



CONAMA10
CONGRESO NACIONAL
DEL MEDIO AMBIENTE

COMUNICACIÓN TÉCNICA

La creación de itinerarios escolares seguros como método de innovación educativa y de mejora de la sostenibilidad local

Autor: David Fernández Caldera

Institución: Diputación Provincial de Granada

e-mail: agenda21@dipgra.es

Otros Autores: Maria Teresa Madrona Moreno (Consultora medioambiental); Myriam Prieto Labra (Diputación de Granada); M^a Almudena Pereira Zapata (Diputación de Granada); M^a Macarena López Calahorro (Diputación de Granada)

RESUMEN

El proyecto de Itinerarios Escolares Seguros, se enmarca dentro del grupo de trabajo de Medio Ambiente Urbano de la Red GRAMAS (Red Granadina de Municipios hacia la Sostenibilidad). Se trata de diseñar, en cada uno de los municipios participantes, unos itinerarios que ofrezcan la seguridad necesaria a las familias para que sus hijos puedan acceder al colegio sin necesidad de llevarlos en automóvil y de forma más autónoma. Esta meta se enmarca en un objetivo más genérico: mejorar la calidad de la vida urbana con medidas que aseguren la accesibilidad a los servicios básicos a través de medios de transporte no motorizados.

El trabajo con los *itinerarios escolares seguros* contribuye de forma directa a una disminución del número de desplazamientos motorizados, pero además tiene la ventaja de contribuir a otros muchos objetivos, como la mejora de la seguridad y la salud de los niños, de su nivel de autonomía y el afianzamiento de medios de participación ciudadana al implicar a las familias, a las comunidades educativas y a un conjunto amplio de agentes sociales. De esta manera se trabaja desde la escuela hacia la ciudad.

Esperamos que estos proyectos, por ahora pioneros en la provincia ya que se trata de 3 municipios piloto, sirvan como ejemplos a aplicar en otros muchos y dentro de las localidades donde se están llevando a cabo, sirvan para sensibilizar, educar y abrir el camino a otras medidas y políticas relativas a la accesibilidad, la movilidad y la calidad ambiental de las ciudades.

Palabras Clave: seguridad; movilidad; escolares; participación; accesibilidad; sostenibilidad; salud

A) ANTECEDENTES

La **Red GRANadina de Municipios hAcia la Sostenibilidad (Red GRAMAS)** está constituida por los municipios de la Provincia de Granada que están realizando su Agenda 21 Local o que han mostrado interés por integrar el desarrollo sostenible en su gestión municipal.

Esta Red, se fundamenta en los principios recogidos en la I Conferencia de Ciudades y Pueblos Sostenibles, celebrada en Europa (Dinamarca) el 27 de mayo de 1994, de la que surgió la Carta de Ciudades Europeas hacia la Sostenibilidad o *Carta de Aalborg*, que tiene como precedente internacional la Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro en 1992, sobre el Medioambiente y el Desarrollo; dónde emergió el Programa 21.

En el ámbito nacional y autonómico se asienta en los principios recogidos en la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, aprobada en noviembre de 2007 por el Consejo de Ministros, como revisión de la Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible; así como en la futura Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana. Y a nivel Provincial, en los principios recogidos en el Protocolo General “Pacto Local por la Sostenibilidad”, aprobado en Pleno por la Diputación de Granada el 24 de abril de 2007 y, posteriormente, por los municipios de la provincia.

Su filosofía se basa en realizar un trabajo conjunto por parte de las Entidades Locales participantes. Abordando simultáneamente la problemática ambiental, social y económica de los municipios de la provincia y conjugando la apuesta política con el apoyo técnico, propiciando así un cambio en nuestra sociedad que haga compatible una mayor calidad de vida con la utilización sostenible de los recursos del medio.

Nuestro **objetivo estratégico** se basa en poner a disposición de las entidades locales de la provincia una herramienta de cooperación e intercambio, que impulse la incorporación de los principios de sostenibilidad y el cumplimiento de buenas prácticas ambientales en todos los ámbitos de la política local, para alcanzar un desarrollo equilibrado de todos los municipios y territorios granadinos.

En este sentido y buscando la mayor operatividad, la Red propuso establecer grupos de trabajo, de forma que cada municipio estuviera presente en dos, o a lo sumo tres, de los grupos propuestos. Un trabajo participado de reuniones y asambleas consiguió la definición de los grupos, su composición, representación y objetivos de trabajo para el primer año. Estos grupos de trabajo son: Energía, Agua, Residuos, Educación Ambiental y Participación Ciudadana, Salud y Sanidad Ambiental y Medio Ambiente Urbano.

Dentro del programa de actuación, aprobado para los años 2010-2011, se decidió abordar el tema de los itinerarios escolares seguros por demanda de todos los municipios participantes. Esta actuación está financiada por los fondos FEDER dentro de los proyectos TEMA y ECEMED, presentados por la Diputación de Granada, y con la colaboración de los Ayuntamientos de Huetor-Vega, Santa Fé y Salobreña. Para su ejecución se ha contado con la participación de una consultoría externa especializada.

B) LOS ITINERARIOS ESCOLARES SEGUROS. CONTEXTO

En términos generales¹, puede afirmarse que el 70% de los niños y niñas españoles nunca van solos al colegio ya que siempre lo hacen en compañía de alguien (en el 77% de los casos por los propios padres). Y entre los motivos por los que el niño nunca va solo al colegio destacan: la seguridad, la tranquilidad de los padres y la distancia.

Por comunidades autónomas: Los niños y niñas madrileños son los que van solos al colegio a una edad más tardía (10,9 años), siendo los niños y niñas gallegos los que lo hacen a una edad más temprana (8,2 años).

En los últimos 25 años se ha modificado este hábito radicalmente, pues los padres de hoy fueron solos al colegio cuando tenían entre 8 y 9 años.

Paralelamente, muchos padres que afirman estar preocupados por la salud y la educación integral de sus hijos, no relacionan el camino escolar a pie, como medio para conseguirlos. Existe un cierto desconocimiento de la importancia que tiene el camino escolar con la salud, el desarrollo de la autonomía personal, de la motivación y actitud en el aula, y de la socialización de los hijos; en cambio la comodidad y seguridad ciudadana pesan más que estos otros objetivos fundamentales en la educación y desarrollo personal.

Conscientes de la importancia que tienen el acceso seguro al colegio, la salud, el afianzamiento de hábitos y los desplazamientos por modos no contaminantes, en muchos países se viene trabajando en proyectos similares. Estas experiencias son de un alto valor para emprender nuestros proyectos locales y han sido muy tenidas en cuenta a la hora de estructurar el trabajo, diseñar materiales didácticos y acciones. Citamos, entre otras:

En Europa

- *Safe Routes to Schools* desarrollado desde los años 90 en el Reino Unido e implantado en muchos municipios en Europa.

En España

- *Camí escolar* de la Diputación de Barcelona
- *La ESO va que vuela. Ven al instituto en bicicleta*, un proyecto de Amics de la Bici enfocado a que los y las jóvenes puedan llegar al instituto u otro lugar en bicicleta
- “Queremos ir al cole andando, riendo y charlando” dentro del proyecto *De mi cole para mi ciudad*, de Segovia.
- *¡Observa la calle e Imagina la ciudad!; ¡Atento, viene coche!; ¡Vamos todos andando al cole!* Ayuntamiento de San Sebastián

¹ Según un estudio realizado en 2009 por Attitudes, el Programa de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) de Audi.

- *Con bici al cole*, Campaña a nivel nacional de Conbici subvencionada por el Ministerio de Medio Ambiente.

En el ámbito Andaluz

- “Paseando al cole”. *El Camino Escolar a pie y en bici*, desarrollado en C.E.I.P. Jorge Guillén de Málaga con la participación de la Asociación Ruedas Redondas

El número de proyectos de este tipo está creciendo de forma espectacular en los últimos años y este es el mejor indicador de una creciente preocupación y una necesidad.

C) EL IMPACTO ESPERADO

Actualmente se ha comenzado a trabajar con tres municipios Santa Fé y Salobreña con un colegio cada uno, y Huétor Vega, con dos colegios que están anejos. Salobreña se sitúa en la costa, y Huétor Vega y Santa Fé pertenecen al área metropolitana de Granada

Estos tres municipios han firmado el correspondiente convenio con la Diputación de Granada para desarrollar el proyecto, en el marco de las acciones que se han diseñado dentro de la Red GRAMAS.

HUÉTOR VEGA	SANTA FE	SALOBREÑA
11324 habitantes	15430 habitantes	12747 habitantes
 <p> ■ Granada capital ● Huétor Vega </p>	 <p> ■ Granada capital ● Santa Fe </p>	 <p> ■ Granada capital ■ Salobreña </p>

Tabla 1. Habitantes, Sima, 2009

Del proyecto se beneficiarán 1710 escolares y más de mil familias, directamente, pero indirectamente podrá actuar reduciendo un 20% del tráfico y los problemas de movilidad en los municipios participantes. También se verán beneficiados el resto de peatones y habitantes de la ciudad al percibir mejorada la seguridad vial, la reducción de la contaminación atmosférica y sonora, y la belleza de las calles con la reducción de la intensidad del tráfico, al menos en las horas conflictivas de entrada y salida de los centros escolares.

Municipio	HUÉTOR VEGA		STA FE		SALOBREÑA
Centro Educativo	CEIP Virgen de las Angustias	CEIP Mariana Pineda	CEIP Reyes Católicos		CEIP Mayor Zaragoza
	330	340	400		640
	670	400		640	
TOTAL	1710				

Tabla 2. Escolares participantes en el proyecto.

D) LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO

En el proyecto, gestado, diseñado y aprobado dentro del grupo de trabajo de Medio Ambiente Urbano de la Red GRAMAS se plantearon los siguientes objetivos específicos:

1. Respeto de los niños/as y jóvenes pretende:

- Aumento del estado de salud de los niños.
- Propiciar la autonomía en los desplazamientos de los escolares.
- Aprender y practicar las normas de seguridad vial.
- Aumentar los desplazamientos en modos no motorizados.
- Fomentar la participación de los más jóvenes en proyectos de mejora del entorno, desde la fase de diagnóstico hasta el desarrollo de las acciones.

2. Respeto del barrio o Ayuntamiento

- Disminución de los colapsos de tráfico ligados a las entradas y salidas de los centros escolares.
- Obtención de rutas seguras de preferencia peatonal al menos en los tramos horarios de entrada y salida de colegios.
- Mejorar la sensación de seguridad vial y seguridad ciudadana en el barrio o Municipio.
- Disminución del número diario de desplazamientos motorizados y aumento del correspondiente número de no motorizados.
- Disminuir el consumo de energía, ruido y de emisiones de gases de efecto invernadero al usar menos el vehículo motorizado.

3. Respeto de las familias

- Impulsar en las familias hábitos de movilidad sostenibles y saludables.
- Poner en valor la necesidad de que los hijos/as se desarrollen de una manera más autónoma.

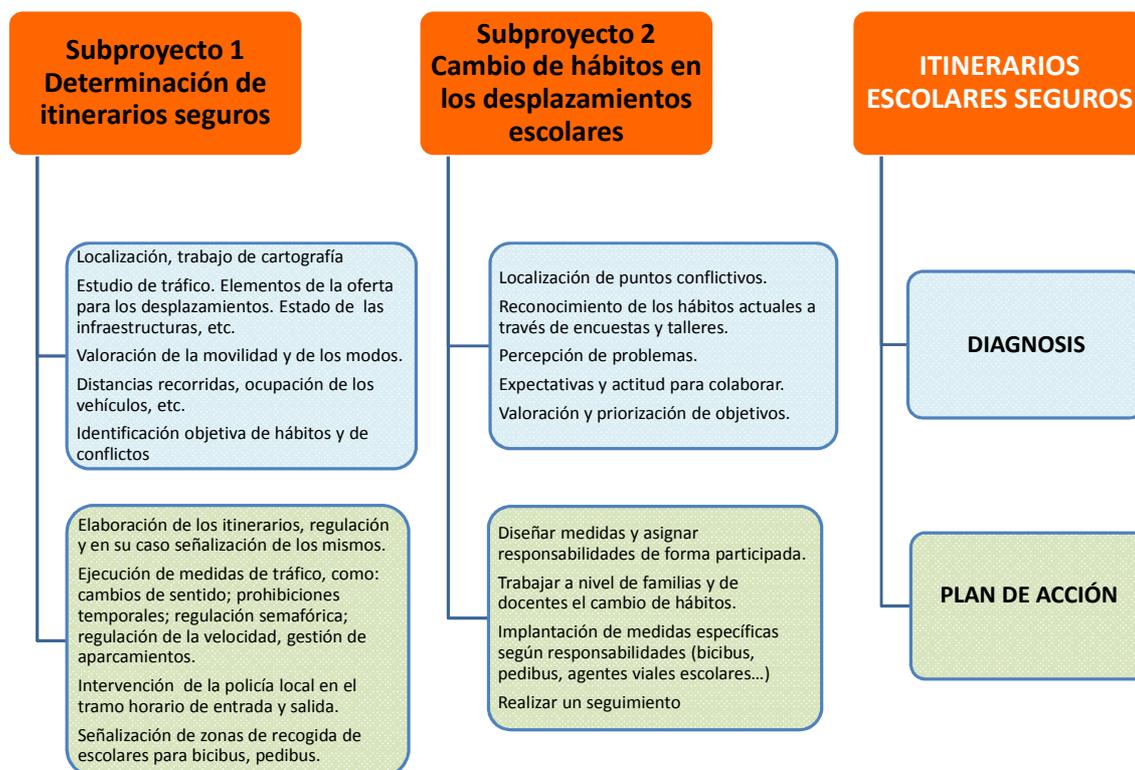
E) LA ESTRUCTURA Y LOS MÉTODOS

El proyecto se ha estructurado, desde el punto de vista metodológico, en **dos grandes líneas, o subproyectos**, que corren paralelos en el tiempo, están interconectados y confluyen en la fase final de diseño de acciones.

- Por una parte se analiza, diagnostica y se proponen mejoras para el medio físico en el que se producen los desplazamientos; es decir, las calles, aceras, plazas, espacios por donde se accede y se podría acceder de forma más segura y no motorizada desde los hogares hasta los centros escolares. Podríamos decir que se trata del estudio de la oferta y demanda en relación a los desplazamientos. Las fuentes de datos son el trabajo de campo típico de cualquier estudio de movilidad y las aportaciones de los implicados, que subjetivizan y dan sentido a los comportamientos y conflictos detectados.
- Por otra, se han diseñado y realizado toda una serie de acciones cuya finalidad es conseguir un cambio de hábitos en los desplazamientos escolares, que atañen a padres, hijos, profesorado y vecindario. Para ello se ha planteó un plan de trabajo a lo largo de todo el curso, tanto con las familias, como con los educadores y los escolares.

El trabajo didáctico se facilita a los centros a través de actividades adaptadas a diferentes edades y que los profesores van trabajando con sus alumnos, dentro de las programaciones y materias habituales. Los niños y niñas se convierten en investigadores de su entorno, descubren los riesgos de un camino saturado de tráfico y las ventajas de un camino peatonal seguro. Los padres se convencen de la necesidad de este cambio y participan adoptando el cambio en actitud en la familia.

Ambos subproyectos confluyen en un plan de acción en el que todos han participado y entre todos se implanta y mantiene en el tiempo. **La participación corre de forma transversal** a lo largo de todo proyecto.



Los **resultados esperados**, que actuarán a modo de indicadores del proyecto son, entre otros: la obtención de rutas seguras de preferencia peatonal; la disminución del número diario de desplazamientos motorizados y aumento del correspondiente número de no motorizados, la disminución de atascos, accidentes, contaminación y el aumento de la independencia de niños y niñas en cuanto a sus desplazamientos.

Las **formas de trabajar** son diferentes según el momento, el interlocutor y la meta. Se han combinado las siguientes técnicas:

- Trabajo de campo y recogida de información objetiva.
 - Análisis de la trama urbana, mediante mediciones *in situ* y estudio cartográfico.
 - Observación directa de conflictos en la entrada y salida del colegio y reportaje fotográfico.
 - Análisis de las infraestructuras para desplazamientos motorizados, peatonales y para bicicleta.
 - Estudio del reparto modal de desplazamientos.
 - Traslado a un SIG

- Entrevistas y talleres
 - Entrevistas con los agentes de la policía local que intervienen en la regulación del tráfico
 - Diagnósis
 - Propuestas
 - Entrevistas con el técnico municipal y el concejal correspondiente
 - Diagnósis
 - Propuestas
 - Entrevistas con la directiva de los centros y representantes de los AMPAS
 - Diagnósis
 - Propuestas
 - Talleres de trabajo con profesores y con padres y madres
 - Diagnósis
 - Propuestas
 - Entrevistas con los niños
- Reuniones de trabajo con profesores
 - Análisis de una propuesta didáctica
 - Remodelación de la misma y adaptación
- Encuestas
 - Sondeo inicial al ayuntamiento, AMPAS y centros escolares para obtener información de partida.
 - Encuesta sobre hábitos, percepción y actitudes previas, relaizadas a todos los padres
 - Encuesta sobre hábitos y actitud a los niños
- Reuniones de evaluación y seguimiento

La **valoración** se lleva a cabo de forma continua, pues el proyecto está sujeto a retroalimentación en cada centro y tras cada reunión de trabajo, adaptando el proyecto inicial a las necesidades y particularidades de cada comunidad educativa y localidad. Algunas herramientas de evaluación que se están llevando a cabo son:

- Valoraciones del proyecto por parte de los agentes implicados
- Mediciones antes y después del proyecto. Traslado de resultados a indicadores:
 - Cambios en el reparto modal
 - Reparto modal de desplazamientos escolares.
 - Número de familias que han modificado hábitos
 - Aumento de la percepción de seguridad.
 - Grado de satisfacción de las familias
 - Disminución de conflictos
 - Cambios en el confort del entorno escolar
- Informe final con propuestas de seguimiento

F) UN EQUIPO Y VARIAS FUNCIONES CLAVE

Seguros de que el objetivo común ha de conseguirse con la suma de los esfuerzos de cada una de las partes integrantes del proyecto, se diseñó desde el inicio, y se hizo constar en cada reunión y documento, el papel de cada uno de los agentes implicados.

- El **equipo técnico de Diputación** ha liderado el proceso, coordinado y supervisado las acciones. Además tiene un papel fundamental en la divulgación a través de los medios de comunicación. A lo largo del proceso buscó apoyo de otras instituciones, como los Centros de Formación de Profesorado de la provincia o la Delegación Provincial de la Consejería de Educación.
- La **asistencia técnica externa** ha diseñado el proceso y lo lleva a la práctica, en coordinación con los técnicos de la Diputación y los Ayuntamientos. Una actitud de colaboración abierta es necesaria en este caso para atender las demandas de difusión del proyecto a nivel local y, dentro del centro educativo, para diseñar y proponer las actividades que sirvan para reforzar el proyecto, y para realizarlas en días y actos puntuales. Asimismo, es necesario generar ideas de participación y difusión a medida que se avanza, o para que el avance no esté entorpecido por situaciones no previstas. La preparación de cada reunión es esencial a fin de no alargar las sesiones, hacerlas dinámicas y resolutivas.

Especial cuidado merece la preparación de documentos que faciliten la inserción del proyecto en la planificación del centro.

- La **dirección** de los centros educativos debe convencer y animar al claustro de profesores. Liderar el proceso en su centro haciendo ver que es un objetivo fundamental para el curso, una finalidad educativa en la que el centro se va a implicar de manera especial.



En este sentido, y una vez comprendido el proyecto que le expone su Ayuntamiento, debe llevarlo al Consejo Escolar de principio de curso y defenderlo, implicando a todos los representantes y, por tanto, representados en este órgano.

La directiva debe coordinar la presentación del proyecto, organizando las primeras reuniones con los equipos técnicos de coordinación pedagógica y las Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos/as (AMPAS)

- El **Ayuntamiento**, a través de la concejalía implicada y los técnicos municipales, son los que lideran el proceso en el municipio; se encargan de la provisión de información y medios para acciones puntuales y para ejecutar las determinaciones que afecten al tráfico, así como para la creación de un nuevo patrón de desplazamientos. Utilizan los medios de comunicación local (prensa y radio) para difundir el proyecto; organizan acciones aprovechando la Semana de la Movilidad, o el Día Sin Coche, u otros que puedan ser utilizados para enriquecer el proyecto.

Es fundamental su presencia para hacer más creíble e ilusionante el proceso. Por último, se necesita un apoyo institucional para incrementar la participación y promoverla, en especial entre los más jóvenes, mediante el foro de los niños y niñas, el pleno infantil, las visitas al colegio en los actos clave de presentación o de ejecución de medidas.

- La **Policía Local** participa de forma fundamental. Su información sobre la identificación de conflictos ha sido de gran valor. También se encargan de llevar a los centros de enseñanza cursos sobre educación vial y de asegurar la prioridad peatonal en la entrada y salida de clase.
- Los **vecinos y las asociaciones**. Desde el principio se pensó que el proyecto debía trascender hacia la sociedad. Las organizaciones y asociaciones han sido llamadas para que participen en la diagnosis y, más adelante, en la ejecución de acciones como recogida y guía de escolares (pedibus), control del tráfico en el entorno escolar (agentes voluntarios de tráfico), etc. Los comercios tienen un papel especial como apoyo al sendero escolar, de forma que a través de una identificación los alumnos y alumnas reconocen que en ese establecimiento se les puede prestar ayuda.

G) ESTADO ACTUAL

Hasta el momento se han desarrollado los siguientes hitos del proyecto, que comenzó con los planteamientos previos, la aprobación en pleno del compromiso de colaboración de los Ayuntamientos y la aceptación de los centros escolares, antes del verano de 2010.

SUBPROYECTO 1: DETERMINACIÓN DE ITINERARIOS SEGUROS

HITOS	MÉTODO	FECHA
Entrega Cartografía municipal.	Visita concertada	Junio 2010
Identificación del centro escolar y su entorno	Cartografía y observación	
Identificación de los sentidos del tráfico	Cartografía y observación	
Elaboración de formatos de recogida de datos	Gabinete	Julio 2010
Valoración previa problemas	Entrevista directivos, policías, padres y observación	
Inventario de la Red viaria en torno al centro escolar. <i>Tipo de vía, estado de la calzada, estado acerado, iluminación. Aparcamientos en la calzada o en parcelas contiguas, aparcabicis</i>	Observación y registro en formatos. Fotografiado. Traslado a mapas y a SIG.	
<i>Estudio de tráfico en el entorno escolar. Direcciones, giros, cruces, regulación semafórica. Medios humanos: policía local, medios propios (seguridad vial con intervención del centro)</i>		
Datos centro y los alumnos. Mapa de escolarización	Reunión centro escolar	Septiembre 2010
HITOS	MÉTODO	FECHA
Identificación del origen-destino de los desplazamientos. Traslado a mapa. <i>Reparto modal Ocupación del vehículo Tiempos dedicados al viaje Distancias recorridas. Trayecto recorrido</i>	Encuesta movilidad escrita Observación y registro formatos propios Trabajo Gabinete	Junio y Septiembre 2010
Intensidades de tráfico en las vías y cruces cercanos	Encuesta movilidad escrita Observación y registro formatos propios Trabajo Gabinete	Junio - Septiembre 2010 Junio 2011
Infracciones y conflictos. <i>Paradas en calzada Paradas y aparcamiento en aceras. Pitadas</i>	Observación y Registro en formatos propios. Fotografía Entrevista técnicos,	Junio 2010 Septiembre y octubre

<i>Obstrucciones. Riesgo para viandantes</i>	policía u directivos	2010
Redacción prediagnóstico	Gabinete	Octubre 2010

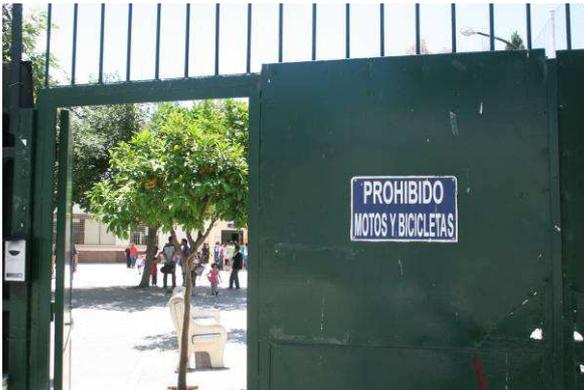


Imagen en el CEIP Reyes Católicos de Santa Fé. A pesar de haber adoptado el proyecto, aun quedan señales de un concepto diferente de la movilidad y el acceso a este servicio educativo



Entrada en el CEIP Mayor Zaragoza de Salobreña. Una mayoría accede a pie. No obstante existe una gran cantidad de desplazamientos en vehículo privado lo que agudiza los conflictos de tráfico, ya que se trata de la entrada principal del municipio, Esta conducta hace insegura la entrada, lo que retroalimenta el problema.

SUBPROYECTO 2: CAMBIO DE HÁBITOS EN LOS DESPLAZAMIENTOS ESCOLARES.

HITOS	MÉTODO	FECHA
Introducción del proyecto en la planificación de centro	Visita concertada centro educativo	Junio 2010
Creación grupo de trabajo <i>Señalar objetivos, alcance del proyecto</i> <i>Asignar responsabilidades y calendario</i>	El representante del Ayuntamiento concierta una reunión con la dirección del centro y presidencia al AMPA Celebración de reunión	Junio 2010
Sensibilización <i>Recogida de datos para completar diagnóstico a partir de los usuarios</i>	Charla taller	Octubre 2010
Apreciación de hábitos en la familia. <i>Percepción de los problemas</i> <i>Actitud previa al cambio y a la participación</i>	Entrevista a padres Entrevista a alumnos En ambos casos reparto a través de los tutores	Octubre 2010
Preparación de propuesta didáctica y presentación al centro. <i>Inicio del trabajo de adaptación de actividades didácticas</i>	Sesión de trabajo con los componentes del ETCP o profesores según los casos.	Octubre 2010

H) EL CAMINO QUE NOS QUEDA POR RECORRER

HITOS	MÉTODO	FECHA
Trabajar con los alumnos y alumnas los aspectos pedagógicos <i>Adaptación continua del material educativo Y</i> <i>Orientación continua a los profesores</i> <i>Organización de actividades creativas</i>	Elaboración material didáctico Traslado de material e indicaciones pedagógicas Organización actos	Noviembre 2010 y a lo largo del curso
Valoración de problemas desde el punto de vista de los niños	Elaboración de material específico	Diciembre 2010

PLAN DE ACCIÓN: Confluencia de los dos subproyectos

HITOS	MÉTODO	FECHA
<p>Subproyecto 1: Elaboración propuesta de itinerarios seguros y medidas para su puesta en marcha</p> <p><i>Presentación, discusión, modificación y aprobación</i></p>	<p>Trabajo Gabinete, Reuniones equipo municipal y equipo escolar</p>	Diciembre 2010
<p>Subproyecto2: Propuesta de acciones</p> <p>Diseñar medidas y asignar responsabilidades de forma participada. Determinar plazos.</p>	<p>Reunión para la presentación del diagnóstico y torbellino de ideas</p> <p>Determinación de organigrama, responsabilidades, métodos y plazos</p>	Febrero 2011
<p>Subproyecto 1: Implantación de algunas medidas de regulación del tráfico, como:</p> <p>Regulación diaria en el tramo horario con intervención de policía local o miembros de la comunidad educativa.</p> <p><i>Cambios de sentido, prohibiciones temporales, regulación semafórica, regulación de la velocidad, prohibición aparcamiento y dotación de lugares donde parar temporalmente.</i></p> <p><i>Señalización</i></p>	<p>Ejecución de las obras y cambios necesarios, Instrucciones a Policía Municipal</p>	Febrero 2011
<p>Subproyecto 1 y 2: Identificación gráfica de itinerarios</p> <p><i>Identificación gráfica en pavimento de calles</i></p> <p><i>Colaboración comercios</i></p>	<p>Trabajo de gabinete</p> <p>Trabajo de la comunidad escolar.</p> <p>Concurso escolar: La marca de nuestro camino</p>	Abril 2011
<p>Subproyecto 2: Implantación de medidas diseñadas en el centro escolar</p> <p><i>Seguimiento de la Implantación de medidas específicas según responsabilidades (bicibus, pedibus, agentes viales escolares...)</i></p>	<p>Puesta en marcha de todas las acciones desde el centro escolar</p> <p>Seguimiento de resultados a través de reuniones con grupo trabajo</p>	Abril a Junio 2011

Información a los ciudadanos	Bandos, Noticias, Organización de eventos Carta a los padres	Durante todo el proyecto
Valoración del proyecto <i>Evaluación por parte de los alumnos, profesores, padres y madres, evaluación municipal, evaluación equipo técnico.</i> <i>Recogida de datos y comparación de indicadores</i> <i>Resumen final.</i>	Elaboración de encuestas o guión por parte de Tecforma Reparto, recogida y análisis encuestas Recogida datos estudio de tráfico a fin de comparar con estado inicial	Junio 2011

Esperamos que el proyecto continúe a lo largo del año con el entusiasmo inicial y que los resultados sean un ejemplo para iniciar acciones similares en otros municipios.



El servicio habitual de acompañamiento de los más pequeños (preescolar) es una de las medidas que más se utilizan en los proyectos de itinerarios escolares. Se trata del *pedibus*, o camino humano, que se forma a partir de zonas de encuentro. Los alumnos son acompañados por adultos que se autoorganizan. Y van identificados con la insignia del camino escolar.



Entrada en los centros escolares de Huétor Vega. Llevar el coche hasta la puerta del centro no sólo contribuye a que se generen conflictos de tráfico, sino que hacen el acceso inseguro, incómodo e insano, Estos comportamientos contribuyen a que más padres decidan tomar la misma actitud..