se administra a través de la Sección CDOT de Caminos para Bicicletas, Peatones y Carreteras secundarias de la Subdivisión de Planificación Multimodal de la División de Desarrollo del Transporte. Los fondos CSRTS se otorgan mediante un proceso competitivo a nivel estatal.

CSRTS desarrolló una aplicación para solicitar propuestas de proyectos de partes interesadas de todo el estado. Para postularse, los solicitantes deben ser una subdivisión política o una entidad tribal del estado. Las organizaciones sin fines de lucro pueden postularse. Para ello, deben asociarse con el distrito escolar o el gobierno local para la administración del programa. El solicitante debe demostrar la necesidad de desarrollar su proyecto a través de datos, narrativa y presupuesto, y demostrar el apoyo al proyecto dentro de la comunidad.

Un Comité Asesor de nueve miembros, designado por el Director Ejecutivo del CDOT, revisa y califica todas las solicitudes y recomienda proyectos a financiar. Todas las solicitudes de proyectos de capital también son revisadas por las regiones apropiadas del CDOT para obtener comentarios al Comité Asesor sobre el proyecto, incluidos precios, cronogramas y cuestiones relacionadas con los derechos de paso y servidumbres.

El cronograma desde la entrega de los proyectos hasta su contratación demora entre 9 y 10 meses. Los beneficiarios que no son de infraestructura tienen dos años para completar sus proyectos, mientras que los beneficiarios de infraestructura tienen tres años para completarlos. Una vez seleccionados, los proyectos de infraestructura son administrados por las oficinas regionales del CDOT. Todos los demás proyectos se gestionan dentro de la Unidad de Bicicletas y Peatones del CDOT.

Desde 2005 hasta 2025, se recibieron 595 solicitudes de todas las regiones del estado para solicitar más de $80 millones en financiación. Ciento cuarenta y un (151) proyectos de infraestructura y 149 proyectos que no son de infraestructura (incluidos 3 proyectos a nivel estatal: plan de estudios para bicicletas/peatones, plan de estudios curricular relacionado con andar en bicicleta y caminar que coincida con los estándares educativos estatales, y un proyecto actual para desarrollar coaliciones SRTS en cinco comunidades en todo el estado) recibieron $44,043,597.

Proyectos

CSRTS financia dos tipos de proyectos:

- Infraestructura (capital) como iluminación, señalización de calles, estacionamientos para bicicletas, aceras, señalización, etc. Además de estas mejoras de capital, todos los proyectos de infraestructura también deben completar un componente educativo en su adjudicación.
- Programas que no son de infraestructura (educación, estímulo y aplicación).

Los proyectos educativos pueden incluir capacitación en seguridad para peatones y capacitación en seguridad para ciclistas. El estímulo puede ser rodeos en bicicleta, día de caminar o ir en bicicleta a la escuela.

Planes estratégicos

2017 – 2022

El primer Plan Estratégico de Rutas Seguras a la Escuela de Colorado es un plan de cinco años que empezó en el 2017 y continuó hasta el 2022. Guiado por la visión de este plan sobre cómo CSRTS puede lograr que más niños vayan y vengan de la escuela caminando y en bicicleta, CDOT y sus socios del programa lograron grandes avances en la duración de su implementación. Debajo se describen algunos logros específicos relacionados con los objetivos más importantes.

Objetivo uno: Demostrar que más niños van y vienen de la escuela caminando y en bicicleta como resultado de CSRTS.

CSRTS llevó a cabo un análisis completo para determinar la información disponible, comprender las referencias actuales, y establecer objetivos audaces y específicos.

Objetivo dos: Crear un proceso de solicitud de subvenciones que sea fácil, de modo que más agencias postulen y compitan por el financiamiento.

CSRTS cambió el enfoque de su proceso de subvención pasándolo a una solicitud digital en línea. También se esforzaron por hacer que el proceso sea simple, más eficaz y transparente. Se implementaron asesorías personalizadas sobre la subvención. Se establecieron criterios para que las comunidades elegibles reciban un financiamiento total (se les exoneró del pago del 20%).

Objetivo tres: Crear conciencia sobre lo eficaz que es el programa al lograr que los niños vayan caminando y en bicicleta a la escuela.

CSRTS elaboró el primer informe del Censo en Colorado, el cual describió el estado de SRTS en Colorado.

Objetivo cuatro: Influir en las decisiones políticas que promuevan y apoyen iniciativas donde más niños vayan y vengan de la escuela caminando y en bicicleta.

SRTS elaboró el informe de apoyo de SRTS usando la herramienta Smart School Siting, a fin de ver cómo las partes interesadas locales pueden localizar escuelas que necesiten apoyo en cuanto a lograr que los niños vayan y vengan de la escuela caminando, en bicicleta y en ruedas.

Objetivo cinco: Desarrollar habilidades en las comunidades para que inicien, mantengan y sostengan SRTS.

CDOT creó y diseminó una amplia gama de recursos, que incluyen seminarios virtuales gratuitos, boletines informativos, y guías, a fin de ayudar a las comunidades de todo Colorado a iniciar, mantener y hacer crecer los esfuerzos de Rutas Seguras a la Escuela.

2023 – 2028

En diciembre 2022, el Departamento de Transporte de Colorado empezó el proceso de creación de un nuevo Plan Estratégico de Cinco Años, con la meta de terminarlo a fines del

2023. Se contrató al asesor Michael Baker International para que obtenga la opinión de la población de todo el estado. Los métodos incluyen una amplia distribución de una encuesta, pequeños grupos de enfoque, y entrevistas individuales. Las diversas respuestas se utilizaron para crear prioridades, metas, y estrategias específicas que van en el nuevo plan, las cuales guían el marco de la seguridad de los estudiantes de Colorado, desde kindergarten hasta doceavo grado, para que vayan a la escuela caminando y en ruedas, así como para las comunidades en general.

El nuevo plan estableció tres objetivos principales para impulsar la visión general de hacer de Colorado un lugar seguro para que los niños, desde kindergarten hasta doceavo grado, vayan y vengan de la escuela caminando, en bicicleta y en ruedas, sin importar donde vivan. Cada objetivo tiene sus propias estrategias, y reflejan las prioridades expresadas por los socios, las partes interesadas y todos aquellos que estuvieron involucrados en el desarrollo del plan. Todos los objetivos fueron diseñados para ampliar el alcance e impacto del programa de Rutas Seguras a la Escuela en todo Colorado; y para apoyar aun más a las ciudades o escuelas que ya han implementado el programa, y dar la bienvenida al programa a nuevas comunidades, escuelas y coaliciones.

Los tres objetivos son los siguientes:

Objetivo uno: Seguir aumentando la habilidad de las comunidades de Colorado en cuanto a Rutas Seguras a la Escuela.

Las estrategias consisten en organizar entrenamientos frecuentes sobre temas relevantes en la comunidad de Rutas Seguras a la Escuela; proveer manuales y otros recursos que puedan descargarse de la página web de CDOT; ofrecer asistencia técnica para los candidatos que soliciten suvenciones de Rutas Seguras a la Escuela; y determinar y crear un enfoque para incluir del noveno al doceavo grado en el programa.

Objetivo dos: Mejorar el programa de Rutas Seguras para satisfacer las diferentes necesidades y habilidad de las comunidades de Colorado.

Las estrategias consisten en identificar comunidades que han sido impactadas de manera desproporcionada, usando evidencias; y crear un enfoque integral para aquellas comunidades, el cual incluye asistencia técnica para la solitud de subvenciones de Rutas Seguras al a Escuela, uso de una matriz de equidad o su equivalente, estrategias de comunicación, y fortalecer las alianzas.

Objetivo tres: Ampliar las alianzas de colaboración para mejorar el programa de SRTS.

Las estrategias consisten en ampliar la colaboración con el Departamento de Salud Pública y Medioambiente de Colorado (CDPHE, por sus siglas en inglés), de modo que se refuercen las actividades mutuamente; y crear y desarrollar alianzas nacionales, estatales y/o locales con el objetivo en común de elevar el sistema de evaluación en todo el programa de Rutas Seguras, debido al cierre de la Base de Datos del Sistema de Evaluación Nacional.

Agosto 2020 La máxima cantidad que podía solicitarse en una subvención de Rutas Seguras a la Escuela de Colorado para proyectos de infraestructura, era de $750,000. Luego, esta cantidad aumentó a 1 millon de dólares al inicio del Año Fiscal 2025.

Mayo 2024 CSRTS introdujo el nuevo Plan Estratégico de cinco años, el cual guía el marco de la seguridad de los estudiantes de Colorado, desde kindergarten hasta doceavo grado, para que vayan a la escuela caminando y en ruedas, así como para las comunidades en general, hasta el año 2028.