

Camino escolar. Guía Técnica

El camino escolar, una medida para
la movilidad sostenible y segura

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA
Seguritate eta Salbuerkarako Zerbitzua
Tráfico Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD
Viceministerio de Seguridad
Dirección de Tráfico

Camino escolar. Guía Técnica

El camino escolar, una medida para
la movilidad sostenible y segura

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA
Tráfico Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD
Dirección de Tráfico

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Un registro bibliográfico de esta obra puede consultarse en el catálogo de la Biblioteca General del Gobierno Vasco: <http://www.euskadi.net/ejgvbiblioteca>

Edición: Noviembre 2013
© : Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco
Departamento de Seguridad
Internet: www.euskadi.net/trafico
Edita: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco
C/Donostia-San Sebastián kalea, 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz

Director: Ignacio Eguiara Garay
Autor: Isabel Prieto de Blas
Diseño: www.tk-taldea.com

ISBN: ---
D.L. ---

Índice

1. INTRODUCCIÓN	7
2. LÍNEAS DE ACTUACIÓN	8
3. EJEMPLOS DE MEDIDAS DESDE CAMINO ESCOLAR	9
3.1. INTERVENCIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS	9
3.2. INTERVENCIONES CON LA LEGALIDAD VIGENTE	10
3.3. INTERVENCIONES SOBRE LAS ACTITUDES	11

Presentación

En la última década especialmente, estamos asistiendo a una transformación en nuestras ciudades, una pugna si se quiere, por recuperar lo que ideologías y tendencias pasadas nos robaron con respecto al espacio público.

En estos años, esta búsqueda por identificar los problemas de seguridad y movilidad en nuestras ciudades, nos ha llevado a identificar qué es lo importantes en nuestras ciudades. Ante el paradigma pasado, en el que nuestro espacio urbano era regido y diseñado en función de intereses económicos que poco o nada tenían que ver con garantizar la calidad de vida de las personas, llevamos ya algún tiempo intentando invertir esta tendencia y poner en el centro del diseño de nuestras ciudades y de nuestras vidas la calidad del espacio público.

Es en un contexto de la Sostenibilidad de la vida, término acuñado desde una corriente de la Economía, lo que nos hace poner el énfasis en la calidad de vida y la seguridad de los más indefensos en la ciudad, ante un tráfico empoderado, atronador, segregador, contaminante y antidemocrático. Y es que las concesiones realizadas por los diseños de las ciudades en pro de la velocidad y la gestión del tráfico sin atascos, ha contribuido durante más de un siglo, al diseño de unas ciudades a escala mundial en modelos claramente insostenibles desde el punto de vista humano y ambiental.

Tanto es así, que en la actualidad los Planes de Seguridad Vial, Planes de Movilidad Sostenible, locales o Sectoriales, hablan de cómo invertir esta tendencia que nos ha dejado millones de muertos por accidentes de tráfico en todo el mundo, millones de euros de inversión en medidas paliativas y diseños urbanos a menudo asfixiantes para la vida e insostenibles desde el punto de vista ambiental.

Este reto, supone recuperar el ámbito urbano para la convivencia y el encuentro, en el que mujeres y hombres, niñas y niños, encuentran a diario todavía hoy, serias dificultades para realizar sus desplazamientos dentro de los parámetros que se consideran sostenibles. Es decir en un entorno en el que los desplazamientos que primen sean los realizados a pie, en bicicleta y en transporte público. Aquellos que nos permiten percibir nuestras calles a una escala y a una velocidad a humana. Unos desplazamientos de calidad, pero también seguros. Serían desplazamientos a otro ritmo que nos permitan disfrutar y saborear del propio hecho de desplazarse por la ciudad, en la línea de los que propugna el movimiento Slow en toda Europa.

Son muchas las medidas que estos últimos años se han ido implementando para este nuevo modelo de ciudad, este nuevo paradigma en el cual las personas son el centro y el espacio urbano, un espacio de calidad.

1. Introducción

A lo largo de los últimos años siete años, el Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de Donostia - San Sebastián, nos ha permitido contribuir y participar de este reto que supone devolver la ciudad a la ciudadanía a través de una medida como es el Camino Escolar y que al ser en su día la primera medida de este estilo que se ponía en marcha en Euskadi y una de las primeras del Estado, nos ha permitido experimentar e innovar, diseminando después estas medidas a otros municipios vascos, que es lo que se quiere propiciar con la presente guía.

En el siguiente elenco todas las medidas que se describen, van georeferenciadas, aportando el nombre de aquellos municipios y/o centros escolares en cuyas inmediaciones se ha implementado la medida correspondiente.. En ocasiones importando técnicas que buscan la ralentización de nuestro frenético ritmo en la ciudad, a través por ejemplo del calmado de tráfico o las Areas 30. Pero también se aboga por un cumplimiento escrupuloso de la ley, que en el caso de la indisciplina vial es la responsable de innumerables sustos y miedos de nuestros menores.

Como tercera pata de este proyecto y de una manera muy especial, el Camino Escolar aporta como metodología la incorporación de las conocidas en movilidad como “medidas blandas”, que proceden del ámbito sociológico y que incorporan el trabajo en el cambio de hábitos y actitudes como base fundamental de reorientar lo que ocurre en nuestras ciudades.

Esta es pues una invitación a utilizar el Camino Escolar como herramienta técnica básica para mejorar la movilidad sostenible y segura en nuestras ciudades, pero además como un medio para trabajar aquellas actitudes y hábitos que hagan posible que nuestras niñas y niños sean capaces de ir a la escuela con sus iguales, por que la ciudad será ese lugar agradable, sostenible y seguro donde queremos vivir.

Como se dice en la presentación, en términos de movilidad se está recorriendo un camino diferente en los últimos años y queremos contribuir a este cambio desde la perspectiva en la que lo importantes sean las personas.

Por eso el Camino Escolar nos ofrece la posibilidad de trabajar en la ciudad como en un laboratorio, en el que están sucediendo muchas cosas últimamente. Se trata pues de toda una oportunidad y un reto por ser originales y por que no, transgresores con los prejuicios, en aras a un objetivo de disfrutar de una ciudad mejor. Pensar la ciudad CON las mujeres , CON los niños y niñas CON las personas con dificultades de movilidad y NO PARA. Porque si no, corremos el riesgo de repetir los errores del pasado, además de perdernos la riqueza que supone el construir de forma conjunta.

Las medidas que se plantean en esta Guía hablan de calmado de tráfico, de itinerarios seguros, de visibilidad, de diseños de ciudad respetuosos con las personas, pero también de qué la tecnología por si sólo no nos hará avanzar si paralelamente no transformamos nuestros hábitos y costumbres, empezando por el yo, el aquí y el hoy.

Todas ellas han sido ya implantadas con éxito, como se podrá comprobar, en algunos municipios de Euskadi, lo que nos habla de su validez. En algunos casos se trata de medidas puntuales, con una importante inversión económica, en otras supone empezar procesos lentos pero duraderos y enriquecedores.

La propia Consejería de Interior, a través de la Dirección de Tráfico lleva años contribuyendo a este cambio y es en ese contexto de cambio en el que se enmarca la actual publicación.

La presente Camino Escolar - Guía Técnica, fue concebida para ser inicialmente parte de la Guía para la movilidad urbana y segura que recientemente se ha reeditado por esta Dirección dentro de las publicaciones de Movilidad, a ello se debe el formato escueto y de ficha técnica de cada una de las medidas.

Está orientada a servir de referencia a técnicos municipales a los cuales de una manera u otra, les toque acercarse a la realidad de los caminos escolares en sus municipios y no cuenten con grandes recursos y/o personal, aspirando a ser un material de apoyo en un primer momento a la hora de valorar las posibles medidas correctoras o procesos de cambio a más largo plazo. En cualquier caso nace con vocación de ser desarrollada más allá de las concisas pistas que en ella se aportan. Invitando a copiar, reproducir, adecuar y preguntar y compartir cada uno de las medidas que se mencionan.

2. Líneas de actuación

La GUÍA TÉCNICA-CAMINO ESCOLAR, está dividida en tres apartados fundamentalmente.

Un primer apartado en el que los ejemplos que se recogen tienen que ver con la intervención sobre las infraestructuras. Aquellas transformaciones que cambian nuestras calles y especialmente el entorno de los centros escolares en tanto que zonas especialmente sensibles.

Con descripciones concretas aplicadas en el entorno de los centros escolares, pero que pueden ser extrapolables al conjunto de equipamientos de una ciudad, sean educativos, culturales, sanitarios, etc.

La segunda parte ahonda en la necesidad de acotar la indisciplina que unos hábitos largamente practicados y consentidos en el uso, y a menudo en el abuso, de la utilización del coche privado, han desencadenado y provocan en la puerta de los centros escolares graves conflictos a diario, en ocasiones con resultado de atropello de un escolar.

A este respecto cabe señalar para la reflexión, que en estos casos en los que se produce un atropello de un escolar en la puerta o cercanía de la puerta del centro, los adultos implicados en el mismo frecuentemente son otras madres y padres del centro, cuando no profesorado del mismo.

En la tercera y última parte se abordan aquellos ejemplos de intervenciones relativas al cambio de actitudes, lo que podríamos denominar en sentido amplio, sensibi-

lización. En este apartado, se dan así mismo algunas pinceladas de los procesos participativos que se están abriendo de forma simultánea en numerosos municipios de Euskadi, bajo la denominación de Camino Escolar.

Probablemente este último es el apartado más ambicioso de la Guía, por que nos habla de una transformación del entorno que nos rodea desde el comportamiento y en definitiva, porque nos hace replantearnos el modelo de ciudad que queremos y que buscamos, tejiendo redes en la comunidad.

Muchos de los preceptos que aparecen en esta última parte están inspirados o directamente tomados de un proyecto pedagógico ya muy conocido entre nosotros, como es la "Cittá dei bambini" del pedagogo italiano F.Tonucci, que aboga por utilizar la ciudad como un lugar para experimentar, tomando como referencia la capacidad y autonomía de las niñas y niños para ir andando sin personas adultas a la escuela. Esta vara de medir, nos habla de una ciudad con niños y niñas jugando en la calle como una ciudad sana o una ciudad en la que los niños y niñas corren riesgos y están reclusos en casa, como una ciudad enferma.

3. Ejemplos de medidas desde Camino escolar

3.1. INTERVENCIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS

Las intervenciones sobre las infraestructuras en nuestras ciudades, se hacen indispensables, si estamos hablando de recuperar una ciudad para el encuentro, para la socialización de adultos y de menores, donde prime un reparto más democrático del espacio público entre vehículos y peatones.

Las líneas primordiales de intervención nos hablan en toda Europa de una premisa fundamental; reducir la velocidad. Por ello desde el anterior y genérico 50 km/h que prevalece en casco urbano, son muchas las ciudades que han adoptado ya por el 40 km/h en sus términos municipales y otras que aún más comprometidas con los más débiles de la vía buscan el 30km/h.

Que duda cabe que niños y niñas son considerados en el grupo de los más vulnerables de entre los usuarios de la vía pública y por ello los entornos de los centros escolares son el punto más sensible de sus itinerarios cotidianos.

Junto a las anteriores, otras medidas de calmado de tráfico como los diseños amplios y libres de vehículos o las elevaciones de los pasos de cebra en las inmediaciones de la entrada de los colegios, son algunas de las medidas que deberían formar parte de los nuevos diseños en los perímetros de los centros escolares, como de las rectificaciones de situaciones peligrosas.

Este apartado también recoge intervenciones en términos de eliminación de obstáculos y refuerzo de la visibilidad, alineación de elementos de mobiliario urbano, rebajes en aceras y diseños de vía al mismo nivel, entre otras. Todos aquellos ejem-

plos que sirvan para mejorar la calidad de la ciudad que les ofrecemos a nuestros niños y niñas para que descubran los rincones de una ciudad que necesita de su presencia en la calle, por que ésta nos hablará de nuestra propia seguridad.

3.2. INTERVENCIONES CON LA LEGALIDAD VIGENTE

Este apartado va dirigido a estimular una reflexión entorno a la apropiación indebida del espacio público de unos usuarios frente a otros, como es el de los usuarios con vehículo a motor sobre los ciclistas, peatones y usuarios del transporte público.

Tanto es así que una de las situaciones que a diario más riesgo entraña para los niños y niñas en su itinerario peatonal al colegio, son la serie de infracciones que sobre el Código de la Circulación cometen los padres y madres de su propio centro escolar con sus vehículos.

Todos conocemos las fuertes situaciones diarias, sufridas por los niños y niñas en el punto más cercano a la puerta del colegio, en forma de coches mal aparcados, invasión de aceras y zonas peatonales y toda suerte de ilegalidades perpetradas bajo la falacia de la falta de tiempo, de aparcamiento o incluso razones climáticas.

Un coche a demasiada velocidad pasando por la puerta de un colegio es un riesgo claro, pero no lo es menos la concentración de coches que hacen a los niños y niñas invisibles frente al tráfico, la invasión de espacios reservados para peatones o los ciclistas. Y sin embargo analizando las situaciones de peligro con resultado de heridos de cualquier tipo, en las puertas de los colegios en Euskadi en los últimos años, es el propio colectivo de madres y padres el que se vé implicado en ellos mayoritariamente.

Por sí mismo, este hecho nos debería invitar a una reflexión, sobre lo que comunemente sentenciamos cómo lo mejor para nuestros hijos, cuando por ejemplo debemos decidir cual será el centro educativo más adecuado para su matriculación en la etapa de la Educación Obligatoria fundamentalmente. Ya que éste hecho marcará su movilidad y la nuestra como adultos durante más de una década.

Mientras este tipo de reflexiones y otras de este mismo tipo van calando en la sociedad y van transformado nuestras actitudes como sociedad, debemos garantizar que la ley proteja a nuestros niños y niñas, simplemente haciendo cumplir la Ley. En unos casos será el Código de la Circulación, en otros la Normativa Municipal, pero en todo caso simple y llanamente haciendo cumplir la ley y sancionando aquellos comportamientos temerarios, estaremos ya preservando y haciendo sitio a otras formas de moverse más sostenibles y amigables.

3.3. INTERVENCIONES SOBRE LAS ACTITUDES

En este tercer y último apartado, se analizan algunas de las intervenciones que tienen que ver con implicar en el proceso al mayor número de personas posible, reflexionando e interviniendo como parte de la Comunidad Educativa.

Una comunidad educativa en sentido amplio, en el que sea el conjunto de la sociedad la que se implica en la educación de los niños y niñas en un ejercicio de responsabilidad compartida, más allá de madres, padres y profesorado.

Este tipo de intervenciones, están basadas en la participación de proximidad. En realizar observaciones sobre el entorno más inmediato de forma colectiva y aportar soluciones de mejora. Así por ejemplo se mencionan experiencias como la Agenda 21 local y escolar y su altísimo potencial como elemento legitimador de los cambios en un sociedad.

Así por ejemplo la creación de grupos de trabajo en términos de movilidad ,que aúnen personal de los centros escolares y del propio ayuntamiento facilita muchísimo la labor de realizar por ejemplo el Diagnóstico, así como la identificación de las medidas del Plan de Acción.

La organización de experiencias piloto del tipo “Andando o en Bicicleta a la escuela”, visibilizan las posibles carencias y dificultades que ofrece la vía, así como oportunidad de acometer los cambios fundamentales con criterio de calidad para las personas.

En este ámbito de trabajo, la Agenda 21 local y escolar ofrecen toda una metodología, así como la posibilidad de incorporar la Participación al municipio, ingrediente fundamental si de cambiar hábitos se trata.

Las experiencias de Camino escolar son ya abundantes en los últimos años en nuestros municipios. Los objetivos que persiguen, independientemente del Area municipal que las promueva, son los de incidir en los hábitos de movilidad de nuestras ciudades en favor de intereses colectivos tales como garantizar la movilidad sostenible y segura empezando por niños y niñas.

En este apartado se parte de la premisa, de que la autonomía de niños y niñas es fundamental para su desarrollo cognitivo y emocional como ya se mencionó en la introducción, ligado a todo un proyecto pedagógico que lo sustenta. Ligado a este fundamento y a un nuevo concepto de ciudad donde prime la calidad, la seguridad de niños y niñas es una pieza clave.

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Diseño de una zona de accesibilidad peatonal garantizada, libre de vehículos

Se trata o bien de peatonalizar el tramo de la calle inmediata a la puerta de entrada o de ensanchar la acera existente de forma muy importante, segregándola del tráfico rodado.

VENTAJAS

- La seguridad de los menores y sus familias es máxima, ya que en los momentos de entrada y salida los niños y niñas acceden a un espacio libre de coches.
- Disminuye notablemente la posibilidad de atropello de menores.
- La accesibilidad es total para sillas de niños, así como para personas con movilidad reducida.
- Gran visibilidad.

INCONVENIENTES

- Supone una intervención física importante.



Ikasbide Ikastola, Donostia-San Sebastián

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Accesibilidad garantizada. Rebajes y zonas al mismo nivel

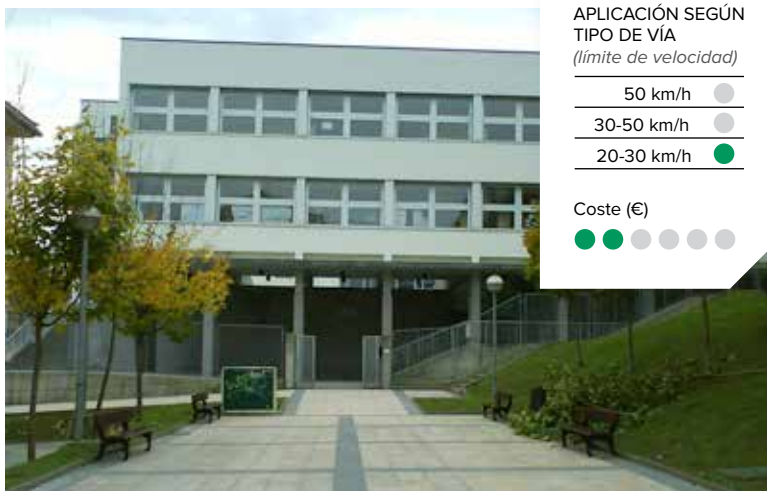
Con esta medida se busca el objetivo de la accesibilidad total para sillas de ruedas, de niños, carros de carga etc... que permiten llegar al centro escolar a nivel, sin descender al nivel de la calzada.

Relacionada con la medida nº 3

VENTAJAS

- Permite al peatón desplazarse por el itinerario peatonal sin obstáculos a distinto nivel.
- Facilita a las familias el acceso a pie, haciendo este itinerario más atractivo y con menos dificultades.
- Se garantiza el acceso incluso con sillas de niños que llegan a los ciclos de Educación Infantil.
- Disminuye el número de vehículos si el itinerario peatonal es transitable.

INCONVENIENTES



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

- 50 km/h
- 30-50 km/h
- 20-30 km/h

Coste (€)



CEIP Sofia Taramona, Basauri

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Elevación de pasos de cebra cercanos al centro escolar

Los cruces con paso de cebra, inmediatamente anteriores a la zona peatonal de la puerta del colegio, se elevan hasta la altura de la acera, haciendo con ésta un continuo.

Relacionada con la medida nº 2

VENTAJAS

- Hace más seguro atravesar el cruce a los peatones.
- El peatón mantiene su preferencia ya que no abandona el nivel de continuidad de la acera.
- El vehículo visibiliza la prioridad del peatón, por su situación elevada.
- Eficaz sistema de calmado de tráfico.
- Sistema muy conocido, fácil de instalar y muy eficaz.

INCONVENIENTES

- Si los conductores no respetan la obligación de baja velocidad sus vehículos pueden sufrir daños.



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

50 km/h

30-50 km/h

20-30 km/h

Coste (€)

San Fidel Ikastola, Gernika

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Eliminación de obstáculos. Refuerzo de la visibilidad

Garantizar la visibilidad. Eliminación de elementos de gran volumen.

Eliminación de contenedores y elementos de gran tamaño inmediatamente antes de un paso de peatones en el sentido de la marcha.

VENTAJAS

- Dado el tamaño de los escolares eliminar esta serie de elementos mejora notablemente su visibilidad y la de los conductores hacia ellos (ser al mismo tiempo vistos por el tráfico).
- Disminuye notablemente el riesgo de atropello.
- Es muy sencilla de aplicar.
- No tiene coste económico, sólo hay que trasladar normalmente los contenedores de lugar.
- Disminuye notablemente la posibilidad de atropello de menores.

INCONVENIENTES



Jakintza Ikastola, Donostia-San Sebastián

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Eliminación de obstáculos. Alineación de elementos de mobiliario urbano

La alineación de elementos sobre la acera a lo largo de una línea imaginaria mejora el tránsito por el itinerario peatonal.

VENTAJAS

- Mejora la transitabilidad de los peatones con dificultades de movilidad y de visión.
- Mejora la visibilidad entre peatón, ciclista y tráfico motorizado.
- Mejora la gestión del espacio público: canalizaciones, arbolado, alumbrado, etc...

INCONVENIENTES

- Supone en ocasiones realizar obras de rectificación de algunos de los elementos en cuestión.



CEIP Jose Etxegarai, Basauri

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Señalética clara de referencia peatonal y cercanía de colegio

Está relacionada con las medidas 1, 2, 3 y 14, y todas ellas visibilizan la existencia de usuarios más débiles en la vía frente al tráfico.

VENTAJAS

- Eficaz sistema de calmado de tráfico.
- Permite el tránsito peatonal con más seguridad, ya que la velocidad está muy limitada.
- Bajo coste económico.
- Refuerza el mensaje y permite la posibilidad de sanción ante la indisciplina.

INCONVENIENTES



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

50 km/h

30-50 km/h

20-30 km/h

Coste (€)



Barrio Ongarai, Ermua

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Optimización de las fases semafóricas, especialmente en franjas horarias prioritarias

Largas fases en rojo para los peatones hacen que éstos se impacienten y los atraviesen en rojo. Es una causa habitual en situaciones de atropello.

Equilibrando los segundos dedicados en verde a los peatones en los momentos de entrada y salida de los colegios se garantiza que los semáforos se respeten más, además de repartir más equitativamente los tiempos entre los diferentes usuarios de la vía (conductores y peatones).

VENTAJAS

- Disminuye el nivel de indisciplina en cruces en fase peatonal en rojo.
- Disminuye el riesgo de atropello.
- Garantiza el reparto más equitativo por modo de transporte no penalizando el modo a pie.
- No tiene coste económico.

INCONVENIENTES



CEIP Zuhazti, Donostia-San Sebastián

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Tamaño óptimo de las aceras

Eliminación efecto cuello botella

En la actualidad ninguna acera de nueva construcción debería tener menos de 2 m-2,5 m y este tamaño debería ser todavía mayor conforme nos acercamos a un colegio, para disminuir las consecuencias del efecto cuello de botella.

Relacionada con la medida nº 1

VENTAJAS

- Garantiza el acceso a personas con movilidad reducida, pero también a personas que empujen carros de niños pequeños o personas dependientes, o transporten carros de compra o mercancías.
- Induce y refuerza los desplazamientos a pie.
- Favorece la socialización de niños/as y mayores en condiciones de seguridad.
- Racionaliza el reparto por modo de transporte.
- Reduce la velocidad del tráfico.

INCONVENIENTES

- Supone ir renovando muchas aceras de antigua construcción.



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

50 km/h

30-50 km/h

20-30 km/h

Coste (€)



CEIP Ikasbide Ikastola_Donostia-San Sebastián

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Correcta ubicación y diseño de las paradas de transporte público y/o escolar

El hecho de que un colegio disponga en sus inmediaciones de una parada de autobús público cubierta, incentiva y facilita su uso por parte de toda la población y especialmente la población infantil.

VENTAJAS

- Facilita los desplazamientos con comodidad.
- Incentiva el uso del transporte público frente al vehículo privado.
- En ocasiones evita la necesidad de transporte discrecional escolar.
- La población, también la infantil, se incorpora al sistema de desplazamientos diarios.
- Disminuye el número de vehículos privados en la puerta de los centros.
- Potencia la autonomía de los escolares.
- Disminuye el gasto familiar en transporte.

INCONVENIENTES

- Supone la previsión y la planificación en las líneas.



Colegio Deutsche Shule San Alberto Magno_Donostia-San Sebastián

A– Intervención sobre las Infraestructuras

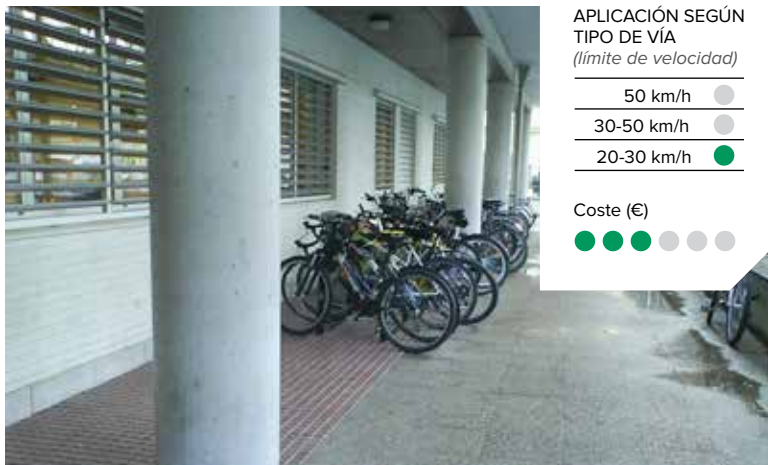
Colocación de aparcabicis en la puerta de los centros

VENTAJAS

- El hecho de que los aparcabicis estén en la puerta del centro o cerca facilita el uso no sólo por profesorado y alumnado sino también por la población del barrio en general como servicio público.
- Bajo coste.
- Necesita poco espacio.
- Visibiliza el uso de la bicicleta.
- Fácil de instalar.
- No tiene mantenimiento.
- Se puede optar por versiones de aparcabicis cubiertos o no y cerrados o no.

INCONVENIENTES

- Si se opta por la versión abierta se pueden sufrir robos de las bicicletas.



IES Antigua Luberrí_ Donostia-San Sebastián

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Incorporación a la red de carriles bici de la ciudad, trazados a los centros escolares

VENTAJAS

- Elimina coches de la puerta de los colegios.
- Contribuye a la incorporación de la bicicleta como modo no motorizado en la ciudad.
- Refuerza el calmado de tráfico.
- Mejora ambiental (reduce la contaminación atmosférica y acústica).
- Existe una amplia tipología para adaptar el modelo de carril más adecuado al tipo de vía, (acera bici, carril sobre calzada, mixto, etc...)

INCONVENIENTES

- Segregación del espacio urbano a costa de la calzada.
- Requiere una cierta inversión aunque existen muchas opciones.



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

50 km/h

30-50 km/h

20-30 km/h

Coste (€)



CEIP Landako Ikastola _Durango

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Transporte público vertical

Los ascensores, escaleras y rampas mecánicas fundamentalmente facilitan enormemente salvar desniveles del terreno a barrios importantes y zonas altas de la ciudad.

VENTAJAS

- Favorece los desplazamientos a pie o en bicicleta hasta el centro escolar.
- Disuade del uso del vehículo privado en zonas altas.
- Facilita el uso intermodal con la bicicleta.
- Favorece el acceso a carros y sillas de ruedas en general.
- Cohesiona zonas del municipio entre si, que de otra manera pueden quedar demasiado segregadas por la topografía.

INCONVENIENTES

- Alto coste económico de implementación y mantenimiento.



IES Ongarai_” En bici al Insti”- ”Bizikletaz Institutura”_Ermua

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Protección de las aceras

Protección de aceras frente a la indisciplina vial de invadir los itinerarios peatonales con los vehículos. La segregación no necesariamente debe hacerse mediante barandilla (sistema caro en términos económicos).

Se pueden usar jardineras y/o elementos decorativos o de mobiliario urbano, que hagan más amable el entorno.

Relacionado con la medida nº 8

VENTAJAS

- Se marca claramente donde acaba el dominio del vehículo, su ubicación o el espacio para su tránsito.
- El itinerario peatonal se vuelve más seguro.
- Se combate la indisciplina viaria de los vehículos a motor.
- Disminuye el riesgo de atropellos.
- Existen gran variedad de bolardos en el mercado.
- Son de fácil colocación.
- Sistema económico.

INCONVENIENTES

- Puede suponer un obstáculos para personas de visión disminuida.



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

50 km/h

30-50 km/h

20-30 km/h

Coste (€)



Urretxu-Zumarraga Ikastola

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Marcado–visibilización del itinerario peatonal. Camino escolar

En aquellos itinerarios peatonales donde la ácera no ofrezca unas garantías mínimas de accesibilidad y seguridad, pintar y segregar un tramo de calzada para el uso peatonal garantiza el acceso.*

Relacionado con la medida nº 22

VENTAJAS

- Es de bajo coste económico
- Es de rápida aplicación.
- Es muy eficaz para conseguir un espacio peatonal donde previamente no lo había.
- Visibiliza el espacio de los peatones ante el tráfico.
- Es factible para cualquier pavimento.
- Tiene un efecto de calmado del tráfico.
- Es antideslizante.

INCONVENIENTES

- La superficie del suelo debe estar seca para poder aplicarse.

* (Slurry, aglomerado vituminoso a base de emulsiones asfálticas. Tipo firme específico. Coste 1 €/m lineal/kg)



Barrio Altza. Donostia-San Sebastián

A– Intervención sobre las Infraestructuras

Diseño de zonas 30–zonas 20 en el perímetro de los colegios

Delimitar una zona con una entrada y una salida principales, con direcciones únicas y de velocidad 30 o 20 km/h., teniendo como eje un centro escolar.

VENTAJAS

- Disminuye el nivel de tráfico en la zona.
- Disuade de desplazamientos en vehículo privado a las familias en los desplazamientos al centro escolar.
- Minimiza las posibilidades de atropello y las consecuencias de un potencial incidente.
- Favorece el uso de la bicicleta en el barrio y también para ir al trabajo.

INCONVENIENTES

- Supone una labor de planificación mínima sobre el acceso a la zona, garantizando el itinerario de vehículos a motor y sus direcciones y sentido del tráfico.
- Requiere que la señalización de velocidad esté muy visible en todo momento.



Colegio San José Asilo, Donostia-San Sebastián

B– Intervención sobre las ilegalidades

Eliminación de la indisciplina viaria

Los agentes de la autoridad refuerzan la obligatoriedad de cumplir y respetar las normas, prohibiendo y sancionando aparcar en la inmediatez de la puerta del centro escolar.

Prioridad:

- Coches mal aparcados.
- Exceso de velocidad.

VENTAJAS

- Mejora inmediatamente la seguridad de los escolares.
- Se refuerza la visibilidad del peatón.
- Se refuerza la idea de respeto a las normas frente a los escolares y al resto de la ciudadanía.
- Se refuerza/propicia la reflexión sobre el abuso del vehículo privado y sus riesgos.

INCONVENIENTES

- Escasez de efectivos policiales en ocasiones.



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

50 km/h

30-50 km/h

20-30 km/h

Coste (€)

CEIP Herrera, Donostia-San Sebastián

C– Intervención sobre las Actitudes

Implicación de profesorado, madres y padres en el camino escolar, al y desde el centro escolar

VENTAJAS

- El colectivo del profesorado refuerza el mensaje de la protección del menor.
- Estos colectivos, trabajando de forma conjunta, ponen por encima de intereses individuales, las prioridades de seguridad de los escolares.
- Ofrecen al técnico informaciones muy valiosas del uso diario de la vía.
- Las medidas de los técnicos tienen un refuerzo desde el mensaje que se puede desarrollar desde el interior del centro a las familias de los escolares.

INCONVENIENTES



Arantzazuko Ama_Martutene, Donostia-San Sebastián

C– Intervención sobre las Actitudes

Creación de una mesa de trabajo sobre camino escolar en el centro escolar

VENTAJAS

- Se disminuye el riesgo de atropellos.
- Hace que más cantidad de ciudadanos se preocupen por los temas de movilidad de su entorno/barrio.
- Se objetivan las situaciones de peligro.
- Se analizan las condiciones indeseables y de riesgo y se afea socialmente esa conducta.

INCONVENIENTES

- Es una tarea laboriosa.



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

50 km/h

30-50 km/h

20-30 km/h

Coste (€)

Intxaurreondo Ikastola, Donostia-San Sebastián

C– Intervención sobre las Actitudes

Coordinación con la policía local y técnicos municipales

VENTAJAS

- Se manda el mismo mensaje coordinado a la población, desde diferentes ámbitos.
- Facilita el diseño de Planes Integrales de Seguridad Vial en zonas potencialmente peligrosas.
- Efecto de calmado de tráfico.
- No tiene coste alguno.
- Se complementan las normas viales con soluciones técnicas sobre la vía.

INCONVENIENTES

- La coordinación supone no tomar las decisiones de forma inmediata.



Ermua

C– Intervención sobre las Actitudes

Organización de experiencias piloto “Andando a la escuela” “Oinez eskolara”

VENTAJAS

- Es necesario que diferentes entidades y organismos trabajen coordinadamente.
- Mejora la seguridad en la puerta de acceso del centro para los escolares.
- Elimina vehículos de familiares en la puerta del centro.
- Disminuye la contaminación atmosférica y acústica.
- Mejora el tráfico en las inmediaciones.

INCONVENIENTES

- Requiere un plazo de tiempo medio para su organización.



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

50 km/h

30-50 km/h

20-30 km/h

Coste (€)



Donostia-San Sebastián

C– Intervención sobre las Actitudes

Movilidad y Agenda 21

La coordinación con otros departamentos municipales, como Medio Ambiente, Obras, Urbanismo y la Policía Local, facilita la implantación de los criterios de sostenibilidad en el municipio, mediante las aportaciones de participación ciudadana.

VENTAJAS

- Las medidas a tomar se hacen de forma conjunta, lo que les dará un mayor consenso y legitimidad.
- Mejoran las condiciones ambientales referidas a la contaminación atmosférica y acústica del municipio.
- La participación ciudadana aporta a las medidas a adoptar un alto conocimiento del medio y su uso.
- El Plan de Acción de la Agenda 21 garantiza que las medidas se apliquen como medidas correctoras del mismo.

INCONVENIENTES

- Puede suponer en algunos casos, periodos medios de implantación de las medidas.



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

50 km/h

30-50 km/h

20-30 km/h

Coste (€)

Foro Intercentros de la Agenda 21 Escolar de Ermua

C– Intervención sobre las Actitudes

Visibilización del camino escolar

El hecho físico de llamar la atención sobre los itinerarios de los escolares hacen a diario, con paneles informativos diversos o campañas divulgativas de todo tipo.

VENTAJAS

- Incita a la reflexión en los hábitos propios en términos de movilidad.
- Ayuda a que la población en general tome conciencia de las consecuencias que los malos hábitos con sus vehículos pueden provocar en los menores.
- Blinda las aceras y en general los espacios para peatones frente a la invasión de vehículos.
- Efecto de calmado de tráfico.
- Mejoran los elementos de visibilidad.
- Favorece la empatía, con respecto a otros usuarios de la vía.
- Puede ser desarrollado por más de un área municipal a la vez.

INCONVENIENTES



Eskolabarri Ikastetxea, Ermua

Señalética ex profeso de Camino Escolar_Ermua

C– Intervención sobre las Actitudes

Voluntariado en los cruces

La presencia de personas voluntarias en los cruces potencialmente más difíciles, en el itinerario a la escuela, refuerza la visibilidad de los peatones frente al tráfico.

VENTAJAS

- La presencia de los peatones es más visible en cruces y pasos de cebra.
- Efecto de calmado de tráfico.
- Facilita el uso de los modos no motorizados, como la bicicleta, por la disminución de velocidad.
- Los escolares pueden ir andando de forma autónoma a la escuela sin necesidad de ir acompañados.
- Se complementa y multiplica la labor de la policía local.

INCONVENIENTES



APLICACIÓN SEGÚN
TIPO DE VÍA
(límite de velocidad)

50 km/h

30-50 km/h

20-30 km/h

Coste (€)



CEIP Zuhaziti Ikastetxea_Donostia-San Sebastián

C– Intervención sobre las Actitudes

Observación y toma de datos *in situ*

El hecho de poder obtener datos *in situ*, con niños y niñas o con vecinos en general directamente sobre la vía, nos aporta una gran cantidad de información y muy útil sobre el uso que la ciudadanía hace de la vía y por tanto muy útil a la hora de tomar una decisión sobre el tipo de intervención a implementar.

VENTAJAS

- La obtención de datos, tales como la observación del uso de la vía por los diferentes usuarios hace que podamos aportar soluciones imaginativas, que solucionen las situaciones fuera de ordenación.
- La perspectiva de niños y niñas arroja una visión de aquellas personas con mayores dificultades, por estatura, movilidad o visibilidad reducida.
- Ningún coste económico.

INCONVENIENTES



Haztegi Ikastola, Legazpia

