



DONOSTIA
SAN SEBASTIÁN

Plan de Acción de la **Movilidad Escolar** de San Sebastián



Plan de Acción

de la **Movilidad Escolar**

de San Sebastián



Departamento de Movilidad
Urdaneta, 13/ 20006 San Sebastián
mugikortasuna@donostia.eus / www.donostia.eus

BERASALUCE, ANDER, GEÓGRAFO

PRIETO DE BLAS, ISABEL, GEÓGRAFA . TÉCNICA DE MOVILIDAD

Diseño; Mediaprint, S.L

Enero 2023

ÍNDICE

1- INTRODUCCIÓN.....	7
2- OBJETIVOS	9
3- ANTECEDENTES Y DATOS DE PARTIDA.....	11
3.1. CONTEXTO HISTÓRICO: ORIGEN DEL CAMINO ESCOLAR EN DONOSTIA.....	11
3.2. INFLUENCIA POSITIVA DE LOS PROYECTOS EUROPEOS EN LA MOVILIDAD ESCOLAR	12
3.3. DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD ESCOLAR DE DONOSTIA.....	12
3.4. MARCO DE REFERENCIA/LEGALIDAD VIGENTE	21
3.5. PROGRAMAS Y ACCIONES IMPLEMENTADAS EN DONOSTIA	24
3.6. INTERVENCIONES.....	26
4- IDENTIFICACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS.....	39
4.1. PROCESO DE IDENTIFICACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS	39
4.2. BRIGHTON AND HOVE (REINO UNIDO): WALK TO SCHOOL WEEK PEDOMETER	40
4.3. GINEBRA (SUIZA): ¡LA CALLE ES TUYA! La ville est à vous.....	41
4.4. GLASGOW (REINO UNIDO): CALLES MÁS SEGURAS PARA LOS NIÑOS.....	42
4.5. PROYECTO EUROPEO: CITY CHANGER CARGO BIKES.....	43
4.6. "PROGETTO SCUOLA FIAB": BiciBus.....	44
4.7. SAFE ROUTES TO SCHOOL PROGRAMS.....	45
5- PLAN DE ACCIÓN DE MOVILIDAD ESCOLAR DE DONOSTIA-SAN SEBASTIAN	47
ACCIÓN 1: REDACTAR UN MANIFIESTO PARA LA MOVILIDAD ESCOLAR SOSTENIBLE, ACTIVA SEGURA Y AUTÓNOMA.....	47
ACCIÓN 2: EVALUAR LA DESIGNACIÓN DE UNA FIGURA DE REFERENCIA EN MATERIA DE MOVILIDAD A LOS CENTROS EDUCATIVOS	50
ACCIÓN 3: ACTUALIZAR EL TRATAMIENTO DE LA EDUCACIÓN VIAL Y LA MOVILIDAD EN LOS CENTROS EDUCATIVOS.....	52
ACCIÓN 4: PROMOVER LOS MODOS DE TRANSPORTE Y HÁBITOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLES.....	53
ACCIÓN 5: PROMOVER LA MEJORA DE LOS ENTORNOS Y LOS ITINERARIOS ESCOLARES	55
ACCIÓN 6: CREAR UN DISTINTIVO DE MOVILIDAD ESCOLAR.....	57
ACCIÓN 7: PLAN DE COMUNICACIÓN.....	59
6- RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN DE MOVILIDAD ESCOLAR EN DONOSTIA-SAN SEBASTIAN	60
7- BIBLIOGRAFÍA.....	63

1. INTRODUCCIÓN

Los niños y niñas en su recorrido al colegio, representan la prioridad de cuantas medidas pueda diseñar este Departamento. Tanto es así que en 2003, surge una línea de trabajo específica, y entonces novedosa a nivel estatal, como es el Camino Escolar, que se ocupa de la mejora continua de la movilidad escolar.

Hemos ido aprendiendo, tras casi dos décadas, de los diferentes condicionantes a los que está sujeta la movilidad escolar y que en muchas ocasiones no están relacionadas necesariamente con la movilidad, pero la condicionan de forma definitiva.

En la actualidad y tras la pandemia del Covid, queremos volver a poner el acento en la seguridad de los niños y las niñas y de cómo la ciudad debe cambiar si queremos garantizar su derecho a la ciudad.

Hemos querido volver a un nuevo comienzo sin echar en saco roto todo lo aprendido. Para ello hemos diseñado lo que queremos que sea un punto de inflexión en la movilidad escolar; el diseño del Plan de Acción escolar de la ciudad.

Los proyectos de caminos escolares son iniciativas dirigidas a que el alumnado pueda moverse con seguridad y autonomía por las calles y recupere el uso y disfrute del espacio público, con el objetivo final de mejorar su salud y autonomía. Así mismo, la promoción de la movilidad activa en el entorno escolar tiene el potencial de convertirse en un instrumento eficaz para aumentar el grado de concienciación, desde edades tempranas, sobre la importancia de la actividad física beneficiosa para la salud.

Al mismo tiempo, se trata de un proyecto educativo, transversal, participativo y de transformación del espacio público y los hábitos de movilidad en el que, por un lado, se acondicionan un conjunto de itinerarios cómodos, agradables y seguros que permiten tanto a los niños y niñas como a sus familias realizar los trayectos casa-escuela en modos de movilidad activa (a pie y en bicicleta). Por otro lado, se desarrollan un conjunto de acciones pedagógicas y ciudadanas que buscan transformar el entorno del barrio en un espacio amable y agradable.

2. OBJETIVOS

El camino escolar es una iniciativa cuyo objetivo es promover y facilitar que los niños y niñas vayan a la escuela a pie y de manera autónoma, es decir sin ir acompañados de adultos por una ruta segura. Esta es una herramienta participativa con gran capacidad transformadora sobre los hábitos de movilidad, que tiene como prioridad la seguridad de la movilidad de los niños y niñas. Muy pegado a la realidad de nuestra ciudad, con ejemplos muy palpables de su vocación de transformación y de mejora constante.

Contextualizado como una herramienta técnica más del Área de Movilidad, del Ayuntamiento de Donostia / San Sebastián, para hacer más visibles y poner en valor los modos de transporte no motorizados.

Este plan tiene como objetivo desarrollar la conciencia crítica de los niños y niñas, fomentando el espíritu propositivo en la mejora del entorno. A menudo, en materia de movilidad, a las niñas y niños se les da un papel pasivo con el que únicamente se pretende que asimilen las reglas de comportamiento en el espacio público, las normas de circulación. Pero los niños y niñas deben desarrollar un espíritu crítico el cual les permita valorar o poner en duda aquellos elementos del espacio público y de la movilidad que les afectan directamente.

También se pretende implicar a la Comunidad Educativa, familias, educadores, vecinos, y en general todos los agentes implicados en la protección de la infancia, que colaboren a generar el cambio en los hábitos diarios que haría posible cambios transformadores necesarios para que niños y niñas puedan ejercer su derecho de ir andando por unas calles seguras.

Como tercer ingrediente se busca crear una red de itinerarios seguros para que los niños y niñas se puedan desplazar caminando o en bicicleta en sus trayectos diarios, fomentando la autonomía de ellos en sus trayectos cotidianos, creando condiciones de seguridad. Así, se reduce el número de vehículos privados que trasladan a los menores hasta el colegio, actuando en favor de la calidad del aire, la mejora del medio ambiente y la seguridad vial infantil.

3. ANTECEDENTES Y DATOS DE PARTIDA

3.1. CONTEXTO HISTÓRICO: ORIGEN DEL CAMINO ESCOLAR EN DONOSTIA

La primera vez que se habló de rutas seguras “Safe routes to school” fue en Odense (Dinamarca) en los años setenta. Pero fue en los noventa cuando las iniciativas de caminos escolares comenzaron a consolidarse en Europa y en países anglosajones como Estados Unidos, Canadá, Australia y Nueva Zelanda. En España se tuvo que esperar hasta la entrada del siglo 21 para que los primeros caminos escolares se iniciaran en Cataluña y Euskadi.

El proyecto conocido como Camino Escolar de Donostia / San Sebastián surge en el contexto de la primera Audiencia Pública realizada en el año 2003 en la que tras el Diagnóstico correspondiente sobre la Movilidad en la ciudad que entregan a la corporación del momento, los niños y niñas, proponen implantar en la ciudad un proyecto sobre Movilidad, desde la perspectiva de la infancia. Para diseñar los contenidos, objetivos y modos de actuación, se bebe en las fuentes de diversas experiencias ya existentes en otros países europeos que tienen que ver fundamentalmente con la Sostenibilidad en las ciudades, así como con la incorporación de la perspectiva infantil a las carencias y dificultades que ofrecen las ciudades en estos temas. Por ello se tienen en cuenta experiencias educativas como la de F. Tonucci en “La ciudad de los niños”, auténtica inspiración también para nosotros, como para las experiencias también expuestas hoy, con respecto a la importancia de la autonomía de los niños y niñas, a la que sin embargo hemos ido sumando otras desde otras perspectivas transversales como son la propia Agenda 2030, etc.

Así se pone en marcha un proyecto que ha ido evolucionando paulatina y paralelamente a las necesidades y trabajo conjunto con la ciudadanía de Donostia / San Sebastián. Así, por ejemplo, en un primer momento el Camino Escolar, toca una parcela más “académica” buscando un hueco en los Proyectos de Centro de los propios centros escolares de la Educación Primaria y Secundaria diseñando una serie de actividades orientadas a complementar la formación del personal docente y recoger al mismo tiempo los Diagnósticos del alumnado con respecto a los problemas de movilidad en los itinerarios casa-escuela-casa.

Se activa así una importante línea de comunicación directa y permanente entre los centros educativos y el propio Departamento de Movilidad del Ayuntamiento, orientada a consolidar la seguridad vial para los menores, con los menores. A lo largo de este periodo se suma al proyecto el ámbito más educativo, con la complicitad de un buen número de centros de toda la ciudad. Tanto es así que los centros incluyen dentro de sus PCC (Proyecto Curriculares de Centro) el Camino Escolar lo que permite la permanencia de este.

En este punto de desarrollo del proyecto se ponen en marcha **Analiza la calle, imagina la ciudad!** o **¡Atent@, viene coche!** entre los años 2003 y 2008, con la incorporación al mismo de un gran número de centros, que nos ayudan, como

Actividades de Reconocimiento del Medio que son, a incorporar una perspectiva de los niños y niñas a la situación de la ciudad. La perspectiva de la participación en Movilidad como eje del servicio, también tiene su plasmación en nuestro proyecto de Camino Escolar por varias vías, ya que una vez detectadas necesidades de cambio al igual que el resto de los ciudadanos, los niños y niñas tramitan sus solicitudes y sugerencias y reciben contestación a las mismas, incentivándose la comunicación entre los menores y los órganos de gestión de su ciudad.

Así por ejemplo se realizan las primeras intervenciones consecuencia de las peticiones de niños y niñas, que se reflejan en aceras más anchas o diseño de pequeñas plazas en los accesos a sus colegios, ajustes en fases semafóricas que pueden priorizar los flujos de vehículos. Además, se ajustan a las necesidades de viandantes y de personas usuarias de la bicicleta, especialmente teniendo en cuenta los horarios escolares.

3.2. INFLUENCIA POSITIVA DE LOS PROYECTOS EUROPEOS EN LA MOVILIDAD ESCOLAR

La iniciativa CIVITAS constituyó el principal programa de promoción de la movilidad sostenible en los ámbitos urbanos europeos que se ha llevado a cabo en la ciudad. Su objetivo fundamental es lograr un cambio modal hacia los modos de transporte más sostenibles.

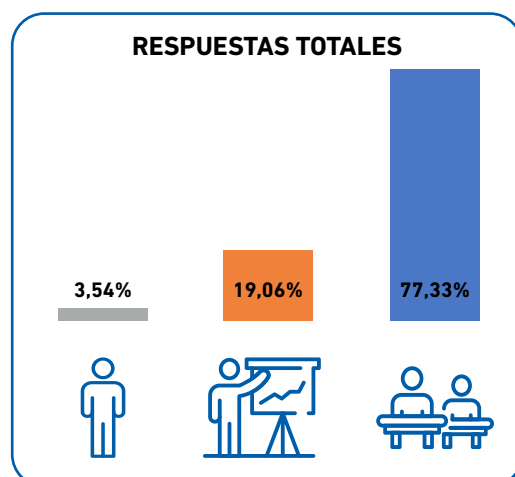
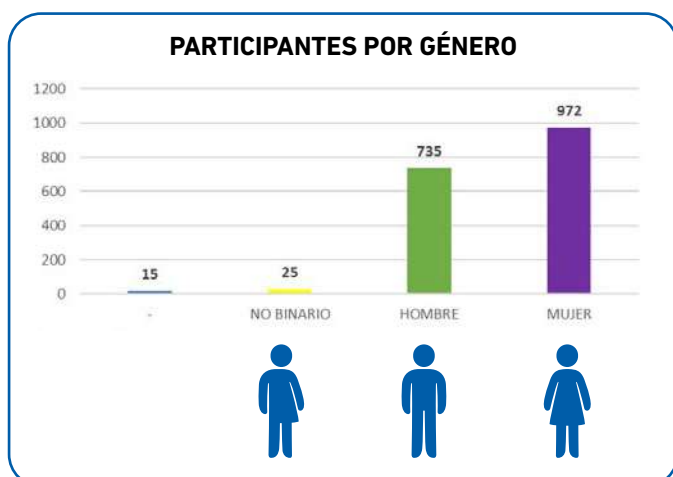
En su tercera edición (CIVITAS-Plus), San Sebastián fué seleccionada para liderar el proyecto CIVITAS-ARCHIMEDES, en el que aunaré esfuerzos con otras cinco ciudades para avanzar hacia pautas de mayor eficiencia en su movilidad. Desde 2008 y hasta 2012, la ciudad de Donostia / San Sebastián fue seleccionada junto con otras cinco ciudades, Aalborg (Dinamarca), Brighton and Hove (Reino Unido), Iasi (Rumania), Monza (Italia) y Ústí nad Labem (Chequia), en el marco del proyecto CIVITAS-Archimedes, para llevar a cabo una labor de mejora en su trayectoria en movilidad sostenible e implantar en este plazo de tiempo ciertas medidas que hablan de innovación en la incorporación de combustible limpio en el transporte urbano, planes personalizados de movilidad, implantación de sistemas de Car Sharing o los Planes de Movilidad a la escuela a través de los School Travel Plans, desde Camino Escolar.

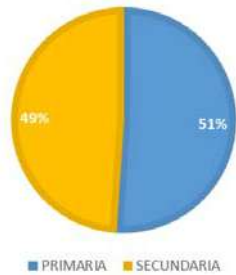
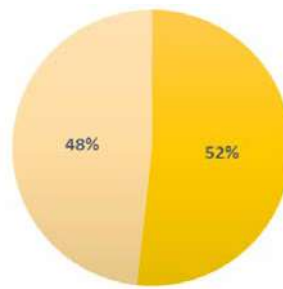


Tal es así que las llamadas medidas blandas, en gestión de tráfico y de movilidad, entre las que se encuadran por ejemplo el camino escolar, están teniendo un gran impacto en toda Europa como medio de transformación de los hábitos de movilidad.

3.3. DIAGNOSIS DE LA MOVILIDAD ESCOLAR DE DONOSTIA

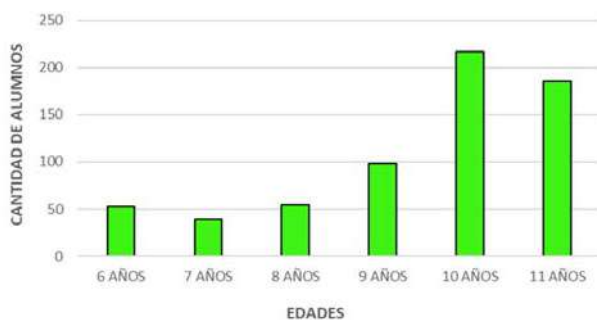
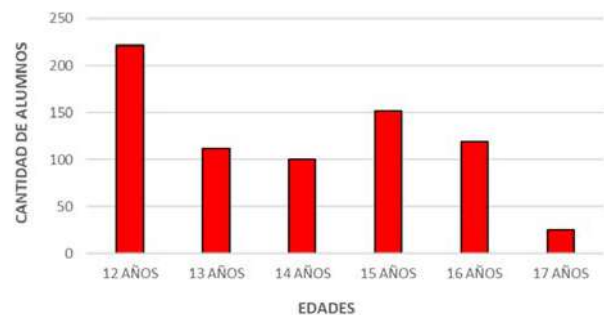
En el Curso 2022-2023, se ha realizado una encuesta on line, de movilidad entre los centros educativos de Donostia, especialmente en los niveles de Educación Primaria y Educación Secundaria y éstos son los datos más significativos de la misma extraídos de las 1747 respuestas recibidas. Estos son algunos gráficos que nos ayudan a realizar una radiografía de las personas encuestadas.



**NIVEL EDUCATIVO
(ALUMNOS + PROFESORES)****TIPO DE CENTRO:**

* Tipo de centro: ▾

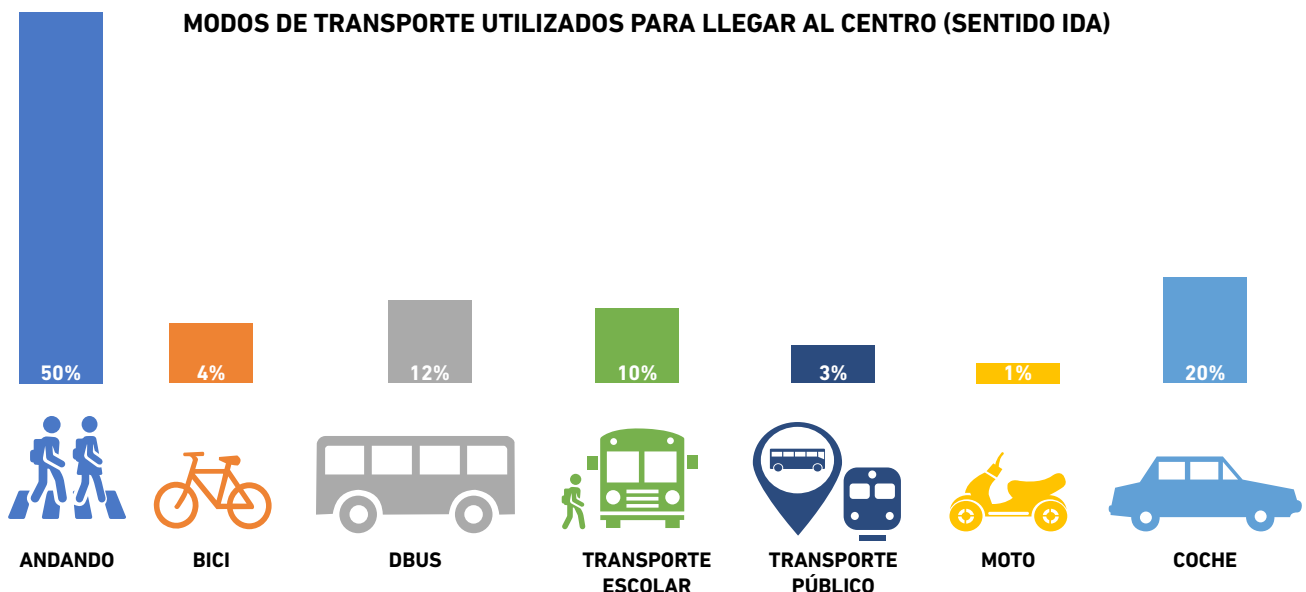
- CONCERTADA
- PÚBLICA

EDUCACIÓN PRIMARIA**EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA**

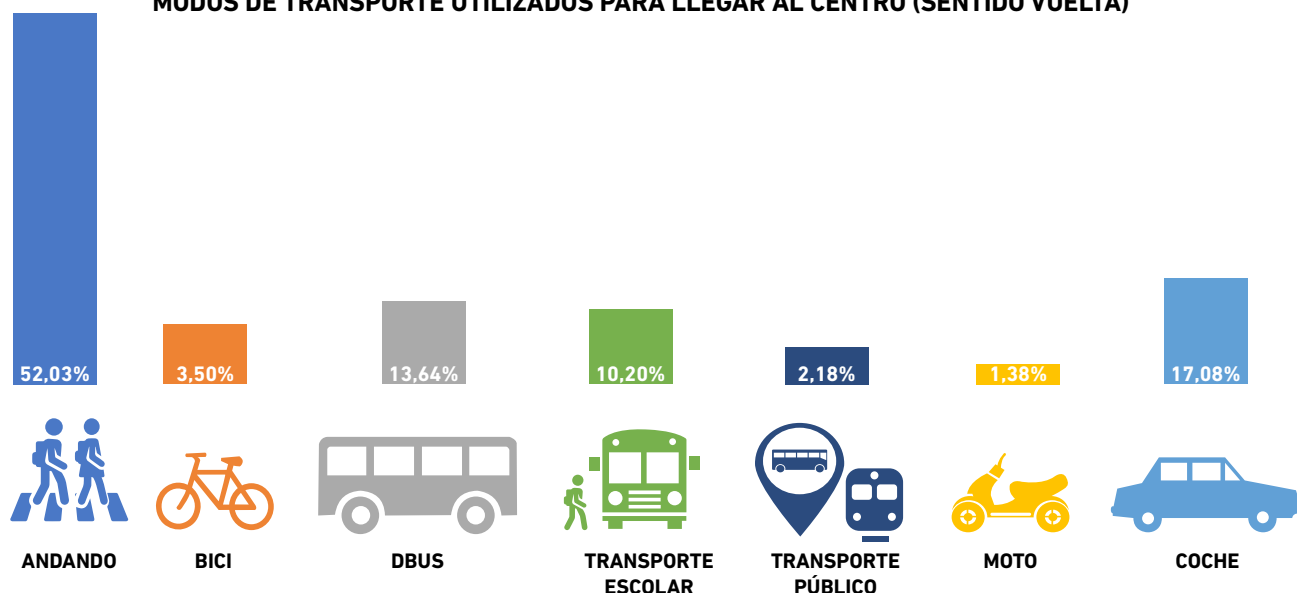
Con respecto a los datos obtenidos en cuanto al reparto modal, el 50% de las personas encuestadas realizan a diario sus desplazamientos al centro escolar andando, el 25% lo hace en transporte colectivo, si sumamos el transporte escolar, Dbus y otros modos transporte público y el 20% que lo hace en coche. La bici representa un 4% y la moto un 1%.

Si sumamos el conjunto de los modos activos en sentido IDA (A pie + Bici), se obtienen un 54% de los desplazamientos y si a ésta cifra le sumamos además los transportes colectivos (bien sea Dbus bien sea transporte escolar) se llegan a un 79%, frente al 21% de los modos menos sostenibles (coche y moto).

En el sentido VUELTA aumentan aún más la diferencia con respecto al sentido IDA, ya que los datos de los modos activos (A pie + bici) suben al 55'53%, y si se suman el transporte público y/o discrecional, se llega casi al 80% (al 79'37%).

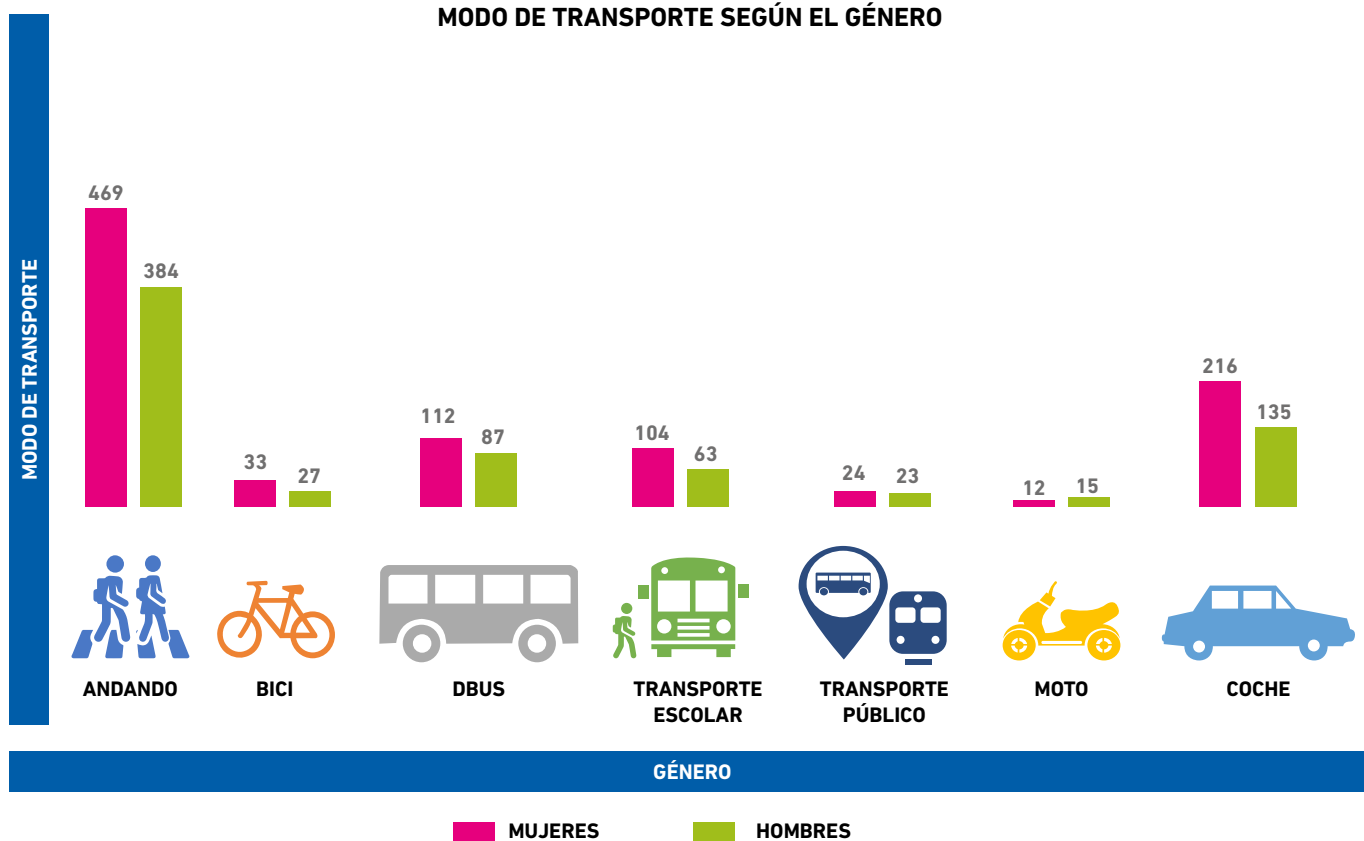
MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS PARA LLEGAR AL CENTRO (SENTIDO IDA)

MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS PARA LLEGAR AL CENTRO (SENTIDO VUELTA)

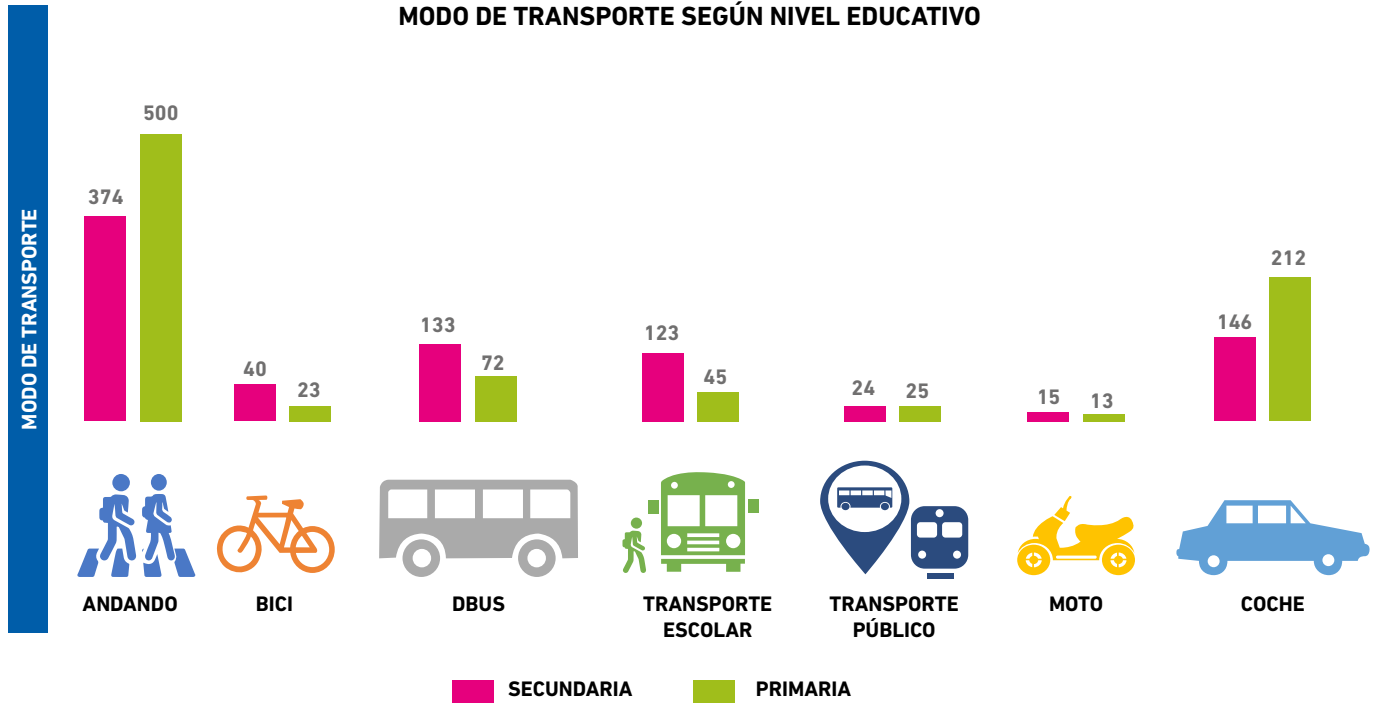


Los modos menos eficientes desde el punto de vista ambiental, sea moto o coche, representan tan sólo el 21% o el 18.46% según el momento del día en los entornos escolares sin embargo pueden llegar a tener un gran impacto sobre la seguridad del resto de los usuarios de la vía.

MODOS DE TRANSPORTE SEGÚN EL GÉNERO

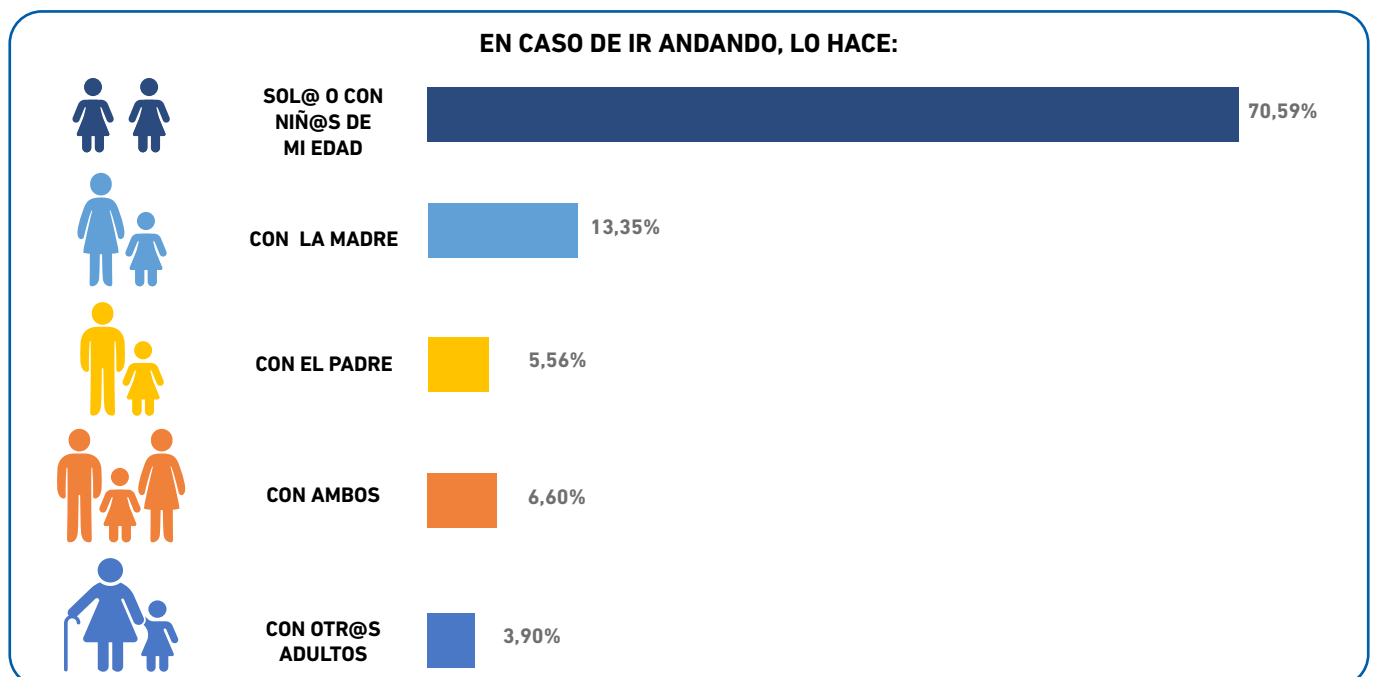


La predominancia de las mujeres en todos los modos de transporte (a excepción de la moto) puede ser debido a la mayor participación de las mujeres en la propia encuesta y a que son ellas también las que en mayor medida se dedican a las labores de cuidado. Los datos confirman que son las mujeres quienes eligen preferentemente el modo A pie, para el desplazamiento con motivo estudios, para acudir al colegio o al Instituto.



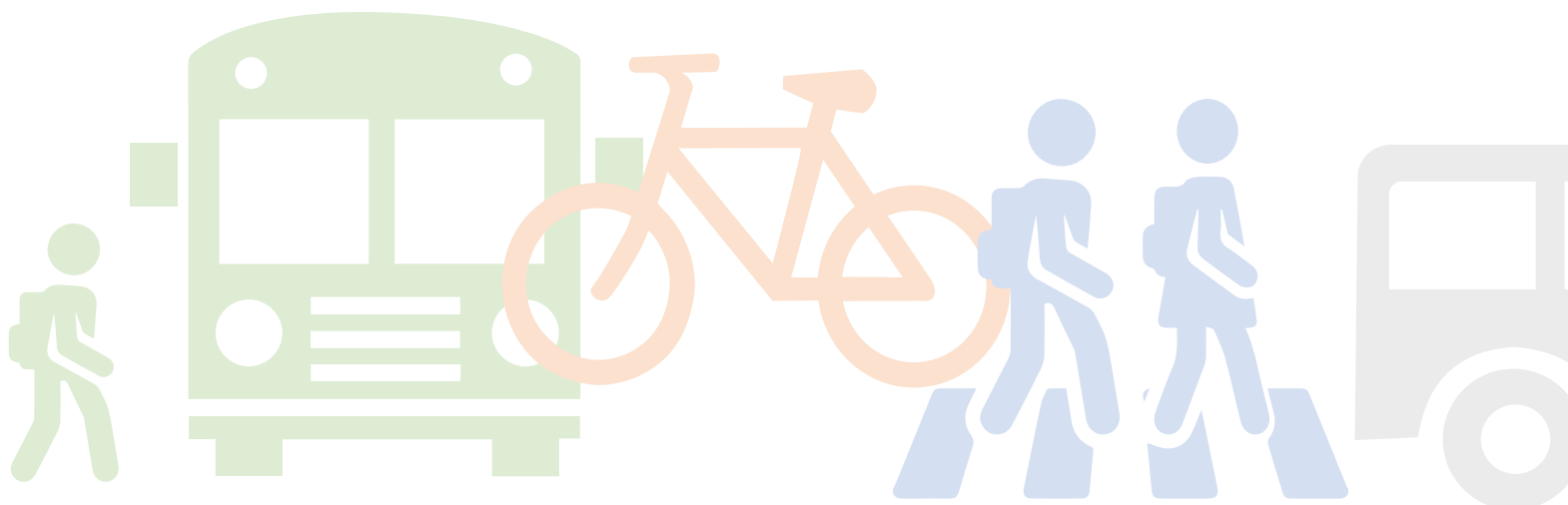
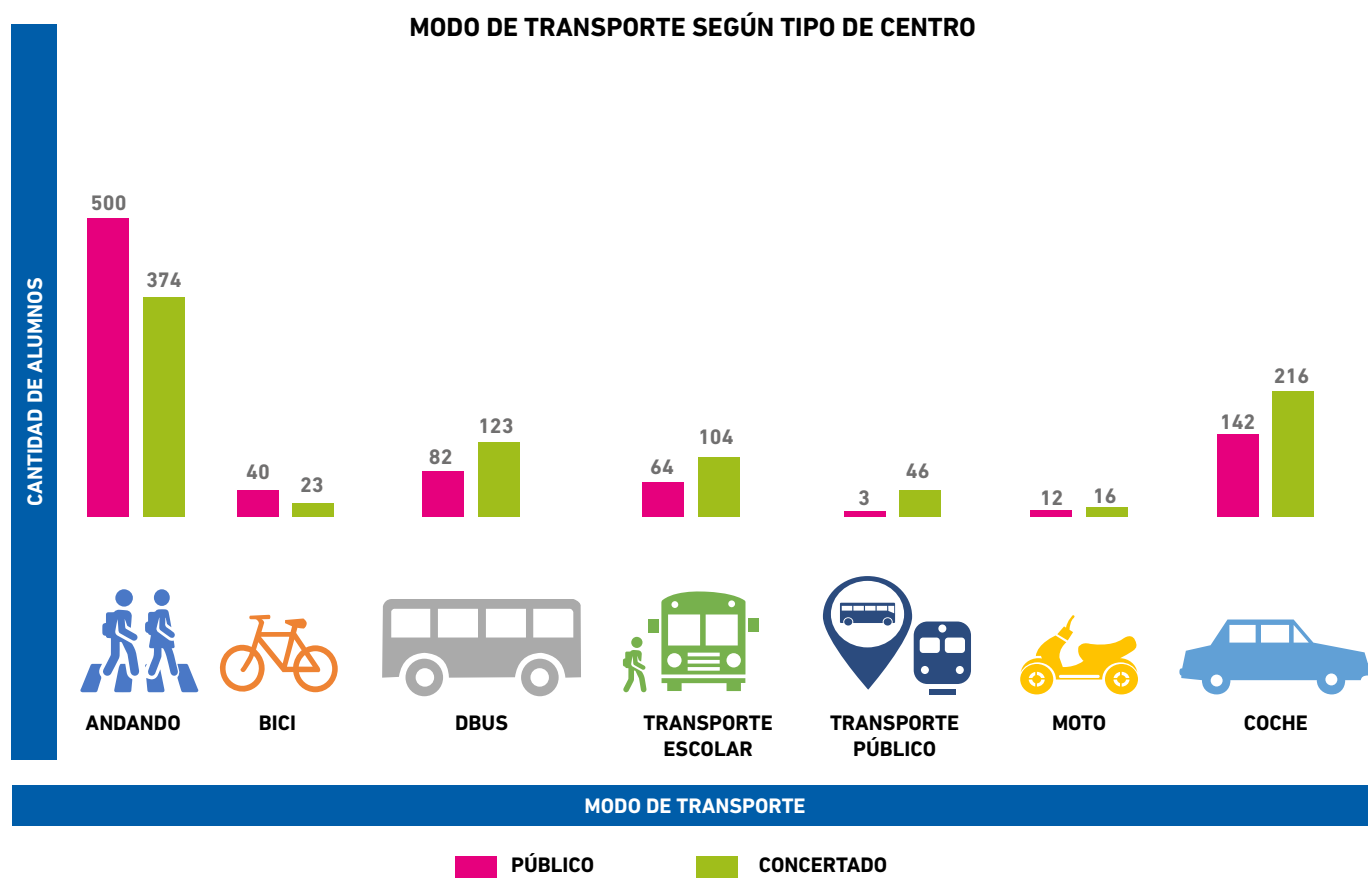
Como ya se puso de manifiesto en el epígrafe del reparto modal, el modo A pie es el más empleado tanto para ir como para volver al centro de estudios. Si atendemos al nivel educativo, se advierte una predominancia aún mayor del modo A pie en la Educación Primaria frente a la Secundaria de forma muy significativa. Este dato pueda achacarse a la relación de mayor distancia al Instituto de referencia, con respecto a la Primaria, ya que en Secundaria es mayor la presencia del uso del transporte colectivo en general.

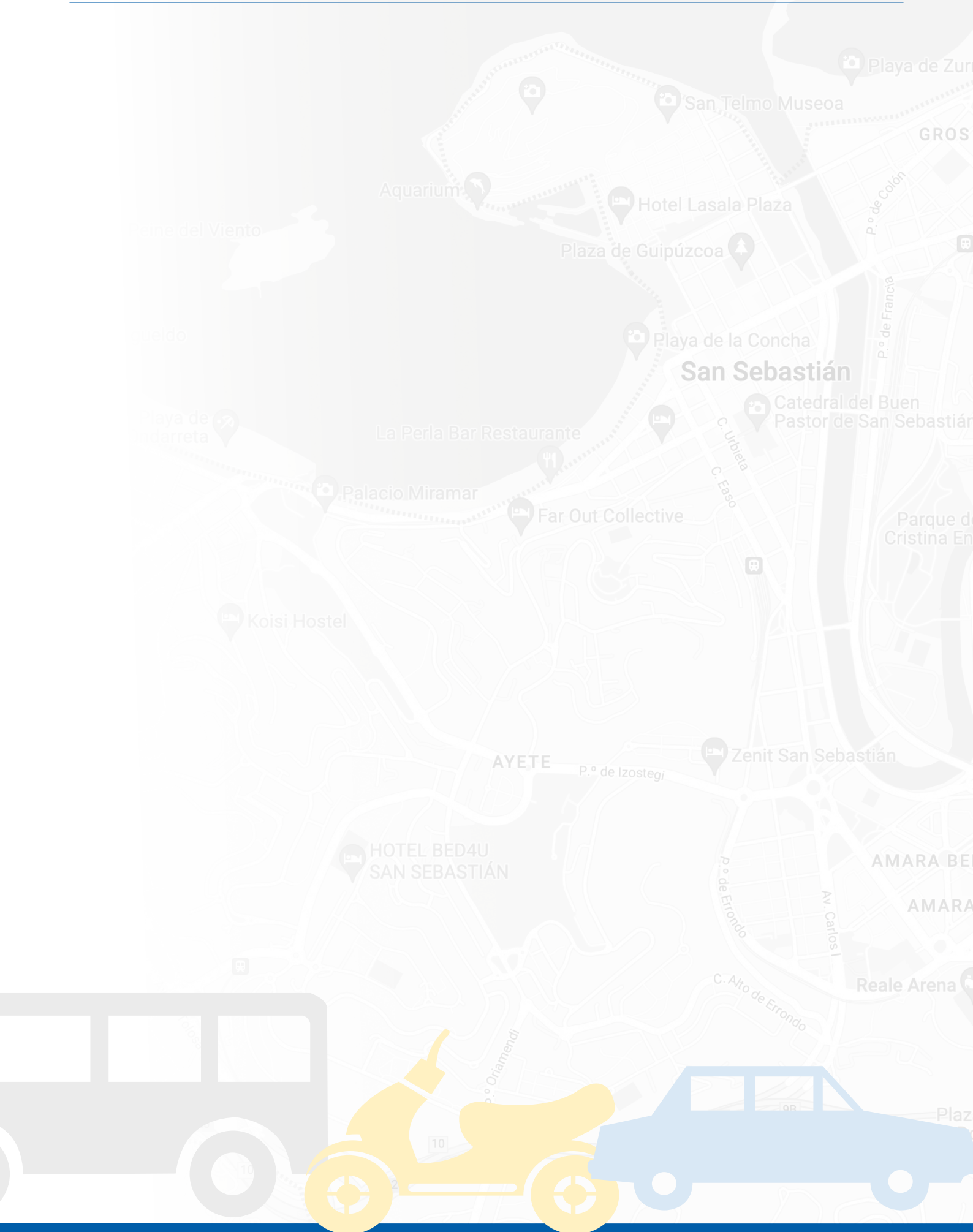
En el caso de la bicicleta se duplica su uso de la E. Primaria a la Secundaria.



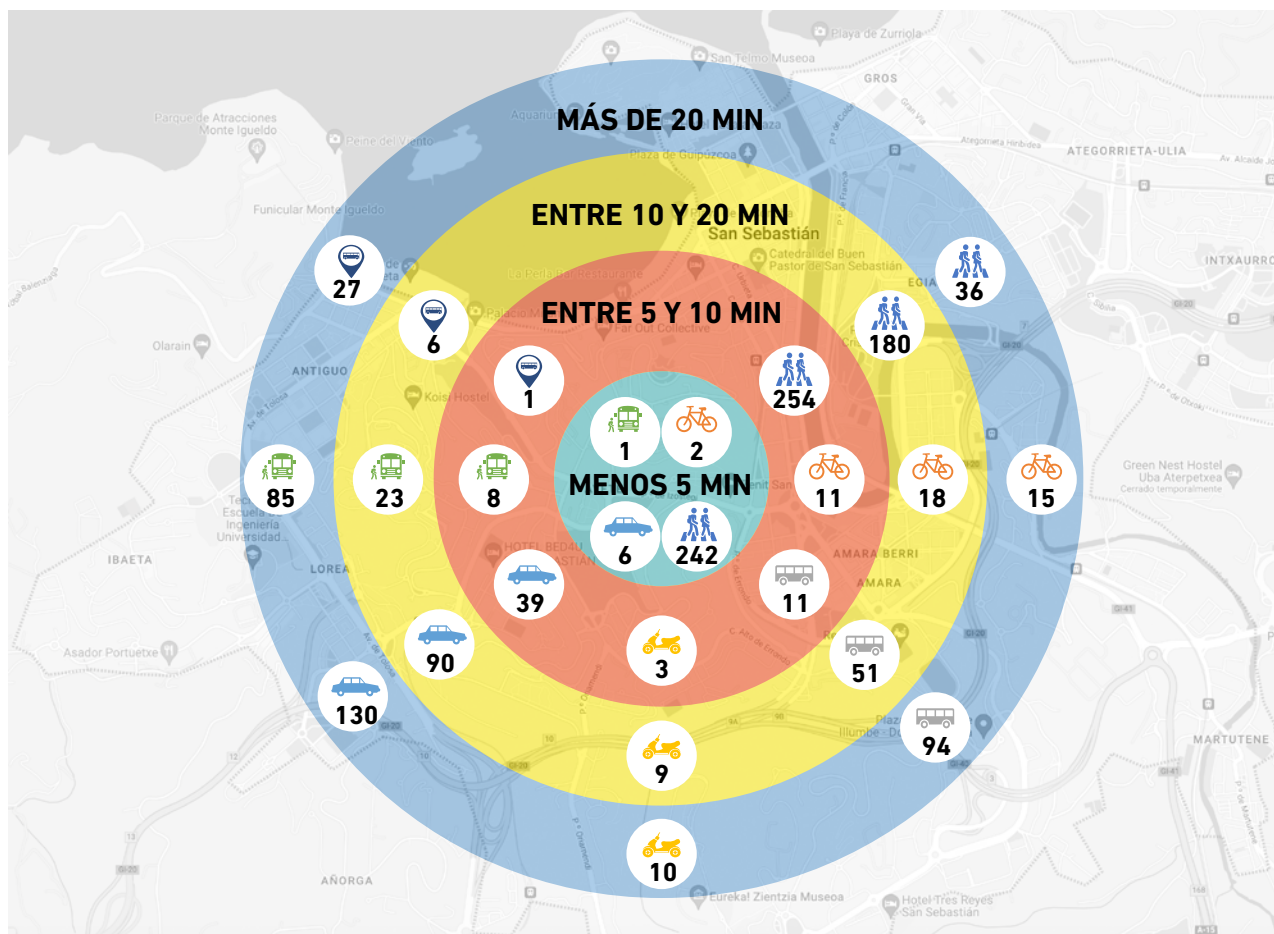
En el caso de los desplazamientos A pie, destaca el alto valor de aquellos escolares que realizan los desplazamientos acompañados con otros escolares, de forma autónoma.

Con respecto al tipo de modo de transporte de niños y niñas, atendiendo al tipo de centro escolar, destaca por un lado un mayor uso del modo A pie, entre los centros públicos, al tiempo que se incrementa el uso del vehículo privado y el transporte escolar entre los concertados. Mientras que el coche es el modo elegido en mayor medida por los/las usuarios/as de los centros concertados que en los públicos.



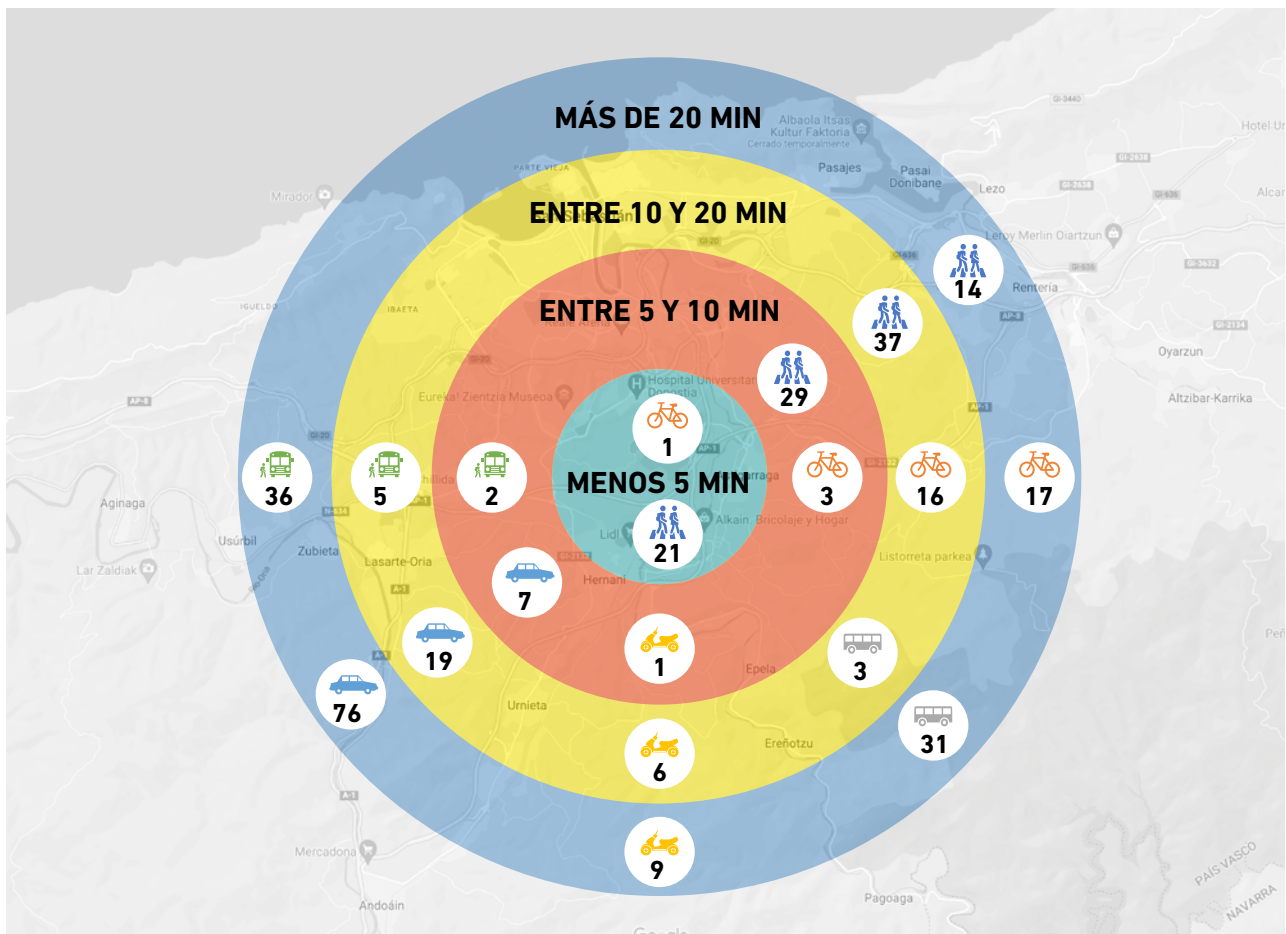


TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTOS - MODO DE TRANSPORTE ALUMNADO



Por otro lado si analizamos la distancia de casa al centro escolar en relación con el tiempo necesario para llegar, vemos que en el caso del alumnado se comporta de manera totalmente diferente al profesorado. En el caso del alumnado, es claro que el tiempo necesario y la distancia son determinantes a la hora de decidir el modo de transporte, siendo la opción predominante el modo A pie, en aquellos desplazamientos hasta los 20 minutos.

TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTOS - MODO DE TRANSPORTE PROFESORADO



ANDANDO



BICI



DBUS

TRANSPORTE
ESCOLARTRANSPORTE
PÚBLICO

MOTO

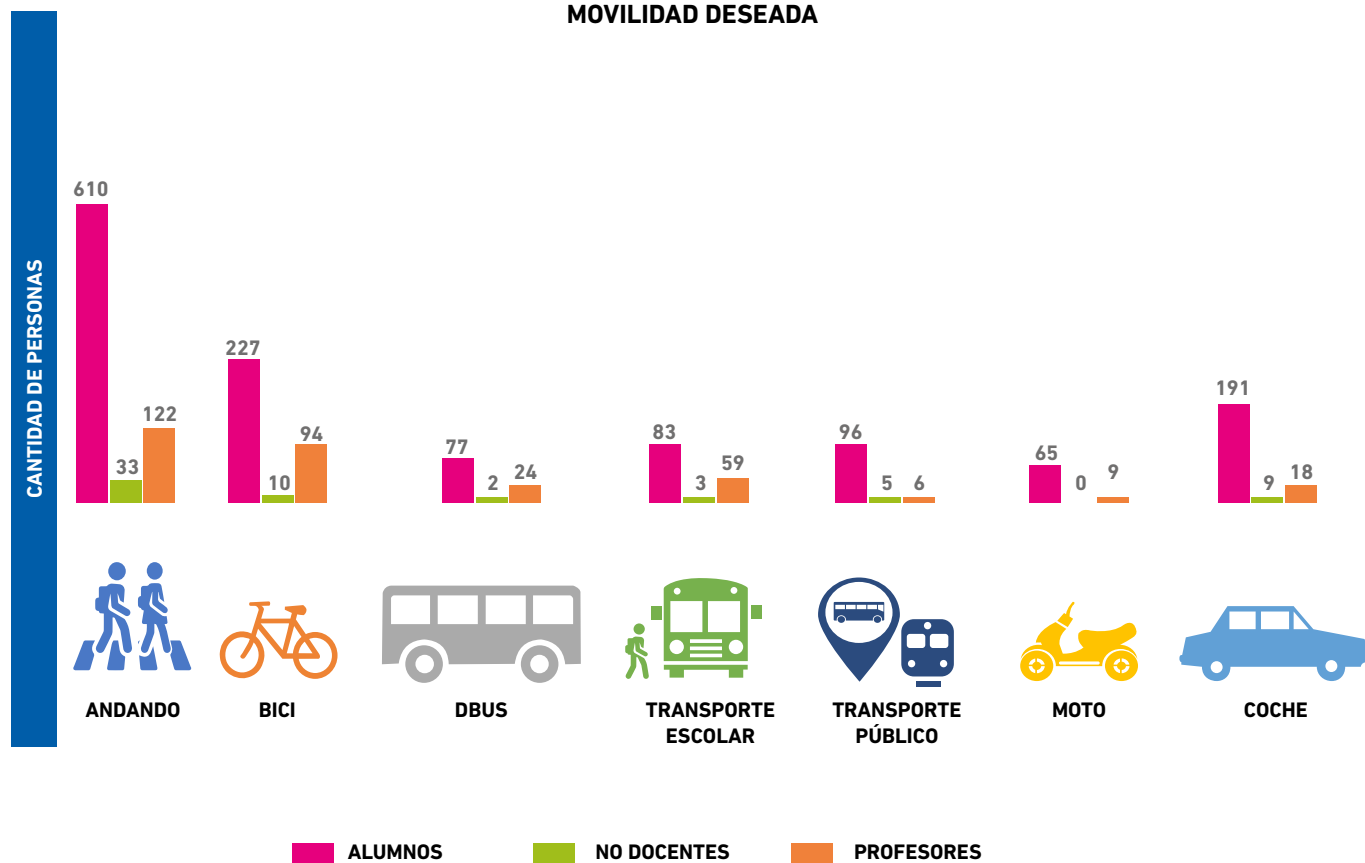


COCHE

En el caso del profesorado se advierte que la dinámica es diferente. La franja de los veinte minutos es decisiva para decidirse por un modo de transporte o por otro. En el caso de aquellos desplazamientos inferiores a este valor, la opción elegida es el modo A pie con mucha diferencia sobre el resto de modos. Entre 10 y 20 es significativa la posibilidad de la bicicleta. Es a partir de los 20 minutos cuando la elección del coche se hace notoria.

Como conclusión a este respecto, podemos decir que la elección del colegio repercute directamente sobre el modo de transporte que posteriormente se elegirá a nivel familiar para los desplazamientos de niños y niñas, y que la escuela pública facilita por la menor distancia del alumnado los desplazamientos más cortos y autónomos de niños y niñas.

MOVILIDAD DESEADA



La movilidad deseada hace referencia, no necesariamente a la real. Hace referencia a la movilidad que las personas entrevistadas si pudieran, elegirían. Y en este sentido, Es muy alentador comprobar que el medio preferido por el alumnado con muchísima diferencia sería el modo A pie, seguido por la bicicleta. En los casos en los que los desplazamientos son en vehículo familiar se aprecia una preferencia por los desplazamientos compartido con sus compañeros ya sea, A pie o en Bicicleta.

También es el modo deseado para el profesorado y para el personal no docente, de forma bastante significativa.

Estas respuestas abre una puerta a explorar preguntas como;

¿Qué situación debería darse para que pasara de mi movilidad elegida a la deseada, en este contexto?

¿Qué otras posibilidades he pasado por alto (si existe alguna) para que mi movilidad elegida y la deseada se acerquen?

¿Quién puede ayudarme para que yo pueda hacer este cambio en mi movilidad? (si es que existe algo o alguien que pueda ayudarme)

¿Cómo me puedo apoyar en mi Ikastola/Instituto/Ayto para conseguir hacer el cambio?

A modo de conclusión final a cerca del Diagnóstico de la movilidad escolar en San Sebastián, podemos resumir que:

- 1.- En una abrumadora mayoría los datos hablan de un modo A pie mayoritario en el reparto modal, llegando a un 54% el total de los modos activos (a pie y en bici) casi un 80% si sumamos el resto de los modos sostenibles (transporte colectivo). Atendiendo al sesgo de género, se advierte que aún es mayor este modo activo entre las mujeres que entre los hombres.
- 2.- Existe una relación directa entre cercanía al centro de estudios y elección del modo de transporte que se elige para llegar hasta él, así se da una relación inversamente proporcional entre los desplazamientos A pie y los tiempos superiores a los 20 minutos.
- 3.- Derivada de la anterior conclusión, existe una correlación que se pone de manifiesto entre el tipo de centro según sea su carácter público o privado. Siendo los centros públicos los que tienen una mayor tasa de desplazamientos A pie o en bicicleta, frente a los modos motorizados que tienen una mayor presencia en el caso de la enseñanza concertada.
- 4.- En el caso de los desplazamientos A pie, más del 70 % se realizan en compañía de sus iguales siendo menores los valores de los itinerarios que se realizan con tutela de personas adultas.
- 5.- Se puede concluir que los desplazamientos con el motivo estudios (no universitarios), se realiza en casi un 80% en modos sostenibles, frente a un 20% restante que lo hace en vehículo privado.

Si como parece, los datos hablan de unos itinerarios casa-escuela /casa instituto mayoritariamente sostenibles necesitamos preguntarnos: ¿Porqué entonces hace falta implementar en las Ikastolas e Institutos un Plan de Acción para la Movilidad Sostenible?

¿Cuáles son los impactos que sobre los entornos de los centros e institutos generan los modos menos eficientes?

¿Somos conscientes de los riesgos que entrañan?

¿Cómo podemos implementar medidas correctoras para mitigar sus efectos?

¿Cómo se pueden poner en marcha Buenas prácticas reconocidas en otras ciudades, para mitigar los efectos de los modos de transportes menos eficientes?

Y sobre todo, ¿cuál es la labor que debe acometer cada parte implicada en la gestión de la movilidad escolar?

3.4. MARCO LEGAL DE REFERENCIA / LEGALIDAD VIGENTE

El contexto legal vigente en el que se desarrolla el Plan de Acción de la Movilidad escolar es muy amplio y contempla normativa de diferente rango.

El propio Código de Tráfico y Seguridad Vial recoge multitud de normas que, en lo esencial, ya generan per se un marco legal lo suficientemente explícito como para la regulación de los entornos escolares y da protección a peatones y ciclistas como los usuarios más débiles de la vía.

Al mismo, se le añade este otro marco legal:

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

En su Artículo 2. recoge como fundamentales principios tales como el Desarrollo sostenible” “ la Descarbonización de la economía española, entendiendo por tal la consecución de un modelo socioeconómico sin emisiones de gases de efecto

invernadero., o “la Protección del medio ambiente, preservación de la biodiversidad, y aplicación del principio «quien contamina, paga».

De forma específica, la

f) Protección y promoción de la salud pública.

g) Accesibilidad universal.

h) Protección de colectivos vulnerables, con especial consideración a la infancia.

Por otro lado la **Ley LEY 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca** tiene por objeto el establecimiento, de acuerdo con la orientación general de la política energética, de los pilares normativos de la sostenibilidad energética en los ámbitos de las administraciones públicas vascas y del sector privado, articulando los deberes y obligaciones básicos que unas y otros deben cumplir y que se orientan fundamentalmente al impulso de medidas de ahorro y eficiencia energética, y de promoción e implantación de energías renovables.

En su Artículo 5 habla de los principales **Objetivos**, en (...) entre los que se encuentran, “la desvinculación gradual de la producción de energía de origen fósil y nuclear hasta alcanzar el consumo nulo, La promoción y el fomento de una movilidad más racional y sostenible, que incluya las alternativas de desplazamiento no motorizadas, así como los modos de transporte que utilicen combustibles alternativos, ó La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, principalmente de la contaminación por partículas y óxidos de nitrógeno, como consecuencia de las medidas de ahorro y eficiencia en el uso de la energía (...)

Establece en el Artículo 23, las Restricciones a la circulación de vehículos.

- 1.– A fin de evitar un incremento excesivo del uso de la energía y de las emisiones de gases de efecto invernadero o un deterioro de la calidad del aire atmosférico, los municipios podrán prohibir o restringir el acceso a determinadas zonas de su término municipal a los vehículos que no utilicen combustibles alternativos o a aquellos que sobrepasen determinados niveles de emisión, en razón de su tecnología de propulsión.
- 2.– Los municipios podrán habilitar carriles alternativos y reservar zonas para el estacionamiento de aquellos vehículos que utilicen combustibles alternativos, así como establecer reducciones en el precio del estacionamiento en zonas públicas o aparcamientos municipales.
- 3.– Los municipios deberán privilegiar las zonas peatonales y los carriles-bici, frente a los espacios reservados a la circulación de los vehículos a motor.
- 4.– Las administraciones adoptarán, en el marco de sus competencias organizativas, medidas de fomento del uso del transporte público o de la movilidad compartida entre sus plantillas

Y va más allá ya que establece en su Artículo 24, cómo deben ser los Planes de movilidad.

2.– Los Planes de Movilidad Urbana constarán entre otras cuestiones:

Artículo 32.– Planes de movilidad de centros de trabajo.

En los términos que se establezca en las disposiciones dictadas en desarrollo de esta ley, los establecimientos a los que se refiere esta sección deberán disponer, en los centros de trabajo donde trabajen más de 100 personas por cada turno, de un plan de transporte al centro de trabajo, que incluya medidas para posibilitar el uso de transportes públicos o de vehículos alternativos de titularidad privada. El número de 100 personas por cada turno incluirá a todas las que trabajen en el centro, tanto en régimen de contratación directa como personas autónomas o pertenecientes a empresas subcontratadas.

Artículo 35.– Ámbito de aplicación.

1.– Quedan sujetos a las obligaciones contenidas en esta ley los establecimientos privados en los que se desarrolle alguna de las siguientes actividades, de acuerdo con la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE-2009): – Grupo G: Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas. – Grupo I: Hostelería. – Grupo J: Información y comunicaciones. – Grupo K: Actividades financieras y de seguros. – Grupo L: Actividades inmobiliarias. – Grupo M: Actividades profesionales, científicas y técnicas. – Grupo P: Educación. – Grupo Q: Actividades sanitarias y de servicios sociales. – Grupo R: Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento. – Grupo S: Otros servicios.

Por todo ello, podemos afirmar que los centros escolares sean Colegios o Institutos dado su alto nivel de atracción de alumnado, así como por el elevado número de trabajadores que acuden a ellos, deben diseñar su propio Plan de Movilidad, que les ayude a la gestión de la misma.

Marco de Referencia Municipal

Para finalizar, a escala municipal, **el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Donostia -San Sebastián. 2008-2024** (PMUS) recoge cuales son los principales objetivos de la Movilidad en la ciudad para el cuatrienio en el cuál estará vigente, recogiendo como los principales objetivos, incidir sobre la conducta de movilidad de la ciudadanía donostiarra.

Así en su punto 6. se recoge que la conocida como “gestión de la movilidad” incide sobre paquetes de medidas que tienen por objeto modificar las pautas o conductas de movilidad de colectivos específicos. Estas medidas, que vienen siendo aplicadas de manera sistemática en otros países europeos, se basan en el análisis, información, comunicación-participación y prueba de cambios de movilidad en colectivos de trabajadores, escolares y sus familiares, jóvenes, etc..

Asimismo, las mujeres y los hombres responden a hábitos y pautas de movilidad distintas que deberán ser tenidas en cuenta en los distintos planes de gestión de la movilidad.

ANTEPROYECTO DE LA LEY DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

(El Consejo de Ministros ha aprobado y remitido a las Cortes el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible en su reunión del 13 de diciembre de 2022. En el momento de la publicación del presente Plan de Acción se encuentra en tramitación parlamentaria del texto)

Artículo 22. Formación a la ciudadanía en movilidad sostenible.

1. El sistema educativo español y el sistema de formación profesional promoverán la implicación de la sociedad en el desarrollo e implantación de una cultura de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible, reforzando el conocimiento de las actuaciones personales y sociales necesarias para ello.

2. En el currículo de la enseñanza básica y del Bachillerato se incluirán saberes vinculados a la movilidad sostenible, la educación vial y la convivencia con los distintos modos de transporte y su uso en condiciones de seguridad, fomentando la adquisición de la necesaria responsabilidad personal, social y medioambiental.

3. Las Administraciones educativas establecerán el tratamiento de la movilidad sostenible en el currículo de las enseñanzas no universitarias que forman parte del sistema educativo, incluyendo los elementos necesarios para la educación en los principios y objetivos de la movilidad activa, segura, saludable y sostenible.

4. Las Administraciones educativas también garantizarán, en coordinación con las administraciones competentes en materia de movilidad, instituciones y organizaciones de su entorno, la creación de entornos escolares seguros, saludables y sostenibles, y los caminos escolares que permitan los desplazamientos seguros y sostenibles.

5. Asimismo, en el ámbito universitario y de la formación profesional, las Administraciones educativas fomentarán la formación en materia de movilidad sostenible, digitalización, seguridad y multimodalidad del transporte, y promoverán que se revise el tratamiento de estas materias en los planes de estudios conducentes a la obtención de títulos y otras certificaciones oficiales en los que resulte coherente conforme a las competencias inherentes a los mismos.

6. Se garantizará la adecuada formación inicial del profesorado que ha de asumir funciones docentes en materia de movilidad y transportes sostenibles en las distintas etapas. Asimismo, las Administraciones educativas impulsarán programas de formación permanente del profesorado a fin de incluir formación específica en dicha materia y promover su revisión periódica para garantizar la adecuación de los contenidos. De igual modo, se fomentarán acciones formativas dirigidas al personal no docente, los equipos directivos y la comunidad educativa, con especial atención a las personas representantes del alumnado y de las familias en los consejos escolares y sociales

Artículo 28. Jerarquía del sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano.

1. Con el fin de dar cumplimiento a los principios rectores de la movilidad y atendiendo a los efectos sobre el medioambiente y la salud, en el ámbito urbano las administraciones públicas velarán por incentivar y promover los medios y modos de movilidad en los entornos urbanos y metropolitanos, en el orden siguiente:

- a) La movilidad activa, primando especialmente la movilidad a pie, la movilidad en bicicleta y la movilidad de las personas con discapacidad que transitan por las zonas peatonales en silla de ruedas con o sin motor, o aparatos

similares autorizados, a velocidad del paso humano.

b) El transporte público colectivo.

c) Los esquemas de movilidad de alta ocupación que supongan un beneficio en términos de reducción de externalidades, ocupación del espacio público u otros.

d) El vehículo privado, primando en todo caso, las tecnologías que supongan menores emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como los vehículos que supongan menor ocupación del espacio público.

2. En relación con el transporte urbano de mercancías, las administraciones públicas velarán por incentivar la reducción de externalidades negativas, potenciando los vehículos cero emisiones, la ciclologística y las soluciones de optimización de los repartos.

3.5. PROGRAMAS Y ACCIONES IMPLEMENTADAS YA EN EL CONTEXTO DE LA MOVILIDAD ESCOLAR EN LA CIUDAD

El reto de abordar la movilidad escolar en la ciudad, ha pasado por varias etapas desde 2003 hasta la actualidad.

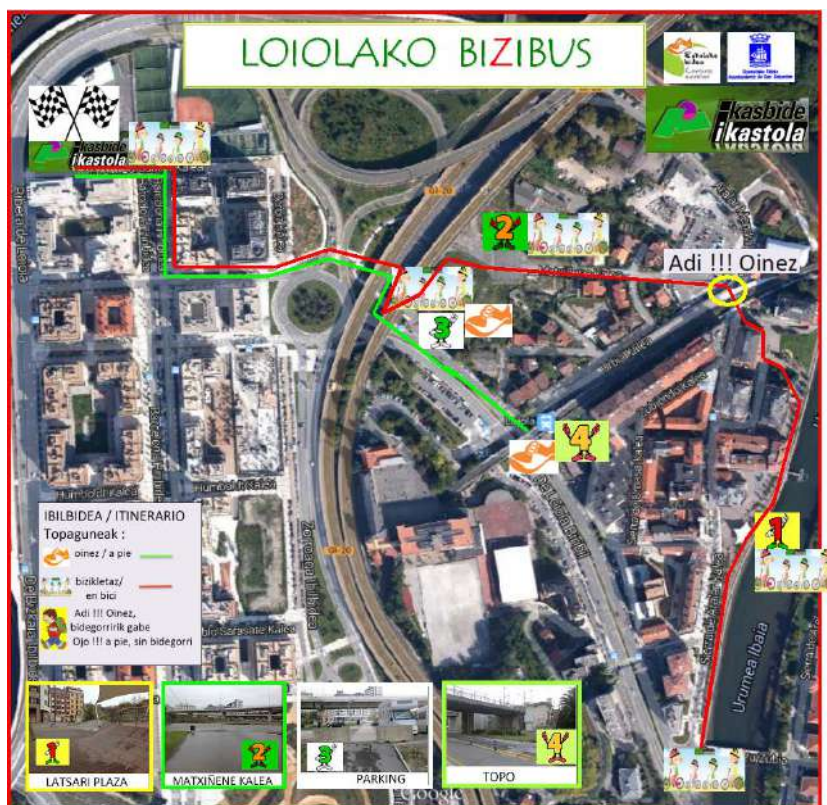
Surge desde el ámbito de la Participación, en el contexto de la Audiencia Pública, También se ha abordado durante más de una década desde la **Agenda 21 Escolar**, implantada en el 90% de los colegios e institutos de la ciudad, hoy convertida en la Agenda 2030.

Desde el Departamento de Medio Ambiente, dentro del propio Ayuntamiento, Fundación Cristina Enea, ha generado recursos propios para abordar la movilidad escolar dentro de los colegios, bien sea de puerta hacia dentro, bien sea en su relación con su entorno más próximo. El programa **“Caperucita, no camina sola”** mediante exposición interactiva e itinerante y sus diferentes materiales son un ejemplo.

El programa **Camino Escolar**, se crea como una herramienta más del Departamento de Movilidad. Si bien las Áreas de Ordenación, Tráfico, Regulación u Operativa se ocupan de las políticas públicas consideradas “Hard” (según la división anglosajona entre políticas duras y blandas), el Camino Escolar se encuentra entre las herramientas destinadas a la Formación, Sensibilización y el cambio de actitudes en general sobre los hábitos de movilidad.

Las herramientas generadas para la implantación del Camino Escolar en un primer momento están basadas en el acercamiento de la movilidad y sus múltiples facetas al ámbito curricular para que pudiera ser comprendida con facilidad y analizada con criterios de sostenibilidad en los colegios e Institutos, y especialmente desde las aulas con el alumnado. Así se diseñan por ejemplo estrategias como, **Analiza la calle, imagina la ciudad! O ¡Atent@, viene coche!** Para que sean fácilmente implantadas y replicables por los docentes.





En un peldaño superior de implantación, y apelando a participación de la comunidad, **Vamos andando al cole!** diseña, analiza y acompaña y visibiliza los itinerarios del alumnado en una intervención muy de “pie a tierra”, en complicidad con el resto de la Comunidad Educativa, que arroja, celebra y amplifica las necesidades y los derechos de la infancia a disfrutar de una ciudad, para unos desplazamientos autónomos y sostenibles en una ciudad más cercana, amable, sana y segura.

Si **Andando al cole**, se diseña para reforzar la idea de ir andando y sin adultos al cole y se toman como modelo Safe routes to school, el **Oinbusa** se toma en 2005 del Pedibus de Bruselas, para en este caso, aborda la movilidad de los más pequeños, los niños de infantil, que con ayuda de las familias y/o vecinos realizan los itinerarios, como si fueran un autobús andante recogiendo a los escolares de camino al centro.

De esta última intervención al **BiziBus**, sólo había un pequeño salto, con el que incorporar la bicicleta a los itinerarios escolares, y se dio en 2014. Al igual que en el caso del OinBusa, el Bizibus nos facilita llegar al cole de forma divertida en bicicleta todos juntos.

Para poner en marcha cualquiera de estas acciones, se ponen a disposición de los colegios e institutos los materiales y los procedimientos que se han creado a lo largo de estos años, por si pudieran resultar de ayuda como apoyo para su implantación.

ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULOS. REFUERZO DE LA VISIBILIDAD
JAKINTZA IKASTOLA (Calle Escolta Real)

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	X INCONVENIENTES
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.	



PASOS DE PEATONES SEGUROS
IMAGEN HAURESKOLA URBIETA-URDANETA

Implantación paulatina en todos los centros de la ciudad (adaptado a la realidad específica de la vía) 10 metros libres previos a paso de peatones. Establecimiento de la Velocidad de la vía a 30Km/h y elevación de pasos peatonales.

✓ VENTAJAS	X INCONVENIENTES
Disminuye las posibilidades de atropello	Resta aparcamiento en superficie de vehículos privados
Bajo coste económico	
Mejora la visibilidad de peatones y conductores	
Aumenta aparcamiento de motos y bicicletas	



OPTIMIZACIÓN DE LAS FASES SEMAFÓRICAS, ESPECIALMENTE EN FRANJAS HORARIAS PRIORITARIAS ZUHAIZTI IKASTOLA

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	✗ INCONVENIENTES
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	



COLOCACIÓN DE APARCABICIS EN LA PUERTA DE LOS CENTROS
INSTITUTO PEÑAFLORIDA

✓ VENTAJAS	X INCONVENIENTES
El hecho de que los aparca bicis esté 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	Abandono de bicicletas particulares
Bajo coste	
Necesita poco espacio	
Visibiliza el uso de la bicicleta	
Fácil de instalar	
No tiene mantenimiento	
Se puede optar por versiones de aparca bicis cubiertos o no y cerrados o no	



MARCADO-VISIBILIZACIÓN DEL ITINERARIO PEATONAL. CAMINO ESCOLAR LA SALLE

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

✓ VENTAJAS	✗ INCONVENIENTES
Es de bajo coste económico	La superficie del suelo debe estar seca para poder aplicarse
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	



DISEÑO DE ZONAS 30 Y ZONAS 20 EN EL PERÍMETRO DE LOS COLEGIOS

COLEGIO SAN JOSÉ ASILO

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

(Esta medida nos puede ayudar a mantener bajas velocidades en la puerta de los colegios, en aquellas zonas de la ciudad en la que el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, permitiera ampliar el rango.)

✓ VENTAJAS	✗ INCONVENIENTES
Disminuye el nivel de tráfico en la zona	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
Disuade de desplazamientos en vehículo privado a las familias en los desplazamientos al centro escolar	Requiere que la señalización de velocidad esté muy visible en todo momento
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	



IMPLICACIÓN DEL PROFESORADO, MADRES Y PADRES EN EL CAMINO ESCOLAR, AL Y DESDE EL CENTRO ESCOLAR
ARANTZAZUKO AMA (MARTUTENE)

✓ VENTAJAS	✗ INCONVENIENTES
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	



CREACIÓN DE LA MESA DE TRABAJO SOBRE MOVILIDAD ESCOLAR
INTXAURRONDOKO IKASTOLA

✓ VENTAJAS	✗ INCONVENIENTES
Se disminuye el riesgo de atropellos	Es una tarea laboriosa
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	



ORGANIZACIÓN DE EXPERIENCIAS PILOTO “ANDANDO A LA ESCUELA” / “GOAZEN, OINEZ ESKOLARA”
JAKINTZA IKASTOLA

✓ VENTAJAS	✗ INCONVENIENTES
Es necesario que diferentes entidades y organismos trabajen coordinadamente	Requiere un plazo de tiempo medio para su organización
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	



VOLUNTARIADO EN LOS CRUCES ZUHAIZTI IKASTETXEA

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	✗ INCONVENIENTES
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	



MARCHA CICLISTA O BIZIKLETADA INSTITUTOS DE TODA LA CIUDAD

En el contexto de la Semana Europea de la Movilidad, de forma anual, se realiza la concentración y realización de una marcha ciclista en la que los protagonistas son los jóvenes de los Institutos de la ciudad que a lo largo de 10 kilómetros de un circuito urbano recorrer la ciudad, de forma segura.

✓ VENTAJAS	✗ INCONVENIENTES
Se visibiliza la posibilidad real de circular de forma segura en bicicleta para ir al Instituto	Se realizan corte al tráfico
Los ciclistas noveles aprenden a transitar por la calzada y por bidegorri	



*(Algunas de las intervenciones que ya se han implantado en San Sebastián en estos 20 años y que se mencionan en este apartado están tomadas de la *Guía práctica del Camino Escolar*, editada por Departamento de Interior del Gobierno Vasco, elegidas como Buenas prácticas junto con otras de toda Euskadi)

CORTES PUNTUALES DE CALLES

Con motivo del Covid, se propusieron medidas nuevas en el entorno de algunos centros escolares, que nos mostraron que era posible hacer las cosas de otra manera. Se realizaron cortes puntuales de calles en los accesos de Jakintza Ikastola, Herrera Ikastetxea, Ikasbide Ikastola y Orixe Ikastola.

Calles de acceso muy diferentes entre sí, pero la misma medida. Con una valla delimitar el flujo del tráfico para que el alumnado pueda acceder al centro con total seguridad.

✓ VENTAJAS	✗ INCONVENIENTES
Aumenta la seguridad de los/las peatones	Mínimo tiempo sin circulación del tráfico
Efecto de calmado del tráfico	
Los escolares pueden llegar de forma autónoma y segura	
Disminuye la contaminación del tráfico en las inmediaciones del centro	
Se eliminan la probabilidad de atropellos	
Se fortalece la acción comunitaria de las familias con el barrio	



4. IDENTIFICACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS A ESCALA EUROPEA

4.1. PROCESO DE IDENTIFICACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS

A continuación mostramos algunas de las Buenas prácticas que pueden servirnos para implementar “Aquellas actuaciones, metodologías y herramientas puestas en marcha en el ámbito del empleo y la formación, y en general, dentro de la gestión de los Programas Operativos del Fondo Social Europeo, que han demostrado su capacidad para introducir transformaciones con resultados positivos”.

Se trata de una definición en sentido amplio, según la cual la Buena Práctica puede adoptar la modalidad de una acción, de una metodología – pudiendo traducirse en un procedimiento, un proceso o la creación de una estructura – y/o de un instrumento concreto, que sea fácilmente replicable.

- Se ha identificado, aquellas buenas prácticas que pueden aportar positivamente en el proyecto. Se tendrán en cuenta tanto a escala regional como a escala europea.
- Desde el punto de vista la documentación utilizada, se elabora una ficha con toda la información y se envía a todos los agentes de dicho proyecto. Con esta información, los agentes pueden empezar a valorar si es una iniciativa interesante y atractiva y si es transferible a su centro escolar.
- Se hacen varias observaciones e investigaciones a las buenas conductas de otras ciudades con la finalidad de evaluarlas y obtener información, con el claro objetivo de poder describir paso a paso cómo desarrollar dicha práctica. El centro escolar que quiera aplicar esa práctica en su día a día, se verá facilitado a utilizar este manual.
- Entre muchas prácticas observadas, se detectan las más interesantes y apropiadas, también las que son aplicables teniendo en cuenta nuestro espacio geográfico y los centros escolares que en ella se sitúan.
- Se incorporan al Plan de acción de movilidad escolar de Donostia - San Sebastián los conocimientos obtenidos de las buenas prácticas seleccionadas.

4.2. BRIGHTON AND HOVE (REINO UNIDO): WALK TO SCHOOL WEEK PEDOMETER

“Walk to school week” es una campaña nacional cuyo objetivo es que los niños y niñas, y sus familias vayan a pie a la escuela en mayo de cada año.

PRIMARIA: La iniciativa WOW

Es una iniciativa dirigida al alumnado en la que los niños y las niñas informan de cómo van a la escuela cada día utilizando el rastreador interactivo de viajes WOW. Si se desplazan de forma sostenible (a pie, en bicicleta o en patinete) una vez a la semana durante un mes, serán recompensados con una insignia. Es así de fácil. Es fácil de llevar a cabo y a los escolares les encanta participar. Cada año, es el alumnado quien diseña las insignias coleccionables WOW en el concurso anual de diseño de insignias.

Tres sencillos pasos:

- Los colegios crean su cuenta WOW Travel Tracker con su guía gratuita.
- Todas las mañanas, en el aula, los niños y las niñas anotan en el WOW Travel Tracker el camino que han seguido para llegar a la escuela.
- Al final del mes, las escuelas entregan una insignia a los alumnos que la han ganado ese mes.

El reto WOW premia a los niños y las niñas que viajan activamente a la escuela con insignias coleccionables. El tema del próximo año (2022-2023) será: **CAMINAR A TRAVÉS DEL TIEMPO.**

resultados positivos: reduce la congestión / aumenta los índices de marcha / acreditación / poco tiempo de clase / coste aceptable / inculca hábitos saludables para toda la vida / mejora la seguridad vial en las puertas de la escuela

SECUNDARIA: La iniciativa Next Steps

Next Steps es el desafío a pie para los y las estudiantes que pasan a la escuela secundaria. Hay dos pasos importantes para el reto Next Steps con recursos educativos atractivos y de alta calidad para cada estudiante.

- El primer paso se lleva a cabo el día de las transiciones en la escuela secundaria, en el trimestre de verano se incluye un taller y un folleto de apoyo que anima a los y las estudiantes a pensar en cómo llegar a su Instituto de forma segura y activa. Se fomenta el debate con las familias en casa.
- El segundo paso consiste en un mensaje adicional sobre la importancia de ir a pie al Instituto, que se repasa en una asamblea.

4 razones por las que las promover Next Steps: La salud mental / Salud física / Independencia / Reduce la congestión y la contaminación



4.3. GINEBRA (SUIZA): ¡LA CALLE ES TUYA! - La ville est à vous

La ciudad de Ginebra organizó diversos debates públicos de gran asistencia sobre la movilidad sostenible, accesibilidad y salud, incrementando la conciencia de la ciudadanía sobre los desafíos a los que se enfrenta su ciudad. Se establecieron diversos puntos de información para dar consejos de salud y organizar juegos con los niños y las niñas. Ginebra estableció una fiesta en la calle llamada “¡La calle es tuya!” y organizó actividades sobre el tema “El respeto cambia nuestras vidas”.

Crearon la iniciativa de “**JOURNÉE INTERNATIONALE À PIED À L'ÉCOLE**” (Día internacional de ir a la escuela a pie). El viernes, 18 de Septiembre de 2020 (17 de Septiembre de 2021 también) se invitó a todos los escolares a ir andando al colegio. Esta campaña que organiza la ATE Plan de *Mobilité Scolaire* lleva 20 años apoyando la movilidad activa. Forma parte de la Semana Europea de la Movilidad. Un día para moverse de forma diferente y para afianzar este hábito durante todo el año. Es una forma de afianzar las rutas que utilizan cuatro veces al día 200.000 escolares de la Suiza francesa y el Tesino.



Se trata de una forma divertida de hacer realidad el camino a la escuela y de celebrar con todos los vecinos un trayecto diario que es todo menos ordinario.

En Ginebra, también apoyan la iniciativa del Pedibus, incorporando nuevas líneas y recorridos, ya que son una forma efectiva hacia una movilidad sostenible de una forma divertida y saludable. Pedibus es un sistema de ayuda mutua entre adultos para acompañar a los y las escolares al colegio, a pie y con total seguridad. Permite que las personas adultas y niños y niñas de un barrio se conozcan y compartan momentos de convivencia. Los niños y las niñas aprenden la actitud correcta de camino a la escuela y dan unos cuantos pasos más hacia la autonomía cada día. Las fuerzas motrices de Pedibus son: compartir, convivencia, seguridad, salud y protección del medio ambiente.

Además, el ayuntamiento de Ginebra ha facilitado a todo el personal la elaboración de nuevas líneas de Pedibus, siguiendo los siguientes pasos que relatan así:

- **Empiece por identificar a los padres interesados.** Recurre a tu red de padres y vecinos. Envíales el folleto y una encuesta. También puedes distribuirlos a través de la escuela o de la asociación de padres y madres. Coloca un cartel de Pedibus en tu edificio.
- **Organice su Pedibus.** Definir el recorrido de la línea y fijar las paradas, evitando los lugares peligrosos. Definir el horario en función de las necesidades de los y las escolares y sus familias. Ahora solo falta repartir las rutas.
- **Seguir las recomendaciones sanitarias.**
- **¡Ya está!**



4.4. GLASGOW (REINO UNIDO): CALLES MÁS SEGURAS

Muchos colegios de la ciudad experimentan una serie de problemas relacionados con el tráfico al principio y al final de cada jornada escolar. En Glasgow se ha introducido el proyecto piloto “School Streets”, cuyo objetivo es resolver estos problemas limitando el tráfico en las calles que rodean los colegios en momentos clave, creando una zona predominantemente libre de coches.

El objetivo es crear un entorno más seguro y agradable para todos en torno a las escuelas. El plan fomenta los desplazamientos activos a la escuela a pie y en bicicleta, lo que a su vez contribuye a reducir la congestión y la contaminación en la zona.

Los beneficios previstos del plan son los siguientes:

- Aumentar los desplazamientos a pie y en bicicleta y de los estilos de vida activos para los alumnos y los padres/ madres y personas cuidadoras.
- Reducir la velocidad del tráfico, de la congestión y de la contaminación en torno a las puertas de la escuela.
- Previene de los niveles de obesidad infantil.
- Proporcionar una herramienta que permita al llamado Consejo Escolar responder de forma proactiva a las preocupaciones relacionadas con la seguridad vial.

Las restricciones significarán que la mayoría de los vehículos, incluidos los conducidos por las personas cuidadoras en estas escuelas no podrán conducir en las carreteras afectadas por las restricciones para dejar o recoger a los escolares durante los períodos en que la restricción está en vigor.

Anteriormente conocidas como zonas libres de coches en los colegios, las calles escolares se identifican con una señalización que avise sobre dónde empieza el corte del tráfico.

Desde su introducción en agosto de 2019, el proyecto School Streets se ha implementado en 26 escuelas primarias en toda la ciudad con planes para ampliar hasta 30 nuevas zonas.

Los resultados de la investigación transmiten que ha habido una caída sustancial en el tráfico alrededor de las escuelas participantes cuando las restricciones están en vigor, con la gente sintiéndose más segura y más propensa a participar en viajes activos.

Una encuesta realizada por British Lung Foundation revela que los residentes de Glasgow apoyaban firmemente el plan, con un 75% de personas que se declaraban a favor. Las escuelas elegidas para el proyecto piloto tienen un historial de quejas y preocupaciones de los consejos de padres y padres, consejos comunitarios y sobre la seguridad del alumnado, además de tener altos niveles de congestión.



4.5. PROYECTO EUROPEO: CITY CHANGER CARGO BIKES

La ciudad de San Sebastián participa en el proyecto europeo City Changer Cargo Bike como continuación de la serie de proyectos Cyclelogistics Ahead en el que también tomó parte entre 2014 y 2017. Esta nueva iniciativa que al igual que sus proyectos predecesores constituye un marco de actuación pionero en todo el continente, tiene como objetivo el de explotar el enorme potencial que tienen las bicicletas cargo para lograr su despliegue de este modo de transporte sostenible en entornos urbanos de una forma rápida, rentable y a gran escala con el propósito de mejorar la calidad de vida de nuestras ciudades.

En las ciudades en las que la introducción de las bicicletas cargo ya es una realidad, se ha demostrado que su uso ha supuesto un cambio clave en las ciudades, ya que entre otros aspectos, mejora la imagen de la movilidad ciclista, aumenta el uso general de la bicicleta (tanto para llevar personas como mercancías), se mejora el uso del espacio urbano y se reducen los problemas de congestión del tráfico; y por todo ello, aspectos como la calidad del aire, niveles de seguridad vial y de calidad de vida, se incrementan de forma significativa.

El proyecto City Changer Cargo Bike tiene como propósito el de cambiar esta tendencia para aumentar y acelerar el despliegue de las bicicletas cargo en las ciudades. Para ello el proyecto CCCB toma ejemplo de las mejores prácticas llevadas a cabo por las ciudades más experimentadas en este ámbito, para extenderlas a gran escala y de la mejor manera posible a nuevas ciudades y contextos, desde las ciudades precursoras del proyecto a las ciudades seguidoras y otras muchas.

Para su consecución, el proyecto CCCB se ha marcado los siguientes objetivos:

- Crear conciencia entre los actores urbanos implicados
- Usar mecanismos innovadores para su puesta en marcha y despliegue
- Establecer marcos normativos favorables a su uso.
- Lograr mecanismos eficaces para el intercambio y transferibilidad
- Reducir congestión, emisiones, aumentar la seguridad y el uso del espacio público

Como se ha demostrado en otras ciudades, el incremento de uso de las bicicletas cargo llevará consigo el logro de estos objetivos y que se esperan reflejar durante el desarrollo del proyecto CCCB. Es más, el uso de las bicicletas cargo como modos de transporte con fines tanto comerciales como privados va a suponer un efecto positivo en el resto de medios urbanos.

La ciudad de San Sebastián junto con las otras tres ciudades precursoras dentro del proyecto CCCB, Copenhague, Utrecht y Cambridge, atesora ya una dilatada experiencia en aspectos de ciclogística y es por ese motivo que su participación en el proyecto CCCB va a estar enfocada en fomentar el uso de las bicicletas cargo a nivel privado tanto para el transporte de personas como de mercancías, estableciendo para ello un marco normativo para la circulación y estacionamiento de este tipo de vehículos que a día de hoy no existe en la ciudad.

La iniciativa contempla una parte formativa en la que se ofrece la posibilidad de probar este tipo de vehículos. El objetivo no es otro que el de mostrar tanto a los padres como al personal docente, una alternativa eficaz al transporte motorizado ofreciendo un medio limpio, saludable y sostenible.



4.6. “PROGETTO SCUOLA FIAB”: BICIBUS

La FIAB, de acuerdo con su carácter comunitario, propone la bicicleta como medio de transporte en los recorridos casa-escuela y tiempo libre, porque para los niños, niñas y jóvenes la bicicleta constituye el mejor conocimiento práctico que refuerza las relaciones entre el conocimiento escolar y la experiencia real. La FIAB sugiere nuevos estilos de vida y estimula a relacionarse con la movilidad, la socialización, la salud personal y la del medio ambiente de forma sostenible. El uso consciente de la bicicleta es, de hecho, un ejemplo de competencia experta que requiere un conjunto de conocimientos y habilidades: fomenta la autonomía y la responsabilidad de la persona.



La FIAB lleva casi 30 años realizando el “Progetto Scuola FIAB”, un programa permanente de iniciativas destinadas a la difusión de la movilidad sostenible y de la bicicleta en particular. La FIAB está constantemente comprometida con la difusión y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte limpio, silencioso y seguro en los centros escolares, con el fin de educar a los jóvenes en el comportamiento vial y la seguridad del tráfico.

Por lo tanto, la FIAB se compromete a proporcionar los elementos necesarios para lograr este objetivo, que es obligatoria en Italia desde hace más de veinte años.

BICIBUS

El BiciBus es una forma sostenible de ir al colegio. Se trata de un “autobús de dos ruedas” formado por un grupo de escolares en bicicleta que van y vuelven del colegio acompañados por personas voluntarias, por rutas predeterminadas y aseguradas. Al igual que las rutas de autobús reales, las rutas de BiciBus tienen un final y paradas intermedias, identificadas por carteles que muestran los horarios de salida y paso en el camino de ida y vuelta a la escuela. El BiciBus puede cubrir rutas de 2,5 a 3 km con un tiempo máximo de viaje de 15 a 20 minutos. Para aumentar la visibilidad y la seguridad, todos los niños y niñas participantes llevan casco y un peto reflectante de color, al igual que los adultos acompañantes.

1. Ventajas del BiciBus:

Son muy evidentes los efectos positivos sobre la reducción del tráfico en general y en las proximidades de los colegios, y en particular sobre;

- Medio ambiente: calidad del aire, ahorro de combustible
- Salud: el ejercicio diario refuerza las defensas naturales, combate la tendencia a la obesidad
- Autonomía: de los escolares: les ayuda a ser más independientes, les hace conocer mejor el territorio
- Socialización: da a los niños y niñas y a los padres la oportunidad de conocerse mejor
- Participación: alumnado, madres y padres, profesorado, técnicos municipales, asociaciones...

4.7. SAFE ROUTES TO SCHOOL PROGRAMS

Las “Safe Routes To School Programs” o Programa de Rutas Seguras al Colegio (SRTS) son un enfoque que promueve el ir a pie y en bicicleta a la escuela en el mundo anglosajón a través de mejoras en la infraestructura, la aplicación de la ley, las herramientas, la educación en seguridad y los incentivos para fomentar el ir a pie y en bicicleta a la escuela.

En EE.UU por ejemplo, entre el 10% y el 14% de los viajes en coche durante la hora punta de la mañana son para ir al colegio.

Las iniciativas de SRTS mejoran la seguridad y los niveles de actividad física de los estudiantes. Pueden ser implementados por un departamento de transporte, una organización de planificación metropolitana, un gobierno local, un distrito escolar o incluso una escuela. Existen amplios recursos disponibles a través de un centro nacional, que incluyen una “SRTS Guide” (Guía a modo de tutorial), “Parent Surveys” (encuestas a las familias), “Student tallies” (Conteos en calle), y otras estrategias sencillas; como el “Walking School Bus”, el cual fomenta y apoya el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.

- **SRTS Guide:** Esta guía es un manual de referencia en línea diseñado para apoyar el desarrollo de programas de Rutas Seguras a la Escuela (SRTS). Proporciona enlaces a otras publicaciones y recursos de formación de SRTS. Los lectores de la guía en línea pueden elegir temas específicos en función de sus intereses y necesidades, como las directrices para los guardias de cruce escolar adultos, las herramientas para crear mapas de rutas escolares y las formas de incluir a los niños y niñas con discapacidades en las iniciativas de SRTS
- **Parent Surveys:** Esta encuesta pide información sobre los factores que influyen en que los padres permitan a sus hijos e hijas ir a la escuela a pie o en bicicleta, la presencia de condiciones clave relacionadas con la seguridad a lo largo de las rutas a la escuela, y la información de fondo relacionada. Los resultados de la encuesta ayudarán a determinar cómo mejorar las oportunidades para que los niños y niñas vayan a la escuela a pie o en bicicleta, y a medir los cambios de actitud de las familias a medida que se desarrollan los programas locales de SRTS.
- **Conteos (Student tallies):** Este formulario ayudará a medir cómo los estudiantes llegan a la escuela y si el programa SRTS afecta los viajes hacia y desde la escuela. Los profesores pueden utilizar este formulario para registrar información específica sobre cómo los niños y niñas llegan y salen de la escuela cada día durante una semana. La información que este formulario ayuda a realizar un seguimiento de los programas SRTS en todo el país.
- **Walking School Bus:** Los estudios demuestran que cada vez son menos los niños y niñas que van a pie o en bicicleta al colegio, y que hay más niños y niñas que corren el riesgo de padecer sobrepeso. Para cambiar ésta tendencia las familias necesitan soluciones creativas que sean seguras y divertidas. La implantación de un autobús escolar a pie puede ser ambas cosas.



5. PLAN DE ACCIÓN DE MOVILIDAD ESCOLAR DE SAN SEBASTIÁN

ACCIÓN 1: REDACTAR UN MANIFIESTO PARA LA MOVILIDAD ESCOLAR SOSTENIBLE, ACTIVA SEGURA Y AUTÓNOMA

En 1999, se firma en la ciudad el **Pacto Cívico para la Movilidad**, y supone un hito a partir del cual los esfuerzos de Administración, Tejido asociativo y ciudadanía ponen de manifiesto la necesidad y el compromiso de avanzar en pro de un cambio de paradigma en la gestión del tráfico y de la movilidad de la ciudad.

En este Pacto ya se recoge un primer Manifiesto de los y las Donostiarres y éste compromiso llega hasta la actualidad. En este momento lo que se plantea con la redacción del **Manifiesto para la movilidad escolar sostenible, activa, segura y autónoma**, es bajar a la concreción de los Centros escolares de la ciudad, el abordaje de la misma.

El documento se plantea como resultado del acuerdo de todos los agentes implicados en la materia. El proceso de redacción en sí mismo requerirá el tratamiento de la movilidad escolar de forma transversal. El consenso general al que se llegue se traducirá en unos principios básicos en favor de una movilidad escolar sostenible, activa, segura y autónoma.

En éste Manifiesto invitamos a que se recojan las principales conclusiones y estrategias recogidas en el Plan de Movilidad del centro, en caso de tenerse y en caso contrario las principales principios que se van a seguir para garantizar la movilidad escolar.

Este documento necesitará en lo sucesivo de revisiones anuales, bianuales (o la periodicidad que se determine), para actualizar su contenido a las realidades surgidas del proceso.

Ligado a la redacción del manifiesto y para darle seguimiento al propio Plan se creará el Grupo Motor del Plan de Acción de Movilidad escolar, que decidirá cual es la prioridad de las Medidas Correctoras a implantar y los Objetivos

Será compartido con el Consejo Escolar y con el Departamento de Movilidad.

¿Cómo ponemos en marcha un Plan de Movilidad Escolar? Además de lo ya expuesto, aquí hay algunas herramientas que pueden ser de utilidad.

QUÉ.- Este manifiesto redactado y creado con la participación de la comunidad educativa nos servirá para generar el contexto y el compromiso con los modos de transporte sostenibles enlazándolo en este punto con los Objetivos de la Agenda 2030. En él se recogen los compromisos que adquiere en centro con respecto a sus desplazamientos y como son bienvenidos las personas a pie, en bicicleta o transporte público, así como se insta a hacer un uso racional y respetuoso del vehículo a motor, de forma excepcional.

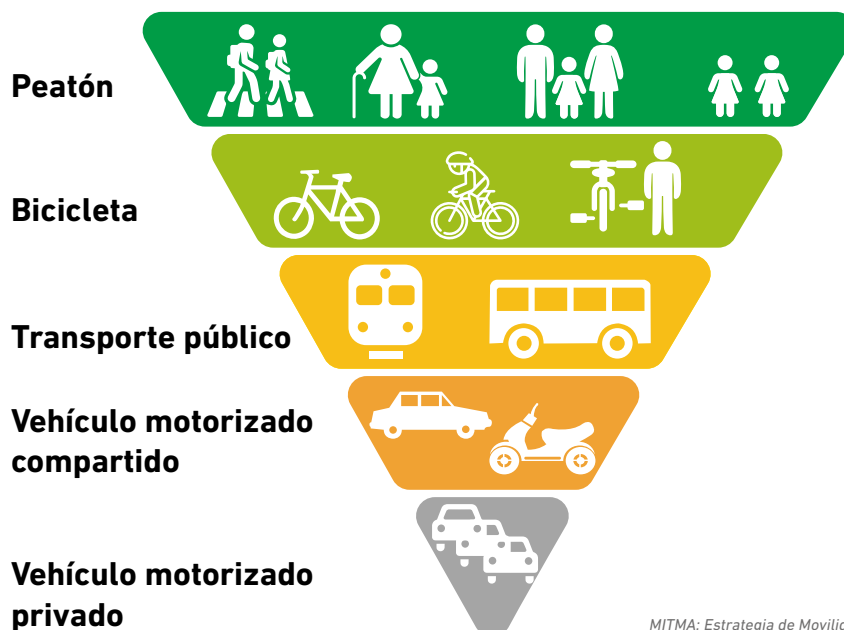
QUIÉN.- Este Manifiesto representa a todas las personas que a diario llegan al centro (alumnado, profesorado y personal no docente) y llevará visible, la firma de la Dirección y Jefatura de estudio, la Representación de la Asociación de madres y padres y representación del alumnado.

CÓMO.- Se puede aprovechar un evento del comienzo del curso para firmar la adhesión al Manifiesto y que acudan al mismo personalidades municipales invitadas, así como representantes de la colectividad del barrio, (representante de equipamientos de barrio, asociación de comerciantes, etc...) lo cual reforzará y alineará las agendas entre centro escolar y administración.

DÓNDE.- El Manifiesto se puede hacer público de forma física, ocupando un espacio predominante en la entrada del centro y de forma simbólica también en la página web.

Una herramienta que reforzará de una manera definitiva este Manifiesto es incluir la movilidad escolar dentro del Proyecto Curricular de Centro, lo que redundará en su permanencia más allá de los equipos directivos.





PUNTOS DEL MANIFIESTO DEL PLAN

A continuación se proponen algunos de los puntos que pueden formarlo.

Los firmantes de este Manifiesto por la Movilidad Sostenible, Segura, Saludable y Autónoma del centro, acordamos los siguientes principios que deben regir las bases para la convivencia de nuestra Comunidad Educativa:

- La movilidad se debe convertir en un instrumento de convivencia dónde seamos capaces de generar propuestas innovadoras que favorezcan la mejora del medio ambiente y que la llegada y salida del centro se realice con seguridad para todos los colectivos
- Son bienvenidos los modos activos de acuerdo a lo recogido en la Estrategia de Movilidad segura, sostenible y conectada 2030.
- No son bienvenidos aquellos modos de transporte que creen peligro para el conjunto de nuestro alumnado y profesorado y vecindario en general, y no respeten las normas de convivencia.

En un primer momento, como mínimo, el manifiesto incorporará las acciones estratégicas recogidas en el presente Plan de acción, así como la voluntad general de promover una movilidad escolar sostenible, activa, segura y autónoma. El resto de los puntos del Manifiesto se generarán desde el propio Grupo Motor y tanto la redacción como su divulgación se realizará entre los agentes de la comunidad educativa para conseguir nuevos firmantes y agentes interesados.

FASES

1.1.- Identificar los agentes necesarios para la redacción del Manifiesto

1.2.- Redactar el Manifiesto

1.3.- Divulgar el Manifiesto

ACCIÓN 2: CREACIÓN DE UNA FIGURA DE REFERENCIA EN MATERIA DE MOVILIDAD EN EL ÁMBITO ESCOLAR. EL GESTOR DE MOVILIDAD.

Tal y como se mencionó en el apartado de Normativa (Punto 3.4.), dada la dimensión de algunos centros (más de cien personas) están obligados a redactar su propio Plan de Movilidad, analizando los modos de desplazamiento y analizando las posibles medidas correctoras para aquellas situaciones que se descubran no deseadas para la Seguridad del alumnado. Sería el equivalente al Plan de Movilidad al trabajo.

Es más, independientemente del tamaño, se recomienda a todos los colegios e institutos de la ciudad que desarrollen el suyo, ya que este hecho además de ofrecer la fotografía de la movilidad del alumnado y profesorado en el día a día, este análisis, per se genera sinergias interesante.

CONAMA 2018
CONGRESO NACIONAL DEL MEDIO AMBIENTE

RUMBO 20.30.

Congreso Nacional del Medio Ambiente
Madrid del 26 al 29 de noviembre de 2018

**El Gestor de movilidad y casos de éxito en la
implementación de medidas de movilidad
sostenible al trabajo**

Ejemplo de la importancia de la figura del gestor de Movilidad. Buena práctica Conama 2018.

En este contexto del Plan de Movilidad, la figura del **GESTOR/A DE MOVILIDAD** es clave si queremos llevar adelante la implantación de las medidas de movilidad.

FUNCIONES.-

El gestor/a de movilidad es la personas que se va a encargar de realizar el seguimiento del Plan, especialmente coordinada con los agentes implicados.

Es una figura imprescindible si se desea poner en funcionamiento un Plan de Movilidad en la empresa. El perfil de este profesional deberá caracterizarse por contar con la formación técnica adecuada y especializado en planes de gestión de la movilidad.

Sus funciones se centrarán en el seguimiento del plan, dando especial importancia a la coordinación de los diferentes coordinadores a escala de ciudad que nos permita extender la misión y la visión de la movilidad sostenible, segura y saludable en toda la ciudad. El embrión de esta medida se encuentra en la comisión de Camino Escolar creada en base a las personas coordinadoras en cada colegio, que contribuye a crear red y establecer criterios y medidas compartidas.

Estas serán algunas de sus funciones de forma esquemática:

- Realizar el seguimiento de las decisiones tomadas por el Grupo Motor y de hacer que éstas se cumplan.
- Ejecutar las decisiones de la Mesa de Movilidad.
- Dar soporte al Grupo Motor para coordinar los miembros. Convocar las reuniones de la Mesa de acuerdo con las indicaciones que hagan los miembros y la presidencia.
- Hacer el seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo y valorar el grado de ejecución y de cumplimiento.
- Realizar acciones de negociación con los diversos agentes públicos y privados relacionados con el centro y con el ámbito de la movilidad con el objetivo de impulsar la ejecución de las propuestas del Plan de Acción de la movilidad escolar.
- Generar y transmitir adecuadamente la información sobre la movilidad en el centro (servicios de transporte público, bicicleta, etc.), y hacer la distribución oportuna.
- El gestor de movilidad realizará acciones informativas, formativas y de asesoramiento con relación al fomento de la movilidad sostenible a los empresarios y a los trabajadores/as.
- Hacer de nexo de unión entre el Centro y la administración y otros agentes implicados.
- Coordinar la gestión global de la movilidad del centro, haciendo compatible la configuración del espacio público con las diversas redes de transporte y sistemas de desplazamiento.
- Proponer medidas de actuación en materia de transporte público colectivo, movilidad en pie y en bicicleta, coche compartido y otros medios de transporte que redunden al mejorar la movilidad sostenible global del sistema.
- Garantizar la convivencia entre la movilidad de las personas y el transporte de mercancías con el fin de evitar las disfunciones que puede haber por el hecho de que interactúen.
- Impulsar y mantener activos los canales de comunicación con los agentes de la Mesa y los servicios de información con los trabajadores.
- Promover la edición de materiales informativos y divulgativos sobre los servicios de transporte del centro educativo y la movilidad sostenible en general.

FORMACIÓN.-

La formación a todas aquellas personas que sean designadas como Gestoras de Movilidad en Colegios e Institutos de la ciudad, será impartida por el propio Departamento de Movilidad.

FASES
2.1.- Definir la figura del Gestor de Movilidad
2.2.- Crear la mesa de Movilidad en el colegio o instituto
2.3.- Designar a las personas como Gestor de Movilidad

ACCIÓN 3: ACTUALIZAR EL TRATAMIENTO DE LA EDUCACIÓN VIAL Y LA MOVILIDAD ESCOLAR EN LOS CENTROS EDUCATIVOS

Esta Acción tiene como objetivo, la actualización del tratamiento de la Educación Vial en la ciudad.

Esta actualización del servicio de Seguridad Vial, se conforma con la suma de los efectivos de Agentes y Técnicos de Movilidad, así como de la Policía Municipal, que aporta su experiencia de los veinticinco años en formaciones de Educación Vial.

Consideramos que el problema de la inseguridad vial que se ha generado en la Sociedad moderna debe solucionarse sumando también la EDUCACIÓN Y LA FORMACIÓN de todos los implicados.

Así el reto de este nuevo servicio, ha supuesto coordinar el equipo que procede de ámbitos de actuación muy diversos aunque cercanos, tales como la gestión de la movilidad de la ciudad, la gestión del tráfico y la concienciación de la ciudadanía en un sentido amplio.

Por una parte se ha creado un equipo multidisciplinar ex professo para atender las demandas de formación en Seguridad Vial en la ciudad reenfocando la mirada tradicional sobre le tráfico y haciéndola extensible a toda la Movilidad.

Así esta nueva formación en Seguridad Vial, ofrece formación a parte de la Educación Primaria, y Secundaria, pero también a Ciclos Formativos y a adultos en el contexto de empresas, Colectivos de Diversidad Funcional, etc..

Oferta formativa:

- Formación en Educación Reglada y No Reglada
- Formación para empresas
- Formación en Ciclos Formativos
- Formación para personas mayores.
- Formación de Mecánica Básica de Bicicletas
- Formación para moverse en bicicleta en calzada (Metodología 1bici +)



Formación circulando en bici en calzada

Al hablar de la educación reglada, vemos interesante poder llegar al tercer ciclo de primaria, ya que, al conversar tanto con familias como con profesorado, nos comentan que todavía a esta edad, la mayoría del alumnado carece de experiencia en su movilidad, por lo que no son capaces de planificar mínimamente sus traslados. Así mismo no reconocen la bicicleta como medio de transporte sino como juego, lo que les lleva a no tener en cuenta a los otros usuarios de la vía, a no elegir la vía adecuada y a no adecuar la marcha a la vía elegida. Es por ello por lo que tratamos que el participante adapte los conceptos y actitudes de prevención, responsabilidad y autonomía a su rol de peatón y conductor de bicicleta, dando como resultado una movilidad segura, y que adquiera criterios que le permitan tomar decisiones seguras y adecuadas en su movilidad y, en definitiva, que alcance la autonomía necesaria para poder realizar sus desplazamientos de forma segura.

Para ello proponemos tareas en las que se ensayen estrategias de interrelación con otro tipo de usuarios de la vía (peatones o conductores/conductoras) en situaciones cotidianas simuladas; que adquiera criterios de seguridad en su

análisis del entorno vial que le permita elegir en cada situación el lugar más seguro para circular; que reflexione sobre sus vivencias cuando van andando o en bicicleta, que descubra la interrelación con otros usuarios y los distintos grados de vulnerabilidad existentes según el rol y velocidad; y que desarrolle la capacidad de atención y respuesta ante una ampliación progresiva de estímulos, para iniciarse en un tipo de conducción de prevención o defensa.

En el programa para secundaria, prima el aspecto “actitudinal”, y para ello hemos diseñado unas sesiones en las que se trabaja la presión de grupo (por su importancia en esas edades, que sumada a la inmadurez de su mundo emocional, induce a comportamientos de riesgo en diferentes ámbitos, incluido el vial), la responsabilidad y el asumir o no riesgos según su percepción ante los distintos umbrales, con el objetivo de que identifiquen sus decisiones, su influenciabilidad y forma de actuar, para que puedan asumir y elaborar estrategias seguras de autoprotección.

FASES
3.1.- Repasar los currículums escolares para comprobar el entronque con la formación en Seguridad Vial
3.2.- Divulgar el elenco actual de oferta formativa en SV
3.3.- Promover sesiones teórico prácticas de Seguridad Vial acorde a los niveles educativos

ACCIÓN 4: PROMOVER LA MEJORA DE LOS ENTORNOS Y LOS ITINERARIOS ESCOLARES

La pandemia supuso un cambio a nivel planetario en muchos ámbitos. Y uno de ellos fue la gestión de los entornos escolares y poder garantizar la seguridad de los accesos guardando la distancia social. De ello aprendimos que sí era posible hacer las cosas de otra manera. Un ejemplo claro fueron los cortes al tráfico de calles aledañas a los centros de enseñanza para poder garantizar la seguridad de peatones y ciclistas, la apertura de puertas y accesos nuevos y las intervenciones con Urbanismo táctico, entre otras.

“El urbanismo táctico nace como respuesta a ciudades que se vieron atrapadas en problemas modernos que no se podían solucionar de raíz”, cuenta Paz Serra, arquitecta chilena con máster en urbanismo de la Universidad de Oxford. Además, Serra explica que esta rama del urbanismo no es originaria de los servicios públicos o las administraciones, sino que es más bien ciudadano. “Partió como arreglos caseros que la gente hacía para solucionar problemas en sus propios barrios y luego se fue institucionalizando”, explica la urbanista.

El urbanista Mike Lyndon, en el informe Urbanismo Táctico 2 de Street Plans, expone que este concepto nace con ideas locales, que, al ser temporales, pueden perfeccionarse y una vez que se compruebe su funcionamiento, es tarea de los gobiernos, ayuntamientos o municipios, realizar una obra definitiva en torno al problema solucionado tácticamente.

“Cuando cambias la calle, cambias el mundo”, es la famosa frase de la ex comisionada neoyorquina, Janette Sadik-Khan, quien ha aplicado varias técnicas tácticas en su ciudad.

El emblemático Times Square pasó de ser una calle para automóviles privados a un espacio totalmente dedicado a los peatones. Esta acción es considerada una gran obra de urbanismo táctico por el impacto positivo que tuvo. Después de su implementación, bajaron en un 63% los accidentes de tránsito en motocicleta, los atropellos a peatones disminuyeron un 35% y el flujo peatonal aumentó, según indica el informe Urbanismo Táctico 2, de Street Plans.

En Donostia, hemos comenzado utilizando el Urbanismo táctico para ampliar y visibilizar aceras y en general las zonas peatonales, especialmente los accesos a colegios, convirtiéndolos en espacios más agradables y seguros.

Lo que se cambia es la vocación de la calle, modificando principalmente la sección de la misma con elementos que mejoran anchuras de aceras, visibilizan las necesidades de los y las peatones y aumentando la seguridad y la posibilidad de disfrutar del espacio público.

Se puede observar los cambios en los ejemplos de la calle Atarizar (en el barrio de Intxaurreondo), en el que se concentran en un espacio muy reducido, cuatro centros escolares que suman más de 1500 alumnos, una Residencia de personas con Diversidad funcional y altos niveles de dependencia y una instalación de apartamentos tutelados para mayores.



El otro ejemplo son las inmediaciones de Orixe Ikastola en el casco antiguo, en el que la fricción del uso de la carga y descarga de vehículos de hostelería y la entrada no autorizada de turismos disputan el espacio a los peatones más vulnerables.



FASES

4.1.- Analizar de las posibilidades de mejora del entorno y de los itinerarios escolares

4.2.- Priorizar las actuaciones posibles de proyectos de caminos escolares

4.3.- Poner en marcha de actuaciones físicas de mejora en el entorno y de proyectos de camino escolar

ACCIÓN 5: PROMOVER LOS MODOS DE TRANSPORTE Y HÁBITOS DE MOVILIDAD ACTIVA

Los principales objetivos de esta acción estratégica son los siguientes:

- Reducir el uso del vehículo privado motorizado entre las familias de los alumnos en los desplazamientos hasta la escuela.
- Fomentar una movilidad sostenible, activa, segura y autónoma en los desplazamientos escolares.
- Mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación acústica de los entornos escolares. El principal objetivo de esta iniciativa es resolver estos problemas limitando el tráfico en las calles que rodean los colegios en momentos clave, creando una zona predominantemente libre de coches. La idea es crear un entorno más seguro y agradable para todos en torno a las escuelas. El plan fomentará los desplazamientos activos a la escuela a pie y en bicicleta, lo que a su vez contribuirá a reducir la congestión y la contaminación en la zona.

En la vida de toda familia llega un momento en el que el hijo o hija pide a sus progenitores salir a la calle, ya sea solo o en compañía de sus amigos. Para muchos padres se trata de una situación comprometida. El miedo a los coches y las carreteras es grande y los progenitores deben valorar el grado de madurez de su pequeño para consentir estas primeras salidas. Llegados a este punto, el comportamiento de nuestro hijo o hija dependerá en gran medida de la educación que le hayamos transmitido hasta ese momento. No obstante, hay algunos consejos que pueden contribuir a tranquilizar a los progenitores, bien el modo de transporte sea a pie, en bici o en otro modo de transporte sostenible y activa.

Debemos transmitirles un tipo de formación (educación vial) para andar en la calzada.

A PIE:

1. Planificar el recorrido. Pregunte a su hijo o hija por dónde se va a mover, a qué sitio desea ir. Puede acompañarle el día anterior a la salida y localizar así los puntos que pueden ser más conflictivos. En esos momentos, debe dejarle claro cómo se debe actuar y qué no se puede hacer de ninguna manera.
2. No le infunda miedo hacia los coches, puede provocar que se sienta aún más inseguro. Sólo inculque respeto hacia los turismos y las normas de circulación. Y transmítele el mensaje positivo de que, si acata estos principios básicos, no tiene por qué sucederle nada.
3. Basarse en experiencias piloto como Oinez Eskolara, Adi! Kotxea dator, Kalea
4. Aztertu,... para aprender de las experiencias ya estudiadas y hacer un seguimiento de las buenas conductas para promover los modos de transporte seguros.



EN BICI:

La bicicleta es un transporte óptimo. Fomenta el esfuerzo físico saludable, reduce el tráfico de las urbes y respeta el medio ambiente, ya que no emite ningún tipo de gas contaminante.

Los progenitores debemos inculcar a nuestros hijos e hijas la conveniencia de emplear un medio de locomoción de características tan beneficiosas. No obstante, al contrario de lo que sucede en otros países europeos, como Holanda o Alemania, moverse dando pedales por las ciudades del País Vasco y también por las del resto del Estado no resulta fácil e, incluso en muchas ocasiones, hacerlo entraña ciertos peligros. Es deber de los padres y madres educar a los niños y niñas en el respeto a las normas. También se hace imprescindible enseñar ciertas medidas de autoprotección. El aprendizaje desde pequeños es determinante para una posterior y correcta utilización de la bicicleta.

- Cuando nuestros hijos e hijas son todavía muy pequeños, los progenitores pueden optar por montar en bicicleta con ellos. Será una buena medida para inculcarles hábitos y costumbres a la hora de circular. Recuerde que debe respetar en todo momento las normas, ya que los niños y niñas estarán muy atentos a lo que usted haga a los mandos de la bicicleta.
- Un porcentaje importante de los accidentes que sufren cada año los ciclistas están relacionados con un mal estado de los materiales o un deficiente mantenimiento de los mismos. En el caso de nuestros hijos o hijas, los progenitores debemos esforzarnos en revisar periódicamente su bicicleta.
- Uso correcto del casco. Obligatorio en vías interurbanas y sólo opcional en ciudad, vestir casco es siempre aconsejable. Enséñale a tu hijo o hija a mostrar aprecio por esta protección, que puede salvarle la vida en caso de caída grave, colisión o accidente.
- Rutas Seguras. Los ciclistas pueden circular por casi todas las vías, salvo autopistas, autovías y caminos peatonales. No obstante, es importante que concienciamos a nuestros hijos e hijas de que sólo empleen aquellas que resultan realmente seguras.
- Normas y pautas de conducción. Una vez hemos comprobado la bicicleta y hemos establecido unas normas básicas sobre por dónde circular y qué rutas son las seguras, podemos salir ya con nuestro hijos o hijas a montar en bicicleta. Este es el mejor momento para transmitirle algunas pautas de conducción y comportamiento como el respeto por la señalización y las normas de tráfico, tener cuidado con los coches aparcados, con los peatones o con remontar en los semáforos,...



PATINETE:

En nuestra ciudad el patinete ha sido elegido desde hace años como una alternativa real para desplazarse al colegio con la familia o con otros niños y niñas. Sin embargo a efectos de movilidad el patinete infantil, está catalogado dentro de la Ordenanza municipal como juguete y no como un modo de transporte.

En el caso de los patinetes de las personas adultas, se aprobaron en Enero de 2019 las *“Condiciones de circulación y estacionamiento de los aparatos de movilidad personal y los vehículos de movilidad personal en la ciudad de San Sebastián”* ante el vacío legal existente. Posteriormente, la *“Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal”* establece con carácter general su uso.

**FASES**

5.1.- Diseñar campañas de divulgación sobre movilidad sostenible, saludable y segura

5.2.- Buscar agentes aliados para llevarlas a cabo

5.3.- Implementar la/s misma/s

ACCIÓN 6: CREAR UN DISTINTIVO DE MOVILIDAD ESCOLAR

De cara a la identificación del proyecto en calle por parte de la Comunidad educativa, es útil la caracterización de una imagen corporativa que le da visibilidad al Camino escolar. Para ello tenemos identificado, un logo, surgido a partir de un proceso participativo con niños y niñas. La **imagen corporativa** ayuda al barrio a identificar las acciones desarrolladas en el contexto del programa.

Este **logo** se puede usar en cartelería, en marcas en aceras para identificar mediante “huellas” los itinerarios escolares casa-escuela por barrios de los diferentes colegios en Altza, Intxaurrondo, Martutene, Riberas de Loiola y Egia, principalmente. Se ha usado también para identificar los comercios y equipamientos sanitarios, culturales como socios colaboradores del proyecto.





A pesar de que uno de los comportamientos más importantes en el desarrollo es la autonomía de salir solos a la calle cada vez más estudiantes acuden a la escuela en el coche familiar o en autobús, aunque vivan muy cerca del centro educativo, lo cual colapsa el tráfico y provoca situaciones de riesgo. ¿Qué ha ocurrido para que no dejemos a nuestros hijos e hijas ir solos a la calle?

Cada vez que se les permite ir solos y solas a la escuela la familia está depositando la confianza necesaria para que hagan algo por sí mismos. Es un reto de responsabilidad que se está retrasando cada vez más y con ello el periodo de maduración. Además se incentiva la socialización de los y las menores fuera del ámbito meramente escolar y se facilita la compañía de sus vecinas y vecinos para hacer el recorrido a la escuela.

Evidentemente no es sólo una cuestión de confianza, también es necesario que se den las condiciones adecuadas para que el recorrido a la escuela sea seguro. Para ello es necesario que todo el entorno educativo y el barrio se conciencie de la necesidad de recuperar las calles frente a los vehículos. Tenemos que conseguir que la forma de conducir sea menos agresiva, que el recorrido a los centros educativos sea claro y evitar la peligrosidad.

Se ha llevado a cabo a través del esfuerzo conjunto de diferentes colectivos como asociaciones del barrio (comerciantes, vecinos, AMPAs...) departamentos del Ayuntamiento y centros escolares. A través de diferentes mesas de trabajo y reuniones hemos ido acordando ciertas propuestas y hemos acondicionado el barrio para que el camino a la escuela sea más seguro y los niños y niñas puedan adquirir autonomía personal a través de esta actividad diaria. Hemos implicado a varias escuelas del barrio, diseñado itinerarios, concienciado, etcétera. Se trata de que con la ayuda de los niños y niñas presionemos para reducir las cotas de agresividad al volante.



Gracias a las **mesas de trabajo** se han organizado diferentes acciones: concienciación de todo el barrio, detección de puntos negros, diseño de itinerarios a la escuela y de un logotipo que se ha colocado marcando el camino escolar (una bota escolar). Además se han sacado chalecos del proyecto y folletos, y los y las escolares han distribuido información por el barrio. Los comercios tienen una pegatina con el lema "Eskolako bidea: laguntzeko prest" en el escaparate y si algún escolar necesita ayuda sabe que puede pedirla ahí. Se ha logrado un compromiso de diferentes agentes de la comunidad potenciando la cohesión social y los vínculos dentro del barrio.

Además, para impulsar esa concienciación y para que el recorrido escuela-casa sea más segura y atractiva para los alumnos que van a pie al colegio, desde hace ya unos años, se incorporaron **carteles de gran formato** en los itinerarios peatonales de niños y niñas en farolas de la calle, para que sea más visible el esfuerzo que se está haciendo en favor a la seguridad y la autonomía infantil a la hora de hacer el recorrido a pie. Como bien hemos comentado, se implantaron varios carteles en farolas de la calle con el logotipo de este proyecto.

Otra manera de visibilizar el proyecto en los barrios y en los centros es con la creación del **carnet de peatón**, que sirva de aliciente a visibilizar que este modo de movernos por la ciudad tiene valor y es el que nos permite mayor versatilidad de movimientos en la ciudad.



FASES

6.1.- Valorar del uso del futuro distintivo

6.2.- Elección del tipo de imagen corporativa de la movilidad escolar

6.3.- Divulgación interna y externa del mismo

ACCIÓN 7: PLAN DE COMUNICACIÓN

El éxito en la implantación de un Plan de Movilidad Sostenible, según reza el Texto del Anteproyecto de Ley aprobado por Consejo de Ministros el 13 de diciembre de 2022, afirma que depende, en gran parte, de la participación de todos los integrantes de la comunidad educativa (alumnado, profesorado y personal no docente).

Además, es fundamental el compromiso por parte de la Dirección con el Plan de Movilidad y con las actuaciones desarrolladas en el marco del mismo.

Como si de un mapa o una receta se tratara, el plan de comunicación funciona como una hoja de ruta que indica las acciones comunicativas de un centro escolar a un año vista, en línea con sus políticas y sus valores, con el fin de alcanzar los objetivos definidos.

Todo proceso participativo requiere de un conocimiento previo profundo, que fomentará una implicación activa en el desarrollo del Plan de Movilidad tanto del alumnado, como del profesorado como del personal no docente, es por ello que se informará a todas las partes interesadas de aquellas actuaciones realizadas o por realizar que les puedan afectar.

El Plan de comunicación constará de dos niveles. Un nivel interno y otro externo.

El nivel interno, abarca todo lo referente a la comunicación interna dentro del propio centro escolar, y que la información llegue a todas las personas para que se garantice que los objetivos estén alineados. Y un nivel externo, en el se encuentran aquellos servicios, proveedores, vecinos, agentes sociales y en general todas aquellas entidades con las que se relaciona el centro, con los que compartirá la estrategia del plan para que como si de ondas concéntricas se tratara, los objetivos de movilidad, seguridad y accesibilidad traspasen los límites del propio centro.

Las prioridades que se comunicarán serán:

- A cerca de la política de movilidad del colegio.
- En qué consiste el propio Plan de Movilidad.
- Los objetivos que se buscan con el Plan.
- Las acciones diseñadas e implementadas en el colegio.
- A cerca de los indicadores de evaluación del propio centro.
- Logros obtenidos mediante el Plan.

Para que el Plan de Comunicación se pueda implantar con éxito, se deberán considerar los diferentes canales de comunicación existentes en la organización y seleccionar los más efectivos para realizar las actuaciones de comunicación interna, como la intranet, el tablón de anuncios, reuniones periódicas, correo electrónico, entre otros.

Además, dentro de estos canales deberá existir la opción de que profesorado, alumnado o personal no docente, puedan realizar consultas o propuestas de mejora en relación al Plan de Movilidad. En este sentido, las acciones desarrolladas en el marco de las actuaciones de formación y sensibilización pueden servir como oportunidad para comunicar internamente el Plan de Movilidad. Las actuaciones de comunicación interna deberán complementarse con acciones de comunicación externa, que tendrán como objetivo poner en valor las actuaciones desarrolladas y los logros obtenidos mediante el Plan de Movilidad y se dirigirán hacia otros grupos ajenos a la organización. Dichas actuaciones generarán un impacto positivo, al mejorar la imagen del centro escolar será referente para otros colectivos.

FASES

7.1.- Analizar posibilidades y canales de comunicación posibles para las medidas acometidas en el Plan. Internas/externas

7.2.- Poner en marcha de las medidas de comunicación interna

7.3.- Poner en marcha de las medidas de comunicación externa

RESUMEN DEL PLAN DE ACCIÓN DE MOVILIDAD ESCOLAR DE SAN SEBASTIÁN

ACCIÓN	LÍDER	SOCIOS
Acción 1 Redactar un manifiesto a favor de la Movilidad para la movilidad escolar sostenible activa, segura y autónoma	Centros escolares	Ayuntamiento Gobierno Vasco (Educación)
Acción 2 Creación de una figura de referencia en materia de movilidad en el ámbito escolar. El Gestor de Movilidad	Centros escolares	Ayuntamiento Gobierno Vasco (Educación)
Acción 3 Actualizar el tratamiento de la educación vial y la movilidad escolar en los centros educativos	Ayuntamiento	Centros escolares
Acción 4 Promover la mejora de los entornos y los itinerarios escolares	Ayuntamiento	Centros escolares
Acción 5 Promover los modos de transporte y hábitos de movilidad activa	Centros escolares	
Acción 6 Crear un distintivo de movilidad escolar	Centros escolares	
Acción 7 Plan de comunicación	Centros escolares	Ayuntamiento

Estas acciones pueden ser desarrolladas de forma simultánea y no necesariamente en el orden que en el presente documento se presentan. Deben tener coherencia con el Plan del propio centro escolar y las necesidades y prioridades de su Comunidad Educativa.

FASES	CRONOGRAMA
1.1.- Identificar los agentes necesarios para la redacción del Manifiesto	Desde 2023
1.2.- Redactar el Manifiesto	
1.3.- Divulgar el Manifiesto	
2.1.- Definir la figura del Gestor de movilidad	Desde 2023
2.2.- Crear la mesa de Movilidad en el colegio o instituto.	
2.3.- Designar a las personas como Gestor de Movilidad	
3.1.- Repasar los currículos escolares para comprobar el entronque con la formación en Seguridad Vial	Desde 2023
3.2.- Divulgar el elenco actual de oferta formativa en SV	
3.3.- Promover sesiones teórico prácticas de Seguridad Vial acorde a los niveles educativos	
4.1.- Analizar de las posibilidades de mejora del entorno y de los itinerarios escolares	Desde 2023
4.2.- Priorizar las actuaciones posibles de proyectos de caminos escolares	
4.3.- Poner en marcha de actuaciones físicas de mejora en el entorno y de proyectos de camino escolar	
5.1.- Diseñar campañas de divulgación sobre movilidad sostenible, saludable y segura	Desde 2023
5.2.- Buscar agentes aliados para llevarlas a cabo	
5.3.- Implementar la/s misma/s	
6.1.- Valorar del uso del futuro distintivo	Desde 2023
6.2.- Elección del tipo de imagen corporativa de la movilidad escolar	
6.3.- Divulgación interna y externa del mismo	
7.1.- Analizar posibilidades y canales de comunicación posibles para las medidas acometidas en el Plan. Internas/externas	Desde 2023
7.2.- Poner en marcha de las medidas de comunicación interna	
7.3.- Poner en marcha de las medidas de comunicación externa	

6. BIBLIOGRAFÍA

- *Guia per a l'acció municipal*. Conselleria de Medi Ambient. Govern de les Illes Balears., 2008.
- VVAA .*Ciudad, infancia y movilidad* (Hiria, haurrak eta mugikortasuna). Vitoria-Gasteiz. Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, 2002.
- PRIETO DE BLAS, I. *Camino escolar. Guía técnica*. Departamento de Interior. Gobierno Vasco, 2013.
- ROMAN, M. Y PERNAS, B. *¡Hagan sitio, por favor! La reintroducción de la infancia en la ciudad*. Serie Educación Ambiental. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 2008.
- SANZ ALDUÁN; A. *Pasos adelante. Ideas para recuperar el protagonismo del peatón en la movilidad*. Artículo en Ingeniería y Territorio, N.º 69.
- VILLENA, J. L. Y MOLINA, E. (coord.). *Ciudades con vía: infancia, participación y movilidad*. Graó (Col·lecció Crítica y Fundamentos), 2015.
- *Madrid a pie, camino seguro al cole*. Ayuntamiento de Madrid, 2012.
- Generalitat de cataluña. *Pla d'acció de mobilitat escolar de catalunya 2020 – 2021*. Barcelona 2020

PARA TRABAJAR DE UNA FORMA PARTICIPADA LA MOVILIDAD EN LOS CENTROS ESCOLARES:

- *Detective de lo nunca observado. La movilidad urbana: Camino escolar*. Escuela Universitaria de Magisterio de Segovia y certificado por la Universidad de Valladolid, 2004.
- *Cuaderno de Intervención Peatonal. Pequeña guía para pensar tus calles desde el punto de vista del peatón*. Asociación de peatones "A pie", 2004.
- TORREGO GONZÁLEZ, L.; RUBIO NOHEDA, M.; MAJADAS ANDRAY, J.; MONTERRUBIO SALIDO, P.; CANO MUÑOZ, L. Y SINTES ZAMARRILLO, M. *Pies para que os quiero*. Ayuntamiento de Segovia, 2004.
- PRIETO DE BLAS, I. Y CID, J. F. *¡Muévete! Unidad didáctica sobre la movilidad sostenible*. Diputación Foral de Guipúzcoa, 2005.
- JUAN BELTZ MARTÍNEZ, J. I. Y RIANCHO ANDRÉS, R. *Movilidad sostenible: el transporte en la comarca de Pamplona*, 2003.
- HERAS HERNÁNDEZ, F. *Entre tantos. Guía práctica para dinamizar procesos participativos sobre problemas ambientales y sostenibilidad*. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2002.
- COBO, I.; FRANCO, P. Y REVILLA, F. *Participación social de la infancia: algunas experiencias de la Comunidad de Madrid*. Instituto Madrileño del Menor y la Familia. Comunidad de Madrid, 2004.

TOMADO DE OTRAS FUENTES:

- El derecho de la infancia a la ciudad. Retrieved from https://www.cristinaenea.eus/es/download/contenidos/ficheros/movilidad_infantil_es.pdf
- PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE 2008-2024. Memoria . Retrieved from http://www.donostiafutura.com/media/uploads/publicaciones/Plan_Movilidad__Urbana_Sostenible_2008_2024.pdf
- Actividad "Todos al Cole Andando". Donostia-San Sebastián: Dirección de Movilidad.
- Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil. Retrieved from https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6D-BB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf
- El camino escolar de San Sebastián. Hacia una movilidad más sostenible, segura y saludable. Retrieved from www.donostiamovilidad.com
- Prieto, I. (2013). Camino escolar. Guía Técnica El camino escolar, una medida para la movilidad sostenible y segura. Vitoria-Gasteiz: Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Departamento de Seguridad. Retrieved from www.euskadi.net/trafico
- Orientaciones para la detección de buenas prácticas (bbpp). Retrieved from <https://www.carm.es/web/servlet/integra.servlets.Blob?ARCHIVO=ORIENTACIONES%20BBPP%20ACTUACIONES%20FSE.pdf&TABLA=ARCHIVOS&CAMPO-CLAVE=IDARCHIVO&CAMPOIMAGEN=ARCHIVO&IDTIPO=60&VALORCLAVE=159493>
- Pla d'acció de mobilitat escolar de catalunya 2020-2021. Retrieved from <https://web.girona.cat/documents/20147/271997/200128-Pla-accio-mobilitat-escolar-Catalunya-2020-2021.pdf>
- WOW - the walk to school challenge | Living Streets. Retrieved from <https://www.livingstreets.org.uk/products-and-services/projects/wow>
- Next Steps to Secondary | Living Streets. Retrieved from <https://www.livingstreets.org.uk/products-and-services/projects/next-steps-at-university>
- Journée internationale à pied à l'école. Retrieved from <https://mobilitescolaire.ch/actualites/journee-internationale-a-pied-a-lecole-vendredi-18-septembre-2020/>
- Programme Journée internationale à pied à l'école 2021. Genève: République et Canton de Genève. Retrieved from <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/programmejiap-2021-ge-2.pdf>
- Accueil - Pédibus Genève. Retrieved from <https://pedibus-geneve.ch/>
- School Streets - Glasgow City Council. Retrieved from <https://www.glasgow.gov.uk/index.aspx?articleid=24206>
- School car free zones at Glasgow primaries are hit by delays . Retrieved from <https://www.glasgowtimes.co.uk/news/19514783.school-car-free-zones-glasgow-primaries-hit-delays/>
- I nostri temi - FIAB Italia. Retrieved from <https://fiabitalia.it/fiab/cosa-facciamo/>
- Safe Routes to School Programs | US Department of Transportation. Retrieved from <https://www.transportation.gov/mission/health/Safe-Routes-to-School-Programs>
- Walk & Bike to School. Retrieved from <https://www.walkbiketoschool.org/>
- Disposiciones generales. (2019). Retrieved from <https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2019/02/1901087a.pdf>
- Disposición 8447 del BOE núm. 121 de 2021. (2021). Retrieved from <https://www.boe.es/boe/dias/2021/05/21/pdfs/BOE-A-2021-8447.pdf>
- Un verano en familia. (2008). EHIGE Gurasoen Elkartea. Retrieved from <https://www.ehige.eus/wp-content/uploads/2018/11/ehige3-bilingue-uda-2008.pdf>
- García, J. (2006). La Educación Vial. Retrieved from https://trafikoa.bidehezkuntza.org/docs/familias7_es.pdf



DONOSTIA
SAN SEBASTIÁN