



AYUNTAMIENTO DE TORRELODONES

CAMINO ESCOLAR

Diseño, planificación y realización de un programa de camino escolar en los centros educativos de Peñalar, IES Diego Velázquez y CP Los Ángeles del municipio de Torreldones



Octubre de 2012

gea21



INDICE

1. Introducción	3
2. Origen del camino: contexto y antecedentes	5
3. Hacia dónde caminar: objetivos del programa Camino Escolar	8
4. Pasos emprendidos: las fases del proyecto	9
5. Quiénes se mueven y cómo lo hacen: resultados de la encuesta.....	12
6. Los transportes colectivos en la movilidad de los estudiantes	30
7. Condicionantes de la movilidad estudiantil: barreras y oportunidades	40
7.1. Barreras.....	40
7.2. Oportunidades	46
8. Un camino compartido. Acciones de comunicación y participación	49
8.1. Planteamiento y objetivos del plan de acción y comunicación	49
8.2. Acciones emprendidas de comunicación y participación	52
9. A favor de quienes caminan y pedalean. Propuestas de intervención	67
9.1. Intervenciones en la red viaria	68
9.2. Intervenciones vinculadas a la gestión de la movilidad	86
9.3. Intervenciones educativas dirigidas a fomentar cambios en las pautas de movilidad.....	93
10. Tras los pasos. Programa de evaluación	100
ANEXO I. Modelo de encuesta	106
ANEXO 2. Diseño de la muestra	114
ANEXO 3. Bases del concurso del logo.....	116
ANEXO 4. Documentos del Foro de Participación.....	120



1. Introducción

El documento que a continuación se presenta recoge el contenido, desarrollo y resultados del programa de camino escolar que se ha llevado en los centros educativos de Peñalar, IES Diego Velázquez y CP Los Ángeles del municipio de Torrelotones durante el año 2012.

El proyecto ha tenido como fin último incidir en las pautas de movilidad de los estudiantes que acuden a diario de estos tres centros educativos, reduciendo la dependencia de los modos motorizados e incrementando la participación y el protagonismo de los viajes a pie y en bicicleta.

El camino escolar es una pieza más que acompaña la apuesta municipal emprendida a favor de la movilidad sostenible. En este sentido, la coordinación entre las distintas actuaciones en materia de movilidad, y en especial, con el PMUS, herramienta estratégica que guía esta política, se ha considerado esencial para favorecer sinergias y garantizar la coherencia y el éxito de este programa de movilidad infantil y juvenil.

El proyecto de camino escolar se ha concebido como una actuación integral que incide en todos los aspectos que afectan a la movilidad escolar, entendiendo que las decisiones que a diario se toman sobre esta materia tienen que ver con cuestiones de índole urbanística, social, económica y cultural. Por ello, la orientación de este programa engloba, junto a las soluciones y alternativas técnicas relacionadas con la infraestructura viaria y la gestión de la movilidad, acciones de concertación y participación social para incidir en los aspectos sociales y culturales que entran en juego y que tienen un gran peso.

Se ha considerado especialmente oportuno que un cambio en las pautas de movilidad municipal se emprenda en los centros educativos porque parecen especialmente idóneos para incitar la reflexión y el debate sobre todos los aspectos que entran en juego cuando se habla de movilidad.

Niños y jóvenes son especialmente sensibles a las cuestiones ambientales y manejan una gran cantidad de información, sin embargo, se sitúan muchas veces en una posición de observadores pasivos del deterioro ambiental. Por ello, un proyecto de estas características resulta especialmente interesante porque les ofrece alternativas en cuestiones sobre las que tienen un cierto poder de incidencia, dándoles la oportunidad de sumarse a un proyecto colectivo en su ciudad.

En la etapa juvenil es cuando se establecen las pautas de movilidad y, por ello, si no se actúa en una nueva dirección, la inercia del sistema tenderá a perpetuar el desequilibrio de fuerzas que favorece los modos motorización y arrincona los desplazamientos peatonales y ciclistas. Fomentar activamente que jóvenes y niños caminen y pedaleen en sus trayectos cotidianos, permitirá que estos comportamientos se interioricen y se perpetúen en la edad adulta.

Trabajar con la infancia y la juventud es, así mismo, una vía para poder introducir esta reflexión y estos cambios en su entorno social y familiar. La colaboración y el apoyo por



parte de los adultos responsables de estos menores ha sido también esencial para incitar cambios y para extender el proyecto a un ámbito social más amplio.

El proyecto ha vinculado siempre las mejoras de la calidad peatonal y ciclista con el uso libre del espacio público por parte de la infancia y con el incremento de su autonomía, atendiendo a aquellos aspectos que contribuyen a generar confianza social y seguridad. Se ha considerado una tarea urgente crear unas condiciones de entorno urbano adecuadas para que la ciudadanía más pequeña de Torrelozón pueda moverse libremente y de forma segura en sus desplazamientos cotidianos. Este proyecto ha pretendido dar un paso decidido en esta dirección.



2. Origen del camino: contexto y antecedentes

Los tres centros educativos, junto a una instalación deportiva, configuran una inmensa parcela de equipamientos localizada en un borde urbano de Torrelozón. Su ubicación en las proximidades de un nudo de conexiones viarias, que conecta las dos zonas urbanas escindidas por la autovía, los sitúa en un espacio central del municipio.



La concentración en un mismo espacio de tres centros educativos, que a diario reciben a cerca de tres mil alumnos, en una franja horaria muy concreta de entrada y salida, y con pautas de movilidad muy dependientes de los modos motorizados, convierten el acceso y salida de estos centros en una fuente de conflicto en la movilidad diaria del municipio.

El municipio de Torrelozón tiene una estructura urbana dispersa, en la que más del 70% de la población reside en viviendas de tipología unifamiliar, por lo que no escapa de las pautas de movilidad que caracterizan a esta tipología urbana en la que el coche adquiere un gran protagonismo.

El elevado número de familias que utilizan el vehículo privado para llevar a sus hijos al colegio provoca un atasco recurrente en las horas de entrada y salida en el viario de acceso, afectando a uno de los principales ejes de entrada al municipio, la vía de servicio de la autopista A6 – Avenida de la Dehesa. Esto se traduce en importantes problemas de movilidad en las horas punta para todo tipo de usuarios.





Los desplazamientos peatonales y ciclistas no están bien resueltos y la propia Autopista A6 actúa como una barrera, haciendo el acceso complicado desde el núcleo de la Colonia. El incremento del tráfico rodado, en un círculo vicioso, termina por inducir nuevos viajes en coche ante el temor de los padres de que sus hijos caminen o pedaleen en condiciones adversas. Así mismo, la congestión afecta y entorpece los servicios de transporte público de viajeros, así como a las rutas escolares, haciéndolas menos eficientes y competitivas.



El prediagnóstico integrado del Plan de Movilidad Urbana, recogía el sentir de los vecinos sobre la problemática de esta zona. Los resultados de los talleres de participación que se llevaron a cabo en dicho prediagnóstico identificaban claramente la existencia de graves deficiencias en la accesibilidad peatonal e importantes problemas de tráfico que son localizados específicamente en el ámbito de este proyecto:

Taller Pié/Bici

Falta de conectividad transversal A6 (Pueblo – Colonia)

Mal estado conexión Pueblo-Colegios

Deterioro de aceras

Pasos peatonales deficientes e insuficientes...

Taller de tráfico

Congestión recurrente.

Congestión por aparcamiento ilegal en hora punta.

Infrautilización de dársenas

No existe acceso peatonal desde el Este a la zona de colegios....

El viario municipal, hasta ahora pensado y diseñado para la circulación motorizada, ha arrinconado a peatones y ha obviado el uso de la bicicleta como medio de transporte. Esta deficiencia en la configuración urbana repercute enormemente en las pautas de movilidad y tiene especial incidencia en los desplazamientos de los menores, haciéndose estos más complicados y más dependientes.



Fuente: http://www.torrelodones.es/pmu/images/PDFs/21106_pmus_torre_concl_t1.pdf

Si no hay espacio peatonal adecuado, se utiliza la calzada para caminar y, ante estas condiciones adversas, sólo los más mayores tienen permiso para ir por su cuenta.

Los conflictos del tráfico rodado, recurrentes y cotidianos en el entorno de los tres centros, junto a las malas condiciones de partida para que los alumnos lleguen por sus propios medios a sus clases, unido al interés y deseo de impulsar soluciones alternativas a la movilidad motorizada que recobren el sentido del espacio público y que permitan una mayor autonomía de los jóvenes y niños de Torrelozón, es lo que ha impulsado la necesidad de llevar a cabo este proyecto integral.

El programa desarrollado ha incidido sobre más de la mitad de la población escolar del municipio, ya que ésta se sitúa en 4.606 alumnos de los que 2.968 se localizan en los centros objeto de este proyecto, lo que supone casi el 65% del total.



3. Hacia dónde caminar: objetivos del programa Camino Escolar

Los objetivos que han guiado el programa de camino escolar han sido los siguientes:

- a) Promover en los centros docentes un proceso reflexivo y de acción que vaya orientado a lograr una educación para el desarrollo sostenible que genere un modelo de ciudad y de movilidad más justa, solidaria, equitativa y participativa.
- b) Promover, a partir de una iniciativa concreta llevada a cabo en tres centros educativos, una reflexión más amplia sobre movilidad sostenible y sobre las condiciones que hay que establecer para fomentar los desplazamientos peatonales y ciclistas en Torrelozón
- c) Favorecer el incremento de autonomía de los estudiantes de primaria y secundaria en el acceso a sus centros educativos, a través de mejorar las condiciones de seguridad en sus recorridos cotidianos.
- d) Repensar el diseño y la función de la red viaria, en el entorno de los centros educativos, tomando como parámetro de referencia la seguridad de los estudiantes.
- e) Introducir el tema de la movilidad sostenible en las aulas y aprovechar sus conexiones con las distintas materias educativas para promover un proceso de análisis sobre el transporte y sobre las implicaciones ambientales y sociales de las distintas formas de desplazamiento.
- f) Llevar a cabo una experiencia que sirva como buena práctica, que incida en el cambio cultural que debe darse para promover formas de movilidad sostenible.
- g) Favorecer la actividad física y reducir los problemas de sobrepeso infantil, teniendo en cuenta que caminar es una actividad recomendada por la Organización Mundial de la Salud para todas las edades.



4. Pasos emprendidos: las fases del proyecto

El proyecto se ha desarrollado de acuerdo a un plan de trabajo, en donde las acciones no han sido siempre correlativas en el tiempo, sino que muchas se han desarrollado simultáneamente en paralelo.

La inadecuación y la inaccesibilidad de varios de los itinerarios peatonales de acceso a los centros educativos plantearon la urgencia de actuar en los puntos y en los recorridos más complicados para crear unas condiciones aceptables de partida. Se consideró que estas actuaciones, desprendidas tanto del diagnóstico y las propuestas del PMUS -aprobado recientemente-, como del diagnóstico técnico desarrollado al arranque del proyecto, era una tarea insoslayable para poder proponer alternativas al uso del vehículo privado.

En este sentido, algunas de las labores del diagnóstico que precisaban coincidir con el inicio del calendario escolar -como la realización de la encuesta de movilidad- se han desarrollado con posterioridad a la elaboración de algunos de los proyectos de mejora de la red viaria, dada la urgencia de llevar a cabo intervenciones que subsanasen los problemas de seguridad de algunos itinerarios preferentes.

A continuación se indican los pasos dados para alcanzar los objetivos marcados por el proyecto.

Concertación institucional

El proyecto de camino escolar de Torrelotones es un proyecto de ciudad y, por ello, se ha considerado fundamental trabajar conjuntamente con los tres centros educativos. Aunque resulta de gran apoyo la labor docente realizada en cada uno de ellos, lo más destacado de este proyecto ha sucedido de puertas afuera. En este sentido, el arranque del programa se realizó convocando a la Alcaldesa de Torrelotones a los directores de los tres centros educativos para explicar el proyecto, solicitar su colaboración y plantear un programa de acción conjunta. Algo absolutamente novedoso para estos tres centros educativos que, aunque vecinos, apenas tenían relación o actividades conjuntas entre ellos.

La concertación institucional también ha supuesto la celebración de encuentros y la realización de actividades en las que han participado distintas áreas del Ayuntamiento con competencias en este proyecto de camino escolar: urbanismo, movilidad, obras, educación, comunicación, policía y medio ambiente. La coordinación técnica e institucional en las acciones emprendidas ha sido un aspecto fundamental.

Análisis de información

Se han llevado a cabo los estudios precisos para conocer la forma en la que acceden los estudiantes a estos centros y, así mismo, analizar la funcionalidad y estado de la red viaria.



Las tareas incluidas en esta fase han sido las siguientes:

- a) Análisis de la red viaria del entorno de los colegios y de los itinerarios preferentes. Se han detectado las dificultades y complicaciones que actualmente afectan a la accesibilidad a estos centros educativos. El análisis de la red viaria fue una de las primeras acciones que se acometieron para conocer su estado y funcionalidad actual y el análisis de los proyectos y planes que se ciernen en torno al viario municipal y a las líneas de futuro establecidas en el PMUS.
- b) Análisis de las pautas de movilidad. Se ha realizado una encuesta de movilidad a una muestra representativa de alumnos y de familias para conocer no sólo los datos básicos de una consulta de este tipo como la procedencia, los itinerarios o los modos de transporte utilizados, sino que han incluido preguntas sobre las motivaciones y las percepciones que tienen jóvenes y adultos sobre la movilidad sostenible.

Participación

En paralelo a la realización de estos estudios técnicos de movilidad, se ha diseñado y constituido un órgano de participación para crear los canales de diálogo con el conjunto de la comunidad educativa. Este órgano ha habido que gestarlo y arrancarlo de cero, ya que este proyecto no surgía a demanda de los centros o las familias, sino que ha sido promovido directamente por el propio Ayuntamiento.

Difusión y comunicación

La difusión del proyecto ha sido otra de las tareas esenciales del programa. Había que dar a conocer esta iniciativa e implicar a toda la comunidad escolar. Esta tarea se ha realizado a través de encuentros con los colectivos diversos de los tres centros: AMPTAS, comisiones pedagógicas y consejos escolares. Al inicio del proyecto se creó un blog como canal de información y también como vía de comunicación y participación.

Las labores de difusión se han articulado a través de las propias acciones del proyecto: creación del logo, encuestas, diagnóstico y propuestas.

Diagnóstico

Con toda la información recabada en la primera fase, se ha elaborado un diagnóstico que detecta las barreras y las oportunidades de cada uno de los aspectos analizados: la red viaria, las pautas de movilidad y los condicionantes culturales.

Propuestas

Las propuestas elaboradas en el proyecto van asociadas a los distintos ámbitos de análisis:

- a) Sobre el diseño del viario. Planteamiento de una red de itinerarios peatonales y ciclistas para el acceso a los centros educativos. Todo un conjunto de soluciones técnicas para favorecer desplazamientos seguros de los estudiantes y evitar conflictos entre los distintos usuarios.



- b) Sobre gestión del tráfico y transporte. Propuestas en torno a las soluciones de ordenación de tráfico para reducir los conflictos y para permitir una mejor convivencia entre los distintos usuarios.
- c) Sobre condicionantes culturales. El proceso de trabajo ha ido implicando paulatinamente a alumnos, profesores y padres en una nueva visión de la movilidad cotidiana. El desarrollo de las diversas actividades participativas han servido de estímulo para propiciar una reflexión sobre los modos más sostenibles y el camino para transformar las pautas de movilidad actuales.

Programa de evaluación

Esta no es propiamente una fase dentro del proyecto porque no ha discurrido suficiente tiempo desde que se han implantado las acciones para poder realizar una evaluación en sentido estricto que permita detectar cambios significativos en los comportamientos o en las pautas de acceso a los centros.

Se ha realizado una evaluación del proceso, para registrar el cumplimiento de las actuaciones previstas y su conformidad con objetivos marcados. Este recorrido permite aprender de esta experiencia y permite que proyectos similares que se desarrollen en Torrelozón o en otros municipios, no partan de cero, sino que se puedan nutrirse de esta experiencia.

Así mismo, el proyecto plantea un conjunto de indicadores, basados en fórmulas sencillas de medición, para que resulte accesible a los propios centros o al Ayuntamiento, ir registrando los cambios y las mejoras conforme se van detectando.



5. Quiénes se mueven y cómo lo hacen: resultados de la encuesta

Al objeto de caracterizar la movilidad de los estudiantes y las familias se han realizado una encuesta en los tres centros escolares, dimensionando una muestra suficientemente representativa tanto a nivel de centro como de curso escolar seleccionando clases completas para su realización:

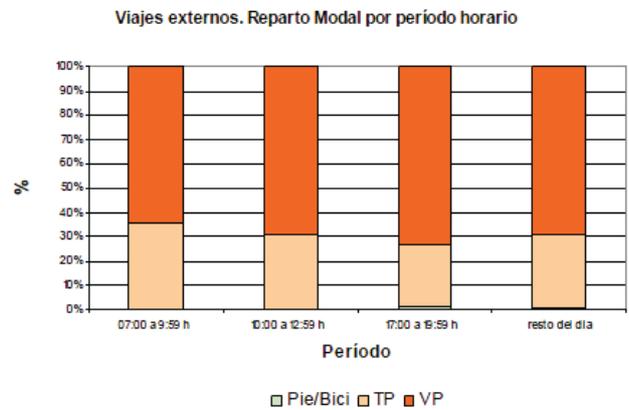
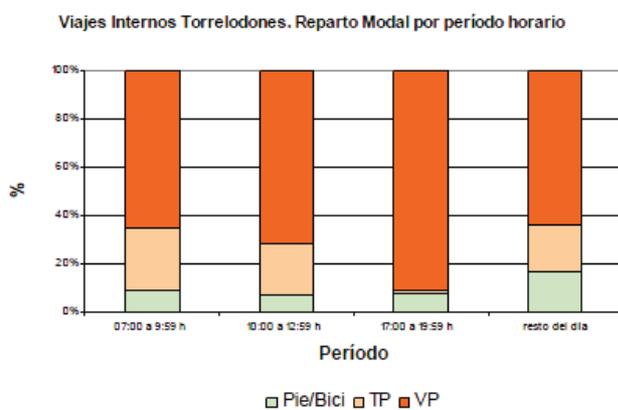
COLEGIO	Nº alumnos/as	Porcentaje	Nº cuestionarios
Colegio Peñalar	689	38,30%	121
I.E.S Diego Velázquez (público)	850	47,25%	150
C.E.I.P Los Ángeles (público)	260	14,45%	46
Totales	1799	100,00%	317

Muestra cuestionarios 316,7063093

La encuesta fue realizada en el aula por los propios profesores y a la muestra seleccionada de alumnos de primaria se les entregó la encuesta para las familias, que devolvieron, en un alto porcentaje, correctamente cumplimentada.

Entre las cuestiones que se plantearon en la encuesta se pedía tanto a escolares como a las familias nos indicasen el recorrido en sus desplazamientos al colegio independientemente del modo en que lo hicieran, esto nos ha permitido establecer las arañas de movilidad que recogen los itinerarios más utilizados.

Uno de los factores que condicionan en mayor medida la movilidad del municipio de Torreloz es su estructura urbana, la elevada dispersión de la población con un alto porcentaje de residencias unifamiliares hace que el reparto modal de los desplazamientos tanto internos como externos se incline claramente a favor del vehículo privado.





En el caso de los desplazamientos a los centros escolares, existen además factores añadidos que inclinan aún más la balanza a favor del vehículo privado.

¿Cómo vienen y van al centro escolar?

El análisis global de la encuesta a los escolares, sin tener en cuenta ni el centro escolar ni la edad de los alumnos, arroja un resultado claramente favorable al uso del coche como modo de transporte más habitual con porcentajes del 51,6% y 39,6% en la ida y vuelta del centro escolar

Sin embargo este reparto varía significativamente si el análisis se realiza teniendo en cuenta el centro escolar:

Trayecto de ida:

	¿En qué centro educativo estás?			Total
	CEIP Los Ángeles	Colegio Peñaral	IES Diego Velázquez	
Caminando	9,2%	13,2%	18,3%	15,0%
En bicicleta	1,5%	,6%		,5%
En coche	52,3%	77,4%	31,7%	51,6%
En motocicleta			1,4%	,7%
En autobús escolar	24,6%		21,2%	13,9%
En autobús de línea	7,7%	5,7%	19,2%	12,5%
Otra forma	4,6%	3,1%	8,2%	5,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Trayecto de vuelta:

	¿En qué centro educativo estás?			Total
	CEIP Los Ángeles	Colegio Peñaral	IES Diego Velázquez	
Caminando	17,2%	17,1%	23,0%	20,0%
En bicicleta	1,6%	,6%		,5%
En coche	45,3%	68,4%	16,7%	39,9%
En motocicleta			1,0%	,5%
En autobús escolar	23,4%		18,7%	12,5%
En autobús de línea	6,3%	12,7%	24,4%	17,4%
Otra forma	6,3%	1,3%	16,3%	9,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



En general en todos los centros escolares el coche pierde ligeramente peso en los recorridos de vuelta, destaca significativamente la mayor utilización del coche por parte de las familias del Colegio Peñalar, al no disponer de transporte escolar.

En sentido contrario, el I.E.S presenta un reparto modal más equilibrado con un importante porcentaje de alumnos que acude al centro rutas escolares o transporte público y donde el coche pierde el protagonismo.

Este reparto modal que se recoge para los alumnos de educación secundaria del IES no se mantiene, sin embargo, en el mismo ciclo del Colegio Peñalar dónde sigue predominando el coche y en donde se sigue acusando la mencionada falta de transporte escolar.

Trayecto ida alumnado secundaria:

	¿En qué centro educativo estás?		Total
	Colegio Peñalar	IES Diego Velázquez	
Caminando	13,6%	18,3%	16,9%
En coche	70,5%	31,7%	43,2%
En motocicleta		1,4%	1,0%
En autobús escolar		21,2%	14,9%
En autobús de línea	10,2%	19,2%	16,6%
Otra forma	5,7%	8,2%	7,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Trayecto vuelta alumnado secundaria:

	¿En qué centro educativo estás?		Total
	Colegio Peñalar	IES Diego Velázquez	
Caminando	17,2%	23,0%	21,3%
En coche	60,9%	16,7%	29,7%
En motocicleta		1,0%	,7%
En autobús escolar		18,7%	13,2%
En autobús de línea	19,5%	24,4%	23,0%
Otra forma	2,3%	16,3%	12,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%



Si el análisis se realiza teniendo en cuenta la edad del alumnado:

Recorridos ida:

	Años									Total
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Caminando	25,0%	12,8%	9,4%	28,9%	24,6%	11,9%	23,6%	29,3%	7,1%	20,0%
En bicicleta				4,4%						,5%
En coche	75,0%	61,5%	67,9%	48,9%	31,9%	41,8%	20,8%	20,7%	28,6%	39,8%
En motocicleta							1,4%		7,1%	,5%
En autobús escolar		10,3%	17,0%	2,2%	15,9%	17,9%	15,3%	10,3%		12,7%
En autobús de línea		10,3%	1,9%	8,9%	18,8%	19,4%	26,4%	24,1%	42,9%	17,4%
Otra forma		5,1%	3,8%	6,7%	8,7%	9,0%	12,5%	15,5%	14,3%	9,2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

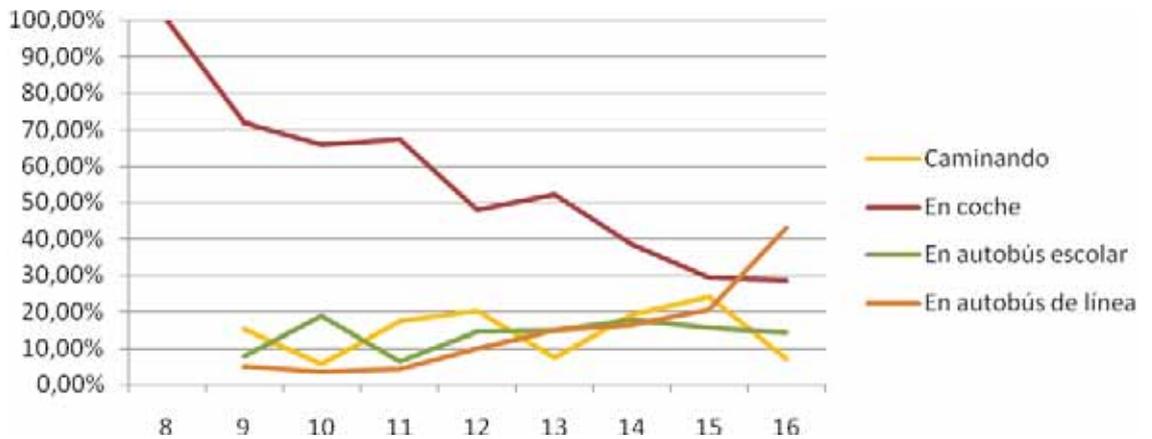
Recorridos vuelta:

	Años									Total
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Caminando		15,4%	5,7%	17,4%	20,3%	7,5%	19,2%	24,1%	7,1%	15,2%
En bicicleta				4,3%						,5%
En coche	100,0%	71,8%	66,0%	67,4%	47,8%	52,2%	38,4%	29,3%	28,6%	51,3%
En motocicleta					1,4%		1,4%		7,1%	,7%
En autobús escolar		7,7%	18,9%	6,5%	14,5%	14,9%	17,8%	15,5%	14,3%	14,1%
En autobús de línea		5,1%	3,8%	4,3%	10,1%	14,9%	16,4%	20,7%	42,9%	12,4%
Otra forma			5,7%		5,8%	10,4%	6,8%	10,3%		5,9%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

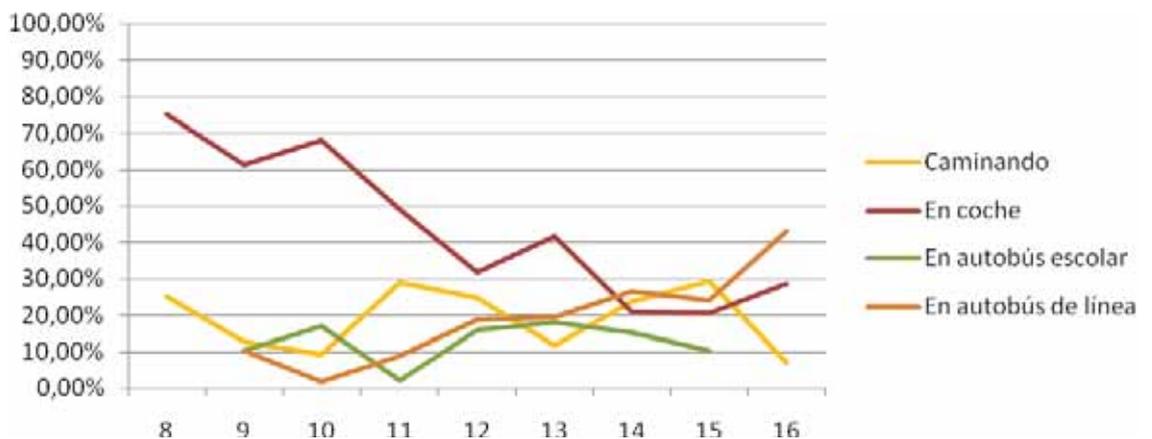


En ambos casos solo se aprecia una tendencia clara al aumentar la edad de los escolares, que es la menor utilización del coche y el mayor uso del transporte público.

Recorridos predominantes ida



Recorridos predominantes vuelta



¿Cómo les gustaría ir y venir del colegio?

A la pregunta de cómo les gustaría ir y venir al colegio, la tendencia es contraria a sus pautas actuales, así en el colegio Los Angeles y el Colegio Peñalar dónde claramente predomina el coche en los trayectos habituales, los escolares preferirían venir en otro modo de transporte presentándose como especialmente atractiva la alternativa de la bicicleta, en el Instituto, sin embargo ocurre lo contrario los alumnos preferirían en mayor proporción llegar en coche a pesar de que actualmente no es el modo más utilizado.



	CEIP Los Ángeles	Colegio Peñaral	IES Diego Velázquez	TOTAL
Caminando	18,0%	17,1%	17,4%	17,4%
En bicicleta	36,1%	30,8%	8,4%	20,9%
En coche	19,7%	26,0%	28,4%	26,2%
En motocicleta	9,8%	16,4%	19,5%	16,9%
En autobús escolar	8,2%	3,4%	12,6%	8,6%
En autobús de línea	4,9%	4,8%	5,8%	5,3%
Otra forma	3,3%	1,4%	7,9%	4,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

¿Cómo hacen ese recorrido?

Analizando por edades como hacen ese recorrido los niños que no utilizan el transporte escolar ni son llevados en coche, y partiendo de la base que este es un escaso porcentaje, los resultados arrojan un grado de autonomía de los menores en los desplazamientos bastante elevado a partir de los 12 años.

Trayecto de ida:

	Años								Total
	9	10	11	12	13	14	15	16	
Por mi cuenta solo/a o con compañeros/as	50,0%	62,5%	66,7%	88,5%	81,8%	90,6%	93,8%	100,0%	84,5%
Acompañado de adultos	50,0%	37,5%	33,3%	11,5%	13,6%		3,1%		12,2%
Otra forma					4,5%	9,4%	3,1%		3,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Trayecto de vuelta:

	Años								Total
	9	10	11	12	13	14	15	16	
Por mi cuenta solo/a o con compañeros/as	25,0%	42,9%	83,3%	80,8%	72,7%	90,6%	93,5%	100,0%	80,8%
Acompañado de adultos	75,0%	57,1%	16,7%	19,2%	22,7%	3,1%	3,2%		16,4%
Otra forma					4,5%	6,3%	3,2%		2,7%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



Si se analiza las preferencias en este sentido del total de la muestra, los resultados indican el deseo de un mayor grado de autonomía en sus desplazamientos

Como te gustaría ir y venir del colegio	Años									Total
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Por mi cuenta solo/a o con compañeros/as	85,7%	77,8%	68,8%	83,7%	85,9%	75,8%	91,2%	86,5%	91,7%	82,4%
Acompañado de adultos	14,3%	22,2%	31,3%	16,3%	10,9%	19,4%	8,8%	11,5%	8,3%	16,1%
Otra forma					3,1%	4,8%		1,9%		1,5%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

¿Cuánto tiempo tardan?

Una de las dificultades más esgrimidas por los escolares para realizar el recorrido caminando hacia el colegio es la lejanía del centro escolar y en consecuencia el elevado tiempo que les llevaría hacer ese trayecto.

El análisis de los lugares de residencia muestra que más del 60% de los escolares tienen su domicilio en Torrelorones porcentaje que supera el 70% en el caso del alumnado del CEIP Los Angeles.

	¿En qué centro educativo estás?			Total
	CEIP Los Ángeles	Colegio Peñalar	IES Diego Velázquez	
Torrelorones	72,7%	62,3%	63,9%	64,7%
Madrid	1,5%	1,3%		,7%
Las Rozas		5,0%	1,4%	2,5%
Galapagar	9,1%	12,6%	16,8%	14,1%
Hoyo de Manzanares	1,5%	11,3%	7,2%	7,9%
Otro	15,2%	7,5%	10,6%	10,2%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



La mayor parte de estos alumnos tardan menos de 15 min en llegar al colegio con las actuales pautas de movilidad independientemente del centro educativo en el que estén.

	¿En qué centro educativo estás?			Total
	CEIP Los Ángeles	Colegio Peñalar	IES Diego Velázquez	
Menos de 5 minutos	6,7%	17,5%	11,5%	12,8%
Entre 5-10 minutos	46,7%	41,2%	38,9%	41,0%
Entre 10-15 minutos	15,6%	24,7%	25,2%	23,4%
Entre 15-20 minutos	13,3%	9,3%	16,8%	13,6%
Entre 20-30 minutos	6,7%	6,2%	5,3%	5,9%
Entre 30-40 minutos	8,9%	1,0%	,8%	2,2%
Entre 40-50 minutos	2,2%		,8%	,7%
Más de 50 minutos			,8%	,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Siendo el tiempo de recorrido de los distintos modos el siguiente:

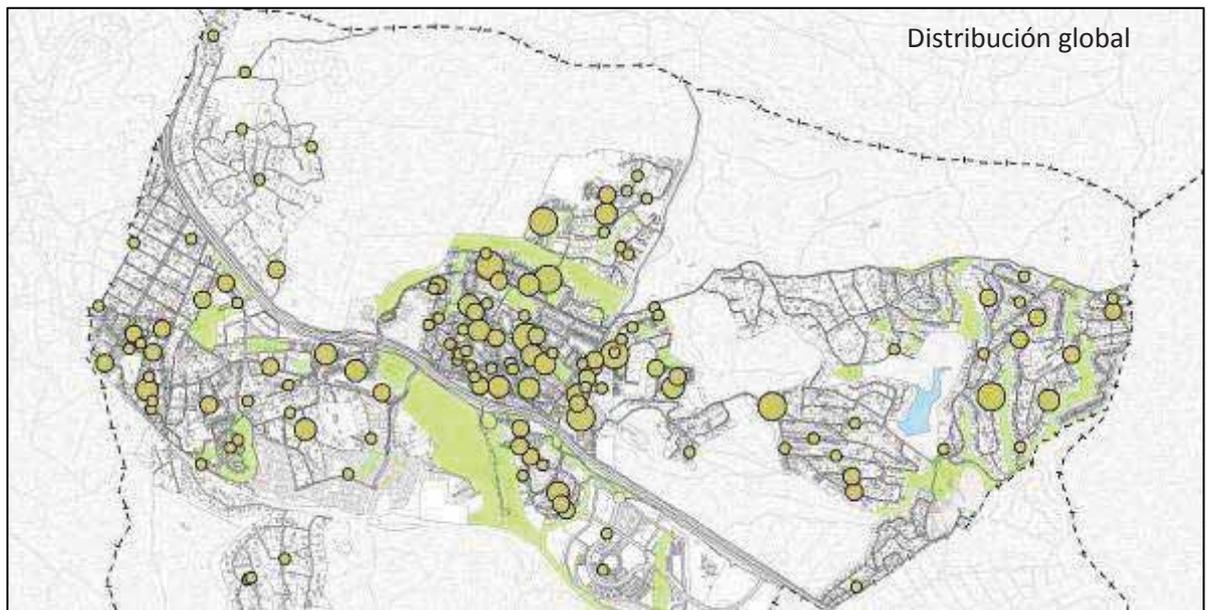
	¿Cómo vienes por las mañanas al colegio?							Total
	Caminando	En bicicleta	En coche	En motocicleta	En autobús escolar	En autobús de línea	Otra forma	
Menos de 5 minutos	13,8%	50,0%	17,4%			11,1%	7,7%	12,5%
Entre 5-10 minutos	40,0%		47,1%		26,9%	33,3%	69,2%	41,2%
Entre 10-15 minutos	13,8%		27,3%		34,6%	16,7%	7,7%	23,5%
Entre 15-20 minutos	20,0%	50,0%	5,8%	100,0%	19,2%	16,7%	15,4%	13,6%
Entre 20-30 minutos	10,8%		1,7%		9,6%	11,1%		5,9%
Entre 30-40 minutos	1,5%				5,8%	11,1%		2,2%
Entre 40-50 minutos			,8%		1,9%			,7%
Más de 50 minutos					1,9%			,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

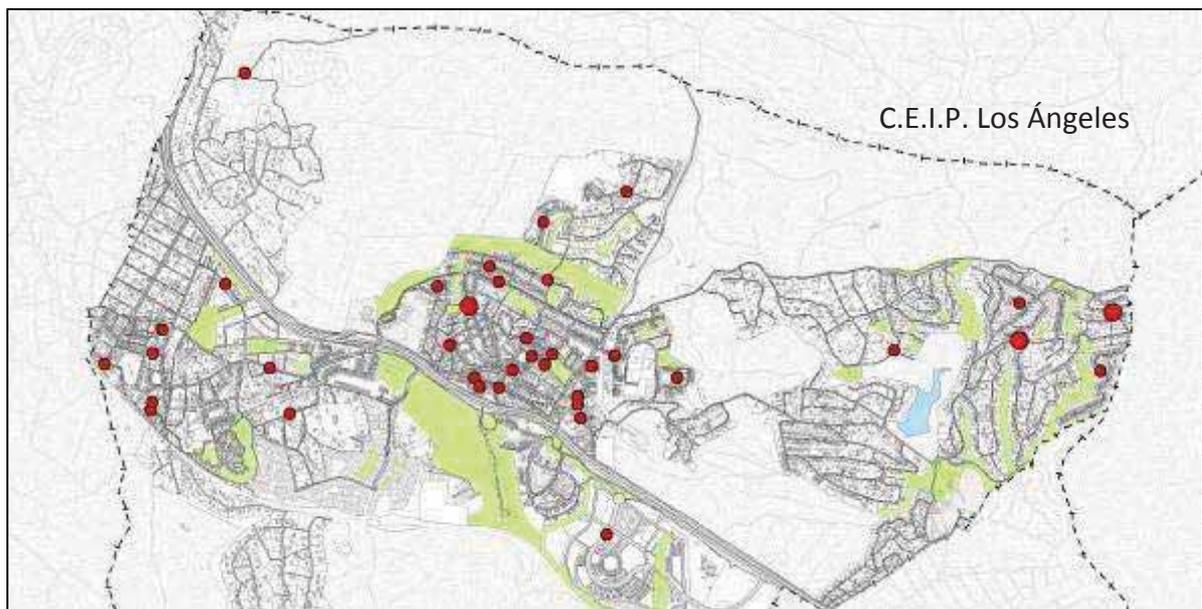
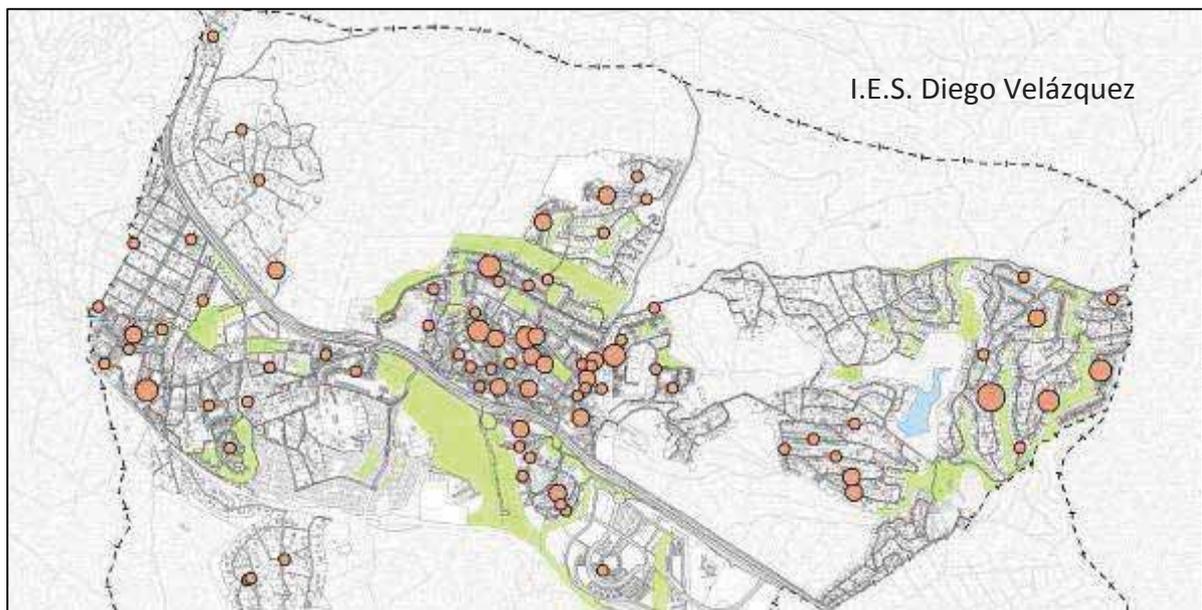
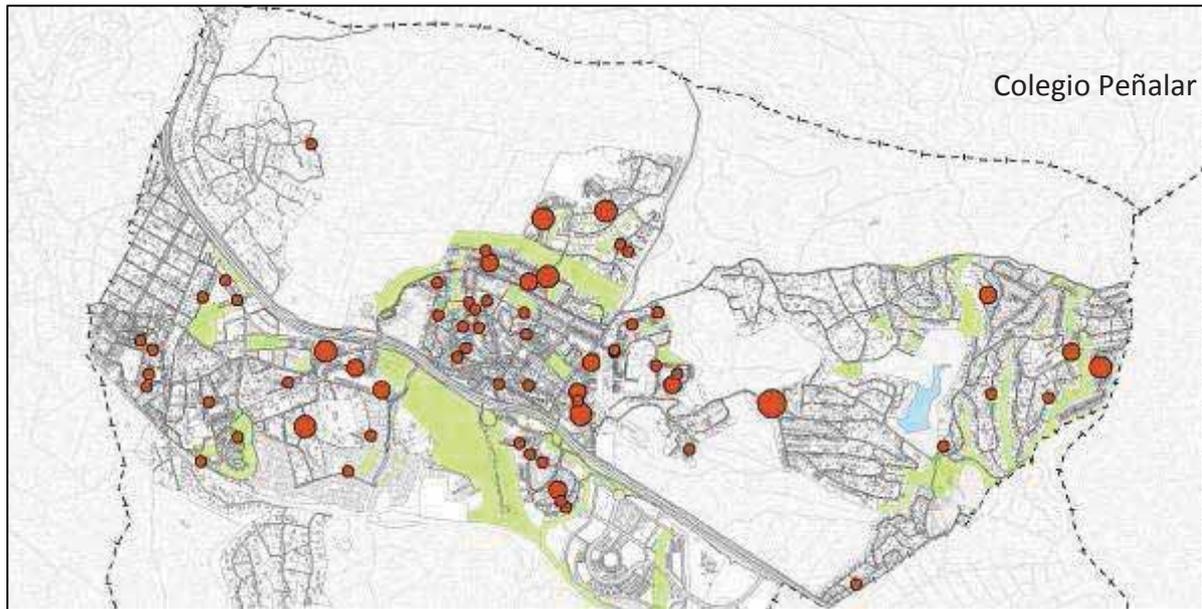
Aquellos alumnos que acuden caminando al colegio lo hacen en unos tiempos muy aproximados a la media del conjunto de los modos.



¿De dónde vienen?

Al objeto de poder determinar la potencialidad de los modos no motorizados es necesario conocer la distribución espacial de los alumnos dentro del territorio, por lo que en la encuesta se pedía a los escolares que tuvieran el domicilio en Torreldones, nos indicasen la calle de su residencia pudiendo establecer de esta manera, por centros, las distancias medias que conformarían su recorrido.



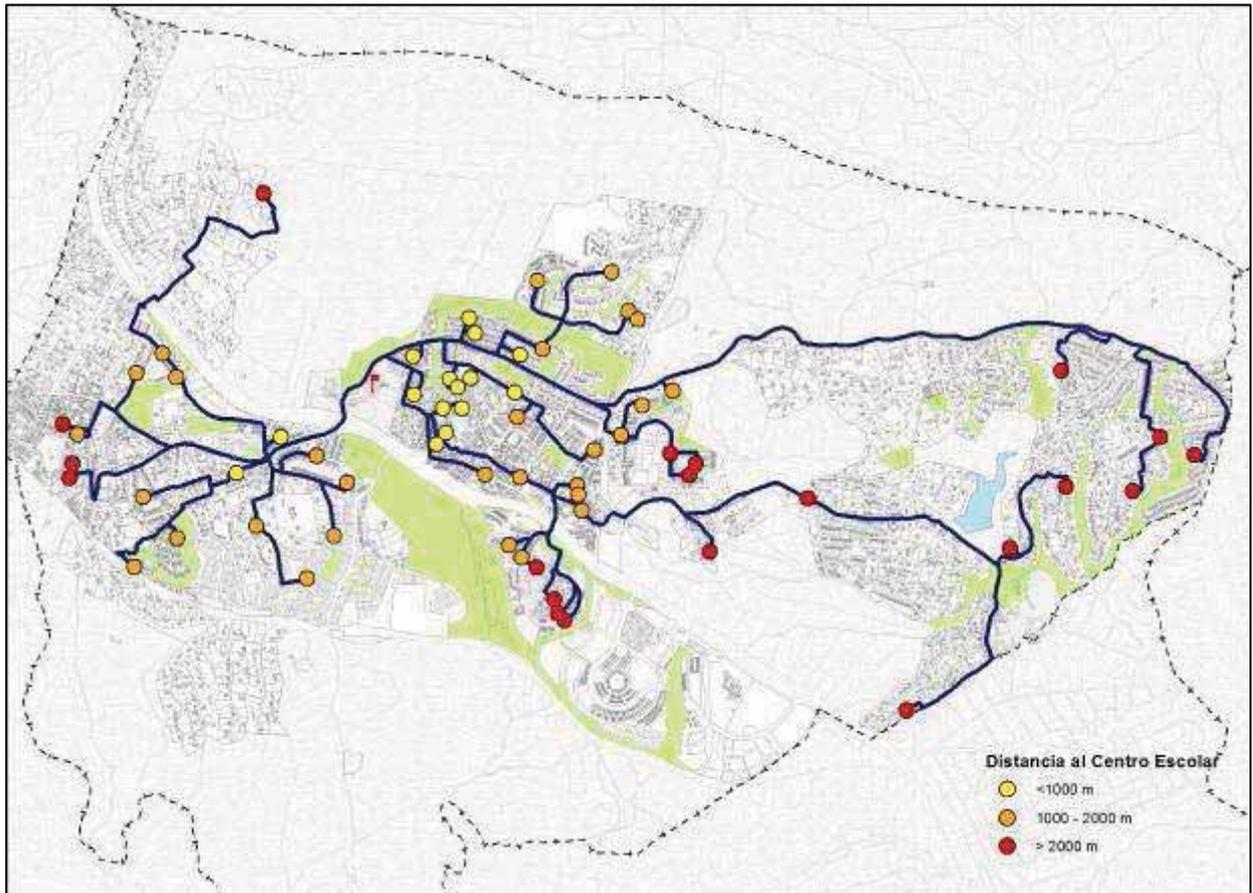




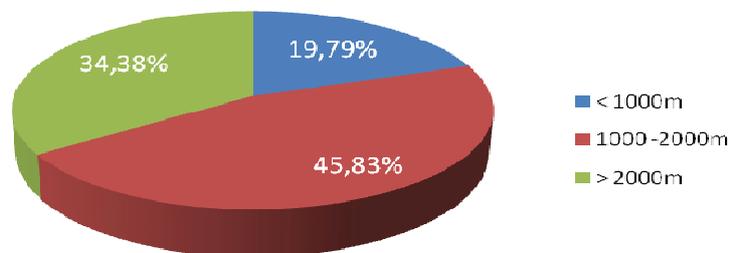
Como puede apreciarse en estos planos la distribución espacial del alumnado es muy similar en los tres centros escolares, con una mayor concentración en la zona del pueblo y en la Colonia de la Estación.

Utilizando la red de ejes paseables del municipio, se ha calculado para cada centro escolar la ruta óptima desde cada uno de los puntos donde se han localizado las residencias del alumnado, determinando para cada uno de ellos la distancia hasta el centro escolar:

Colegio Peñalar:

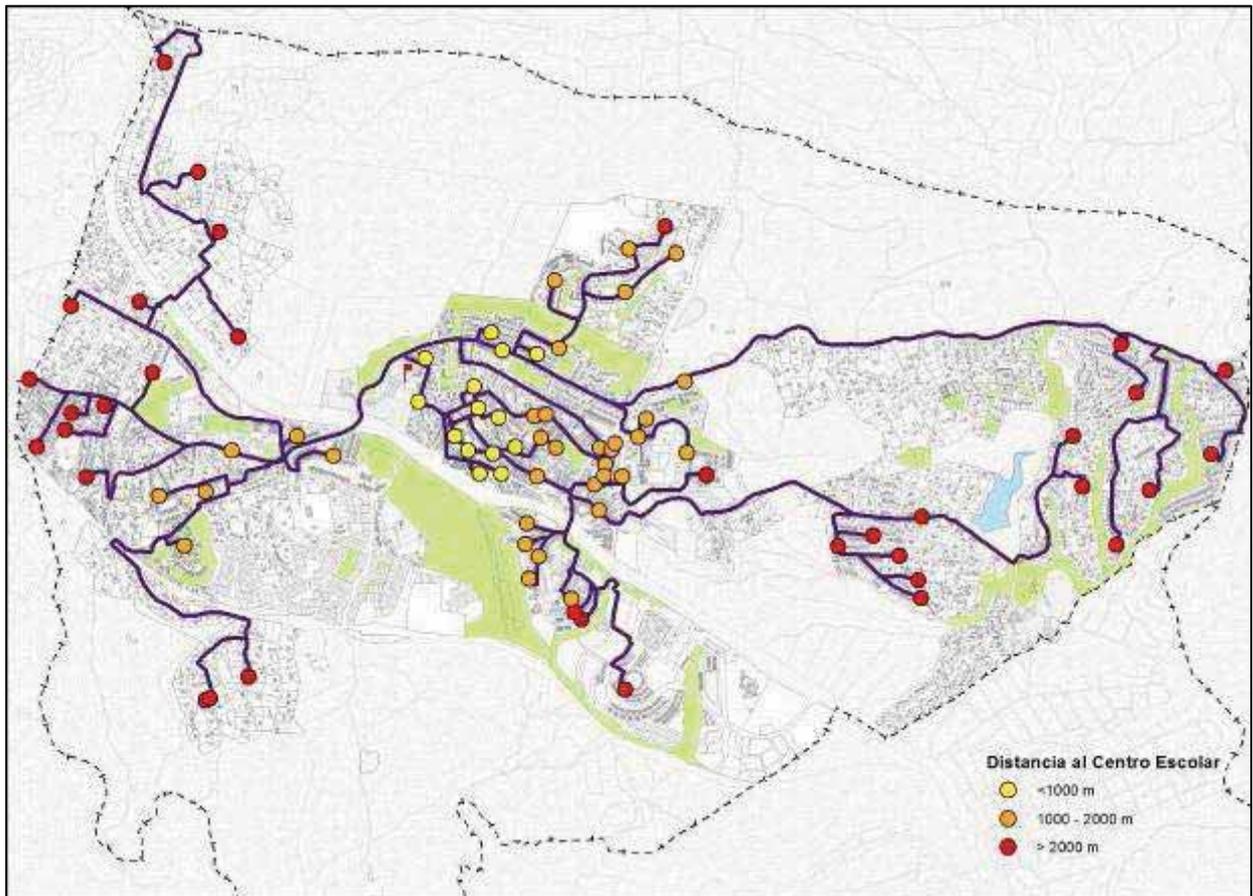


Distancias medias en porcentaje de alumnado:

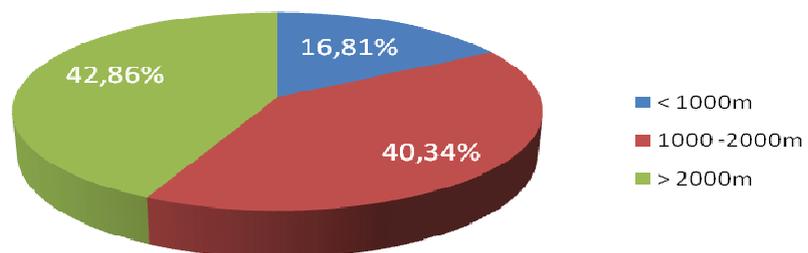




I.E.S Diego Velázquez

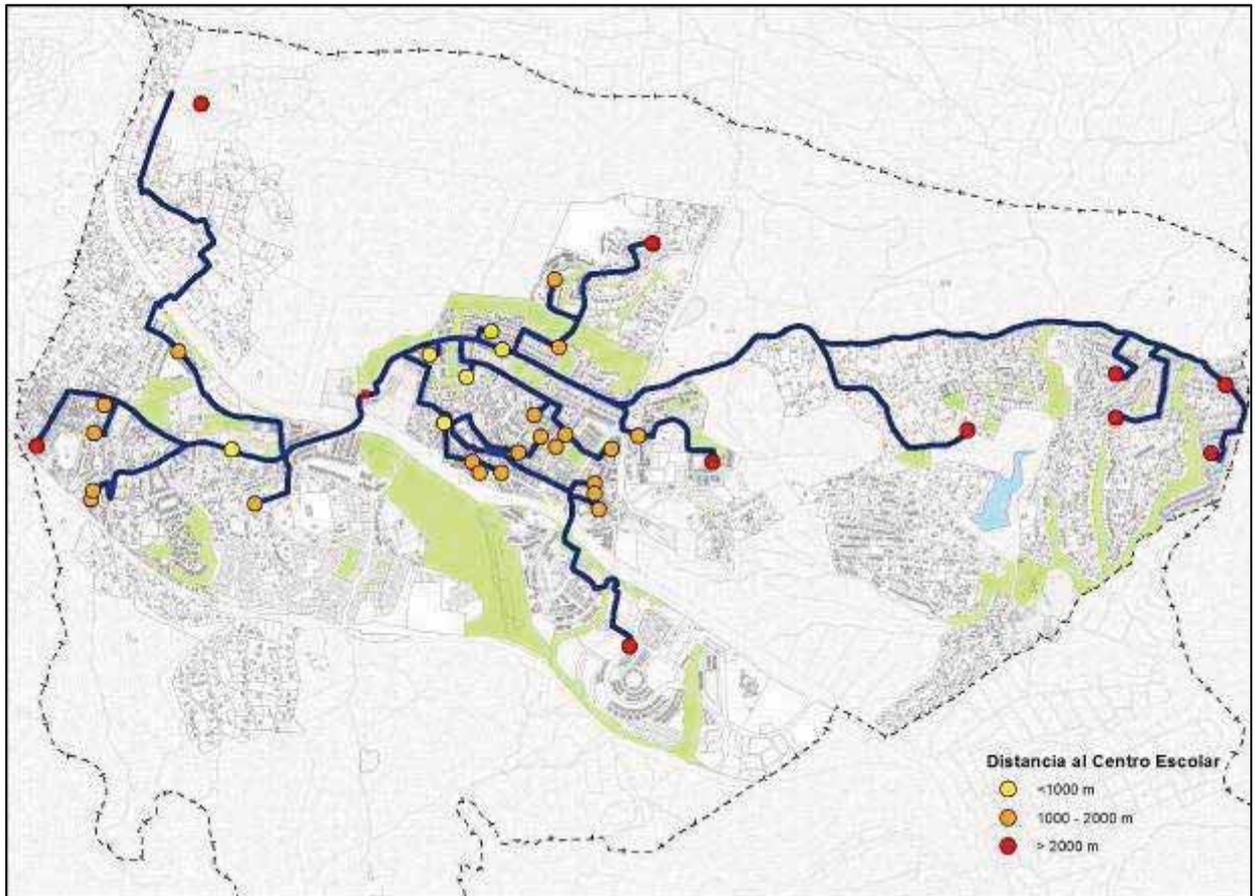


Distancias medias en porcentaje de alumnado:

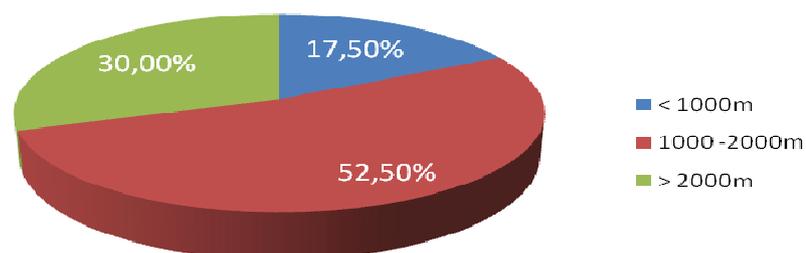




C.E.I.P. Los Ángeles



Distancias medias en porcentaje de alumnado:



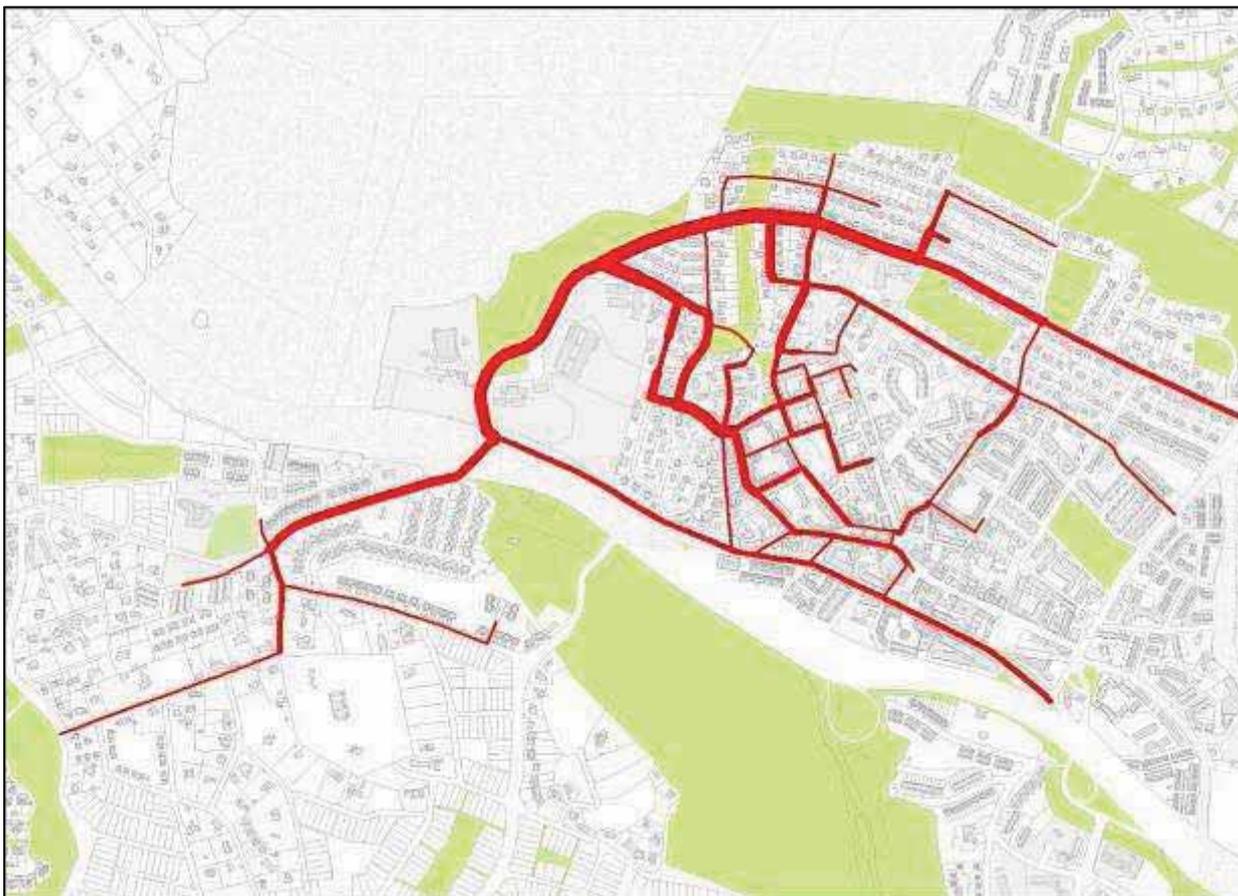
En todos los casos, más del 50% del alumnado tiene un recorrido menor de 2000m para llegar a su centro escolar.



¿Por dónde vienen?

Para plantear las propuestas de actuación sobre el viario has sido preciso conocer cuáles eran los recorridos peatonales habituales utilizados para llegar a los centros escolares, valorando la necesidad de la intervención sobre los mismos y priorizando las acciones a llevar a cabo.

La araña de movilidad peatonal que arrojó las encuestas para el conjunto de los centros ha sido la siguiente:



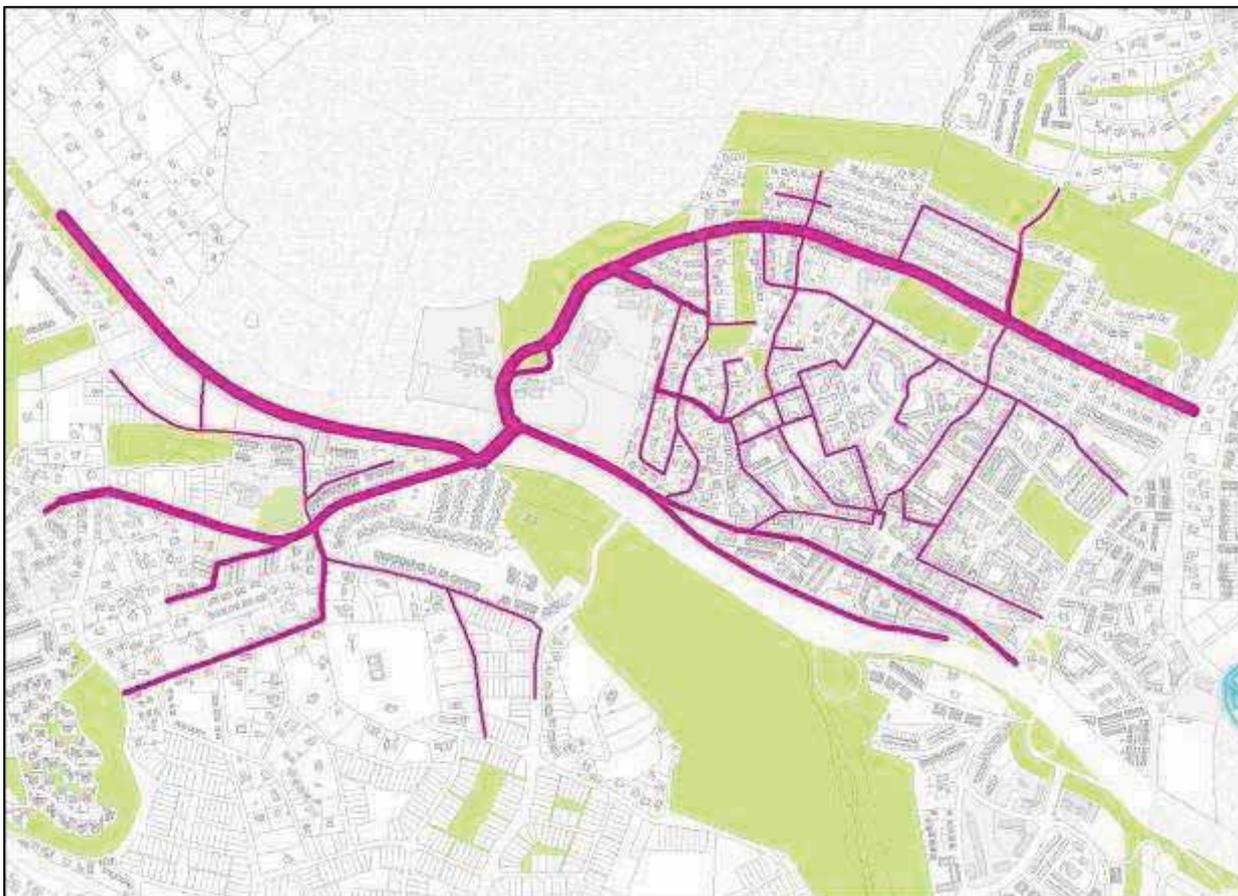
Como no podía ser de otra manera la Avda de Torrelozón canaliza los desplazamientos peatonales desde la Colonia para acceder a los centros escolares a través del puente sobre la A6, punto especialmente conflictivo.

En la zona del pueblo, la Avda de la Dehesa aparece como uno de los ejes principales, completándose los desplazamientos peatonales a través de entramado de calles interiores que conectan la Plaza del Ayuntamiento y la Plaza del Caño con la calle del Instituto y con la Avda de la Dehesa.

La Avda de Valladolid y vía de servicio de la A6 son igualmente recorridos habituales.



Se consideró asimismo interesante el determinar la configuración de los trayectos en vehículo privado para el acceso a los centros escolares de manera que pudiera valorarse adecuadamente su interacción con los itinerarios peatonales, al objeto de plantear para estos las alternativas más adecuadas, de ahí que se analizaran de manera independiente.



La Avda de la Dehesa, la Avda de Valladolid y vía de servicio de la A6 junto con la Avda de Torrelozón son las vías de acceso que en mayor medida se comparten con los peatones.

La posibilidad actual de acceso al Colegio Peñalar a través de la calle Federico del Cerro, es el origen de muchos de los movimientos que se producen en el viario interior del casco urbano, movimientos que confluyen en la calle Párroco Serrano. Este acceso al colegio Peñalar tiene carácter temporal por lo que es de esperar que el tráfico disminuya en estas calles tras la desaparición del mismo.

¿Qué ventajas e inconvenientes consideran los estudiantes que tiene el venir a pie o en bicicleta?

Tan importante es conocer cuáles son los recorridos más habituales como el averiguar qué tipo de dificultades son percibidas por los escolares en el trayecto hasta el colegio y qué es aquello que más les atrae del mismo.



En relación con los recorridos a píe los principales inconvenientes que esgrimen los alumnos son la lejanía de sus domicilios, el tiempo de recorrido y el peso que tienen que soportar.

Por otra parte ven en la salud y relaciones sociales los principales beneficios, valorando también positivamente el efecto sobre el medio ambiente y el ahorro económico que supone.

Dificultades	Responses		Percent of Cases
	N	Percent	
No me gusta caminar	37	4,4%	9,1%
El itinerario no es seguro peatones	51	6,1%	12,5%
El camino es feo y desagradable	22	2,6%	5,4%
Hay cruces peligrosos	82	9,8%	20,1%
Está muy lejos	199	23,8%	48,9%
Mis padres no me dejan	66	7,9%	16,2%
La gente te mira mal si vas andando	13	1,6%	3,2%
Tardo mucho tiempo en llegar	168	20,1%	41,3%
Llevo mucho peso	136	16,2%	33,4%
No encuentro dificultad	63	7,5%	15,5%
Total	837	100,0%	205,7%

Ventajas	Responses		Percent of Cases
	N	Percent	
Me divierte	110	11,3%	26,0%
Estar en forma	155	16,0%	36,6%
Ir charlando con amigos/as	267	27,5%	63,1%
Ir sin adultos	66	6,8%	15,6%
Es gratis	150	15,5%	35,5%
Puedo ir a mi ritmo	79	8,1%	18,7%
No contamina	106	10,9%	25,1%
No le encuentro ventaja	37	3,8%	8,7%
Total	970	100,0%	229,3%



En relación a los recorridos en bicicleta, todas las opciones planteadas tuvieron una respuesta similar, destacando entre las dificultades el elevado tráfico, la configuración del viario (cruces peligrosos), la distancia, el peso, la inseguridad del recorrido y la inexistencia de aparcabicis. Y entre las ventajas, la salud, diversión y el ahorro de tiempo, valorando también positivamente el ahorro económico y los beneficios para el medio ambiente.

Desventajas	Responses		Percent of Cases
	N	Percent	
No tengo bicicleta	38	4,6%	9,7%
El itinerario no es seguro	72	8,6%	18,4%
Hay demasiados coches	126	15,1%	32,2%
Hay cruces peligrosos	85	10,2%	21,7%
Está muy lejos	140	16,8%	35,8%
Mis padres no me dejan	63	7,5%	16,1%
Pareces un poco raro	25	3,0%	6,4%
Tardo mucho tiempo en llegar	62	7,4%	15,9%
Llevo mucho peso	86	10,3%	22,0%
No hay aparca bicis	82	9,8%	21,0%
No hay sitio en casa para la bici	4	,5%	1,0%
No encuentro dificultad	52	6,2%	13,3%
Total	835	100,0%	213,6%

Ventajas	Responses		Percent of Cases
	N	Percent	
Me divierte	165	17,7%	40,9%
Estar en forma	166	17,8%	41,2%
Ir con otros compañeros/as	118	12,7%	29,3%
Ir sin adultos	44	4,7%	10,9%
Es gratis	104	11,2%	25,8%
Puedo ir a mi ritmo	59	6,3%	14,6%
Llego rápido	127	13,7%	31,5%
No contamina	111	11,9%	27,5%
No hay ventajas	36	3,9%	8,9%
Total	930	100,0%	230,8%



¿Qué iniciativas serían mejor aceptadas por las familias?

Paralelamente a las posibles intervenciones sobre el viario, un proyecto de estas características debe plantear otro tipo de acciones dirigidas a racionalizar y mejorar la sostenibilidad de los desplazamientos a los centros escolares. A la hora de plantear estas posibles acciones, es importante conocer la opinión de las familias ante las distintas alternativas existentes, de la explotación de la encuesta pudimos seleccionar aquellas iniciativas que tendrían mejor aceptación, iniciativas que fueron concretándose en propuestas de intervención en los posteriores procesos abiertos de participación.

	Utilizar transporte Público	Apuntarle a la ruta escolar	Viajes compartidos en coche	Pedibuses	Ciclobuses	Dejarlos a una distancia prudente	Dejarlos ir solos a pie o en bici
Muy de acuerdo	37,5	32,0	21,7	43,5	31,8	37,2	25,2
De acuerdo	34,8	24,3	44,3	24,1	23,4	32,7	22,4
En desacuerdo	23,2	32,0	22,6	20,4	30,8	19,5	34,6
Totalmente en desacuerdo	4,5	11,7	11,3	12,0	14,0	10,6	17,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Total							

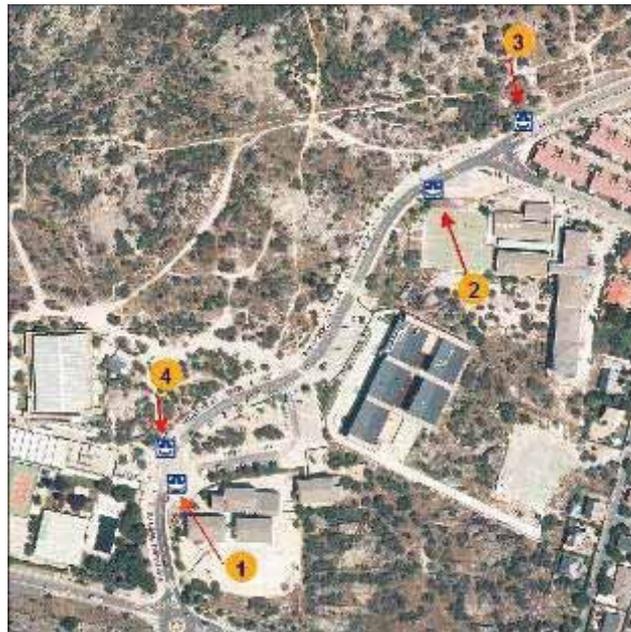
Todas las iniciativas tuvieron una buena aceptación, destacando inicialmente la opción de pedibuses o autobuses caminantes o la posibilidad de compartir coche en los desplazamientos al colegio.



6. Los transportes colectivos en la movilidad de los estudiantes

Las líneas de transporte público

Todas las líneas de autobuses urbanos operativas en el municipio incluyen en su recorrido paradas en las proximidades de los tres centros educativos. Según datos del Consorcio de Transportes el número total de pasajeros que en el año 2011 utilizaban diariamente estas paradas a las horas de entrada y salida se distribuía de la siguiente manera:



Usuarios que bajan en el horario de entrada a los centros escolares:

Parada	8:00 a 9:10h	14:00 a 14:30h	observaciones
1	24	5	Usuarios procedentes de la colonia
2	45	--	Usuarios procedentes de la colonia
3	34	2	Usuarios procedentes del pueblo y urbanizaciones
4	32	6	Usuarios procedentes del pueblo y urbanizaciones

Usuarios que suben en el horario de salida de los centros escolares:

Parada	14:30 a 15:40h	16:00 a 17:30h	observaciones
1	1	18	Usuarios hacia pueblo y urbanizaciones
2	16	3	Usuarios hacia pueblo y urbanizaciones
3	50	4	Usuarios hacia la colonia
4	7	22	Usuarios hacia la colonia



En el mes de abril de 2012 se llevó a cabo una modificación del trazado de las líneas de transporte urbano, eliminándose una de las líneas por su escasa utilización y reforzando la frecuencia de conexión entre el pueblo y la colonia, manteniéndose las paradas actualmente existentes. Todas las líneas siguen pasando por la Avda de la Dehesa, acordándose así mismo la posible utilización del transporte interurbano para los desplazamientos dentro del municipio.

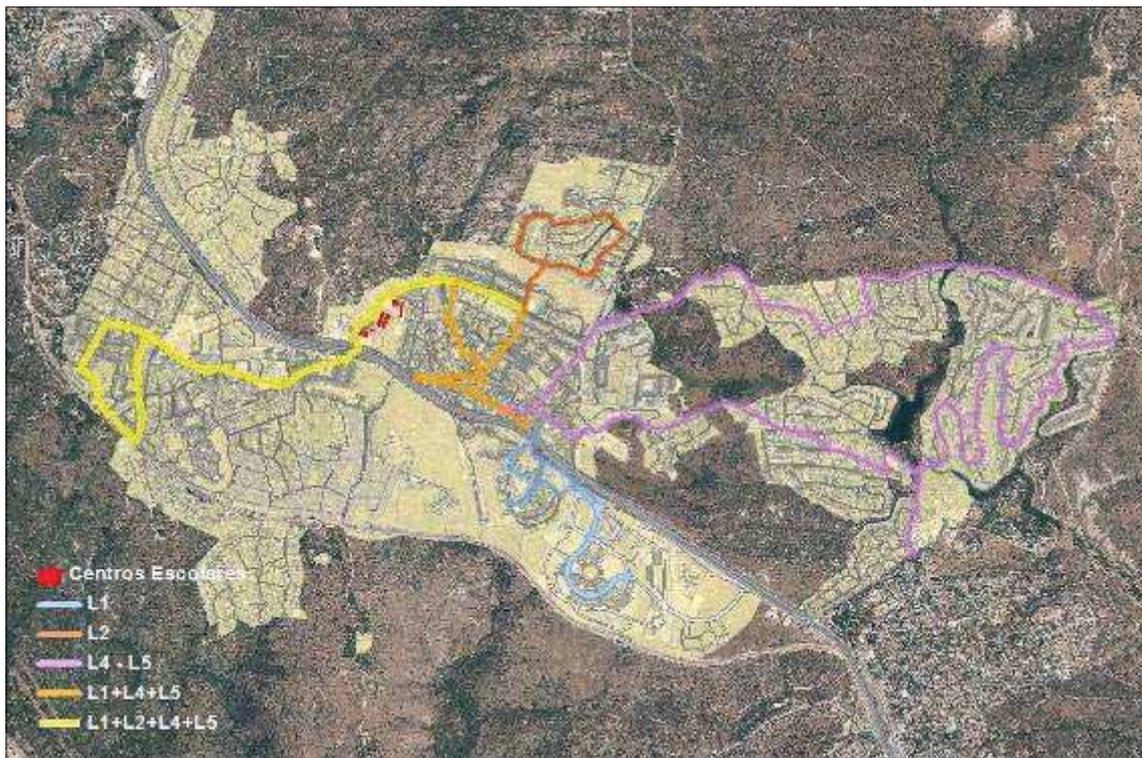
Según estos datos el uso que se hace del transporte público es escaso, más aún si tenemos en cuenta que los datos de usuarios registrados pueden incluir no solo escolares sino profesorado, personal de servicios y vecinos de Torrelozones que acuden en el horario analizado a las instalaciones deportivas. Las cifras hablan pues por si solas, 150 usuarios del transporte público en el horario de entrada a los centros para una comunidad escolar que se aproxima a los 3000 alumnos.

Como dato interesante señalar el mayor movimiento observado en las paradas próximas al I.E.S. Diego Velázquez y una escasa utilización de este medio de transporte en la franja horaria coincidente con la entrada y salida de los centros con horario partido.

La explotación de la encuesta nos ha permitido conocer el grado de utilización del transporte público por parte de los escolares y de sus resultados se deduce que la modificación efectuada ha podido tener un efecto positivo en la potenciación de este modo de transporte, pues el porcentaje total de escolares que utilizan alguna de las líneas urbanas se sitúa por encima del 17% en los trayectos de ida descendiendo al 12% en el recorrido de vuelta a casa, muy por encima de los datos relativos al 2011 proporcionados por el consorcio.

El peso de este modo de transporte es especialmente importante en los desplazamientos de los alumnos del I.E.S Diego Velázquez, donde estos porcentajes suben al 19,2% y 24,4% respectivamente.

Tras las modificaciones del servicio, la oferta actual de transporte urbano la integran las líneas 1, 2, 4 y 5 cuyo trazado puede verse en la siguiente figura:



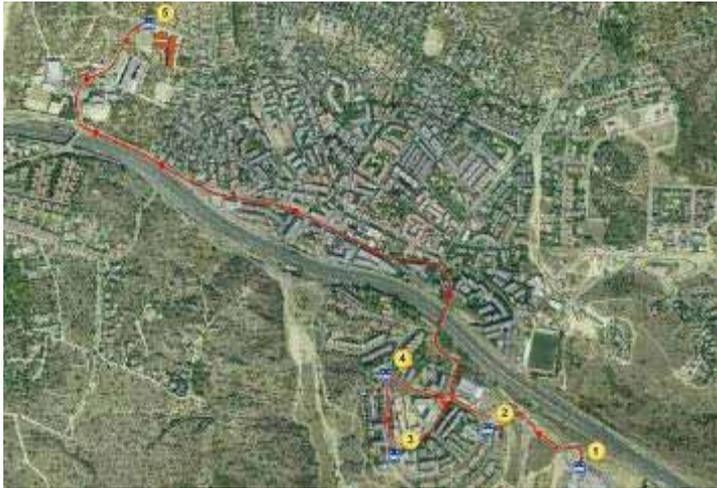


Las rutas escolares

I.E.S. DIEGO VELAZQUEZ.

El instituto Diego Velázquez cuenta actualmente con cuatro rutas de transporte escolar que, según información facilitada por la secretaria del centro dan servicio a un total de 198 alumnos lo que supone alrededor del 25% del total del alumnado de Educación Secundaria.

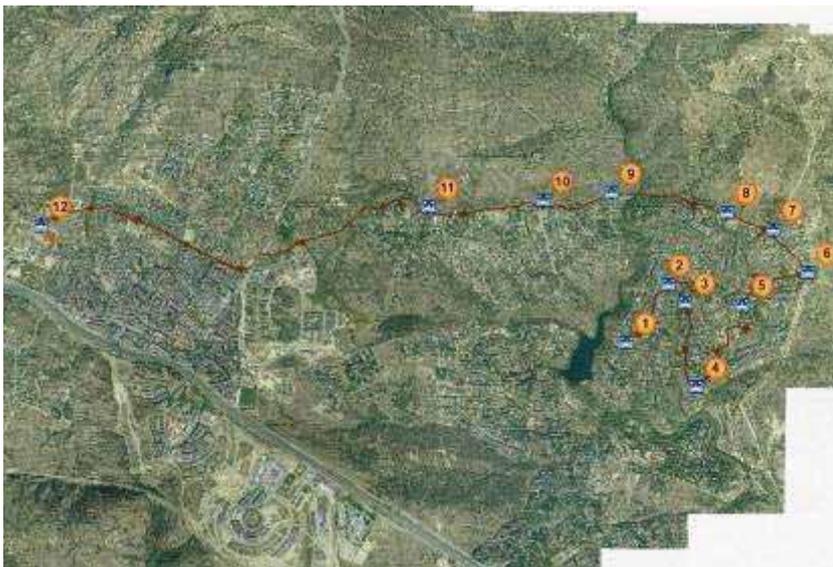
Ruta A: Berzosa



Parada	Suben
1	9
2	13
3	10
4	13

Total niños	1ºESO	2ºESO	3ºESO	4ºESO
45	10	9	14	12

Ruta B: Chapín

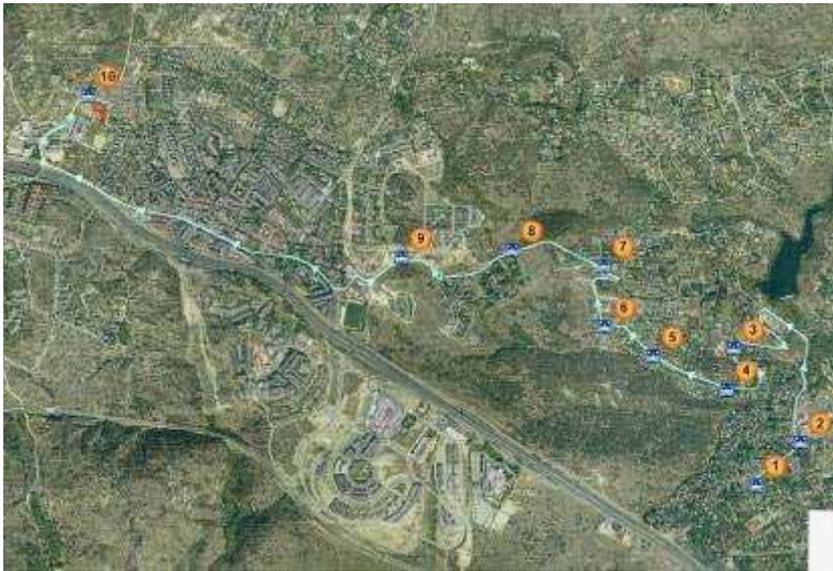


Parada	Suben
1	2
2	2
3	4
4	4
5	3
6	7
7	1
8	23
9	2
10	1
11	3

Total niños	1ºESO	2ºESO	3ºESO	4ºESO
52	14	11	17	10



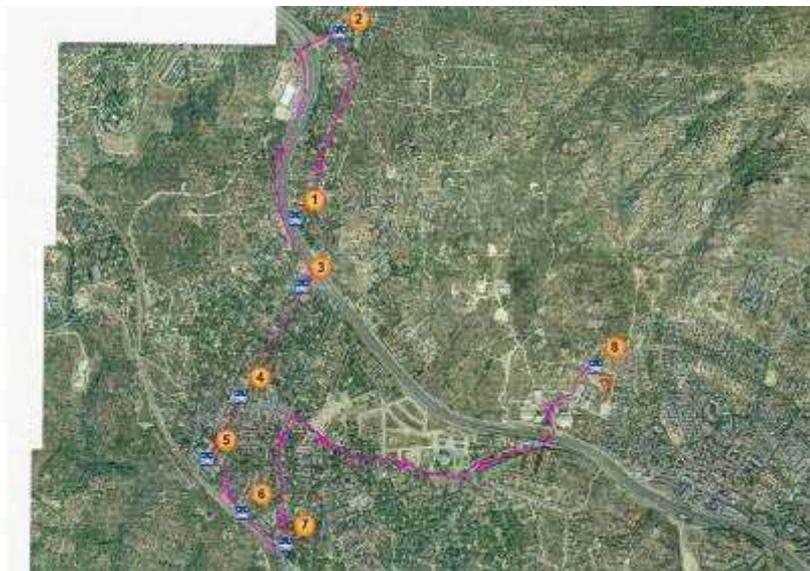
Ruta C: Arcobús



Parada	Suben
1	10
2	2
3	4
4	2
5	8
6	4
7	5
8	2
9	4

Total niños	1ºESO	2ºESO	3ºESO	4ºESO
41	9	9	12	11

Ruta D: Arcobús



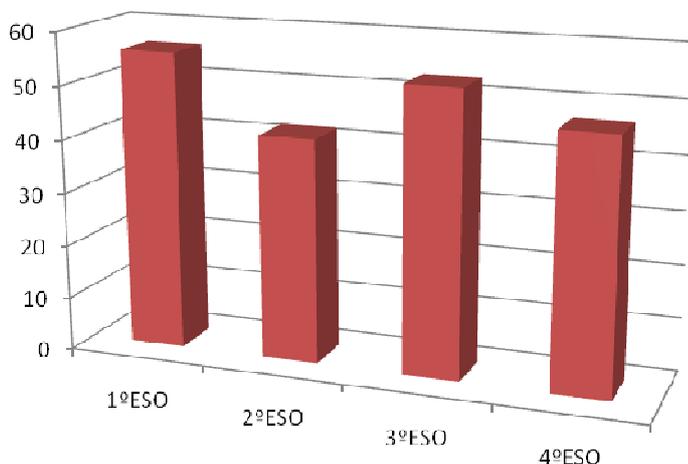
Parada	Suben
1	3
2	2
3	5
4	15
5	11
6	14
7	10

Total niños	1ºESO	2ºESO	3ºESO	4ºESO
60	23	13	10	14

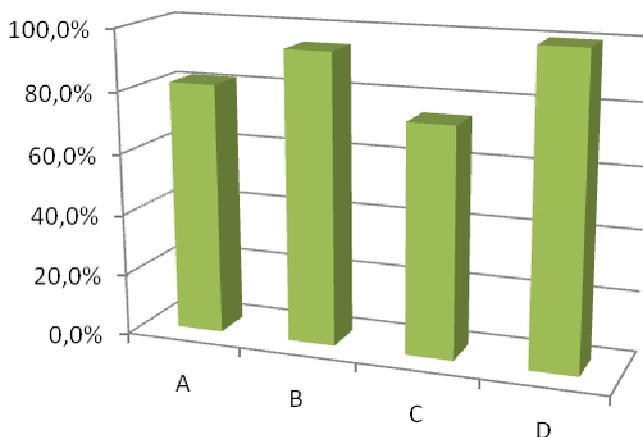
Esta última ruta ha tenido más solicitudes que plazas disponibles.



El reparto de los alumnos usuarios de las rutas escolares, entre los distintos cursos, es bastante uniforme destacando ligeramente los alumnos de 1ºESO:



La ocupación de las plazas disponibles varía del 74.5% al 100% dependiendo de la ruta:



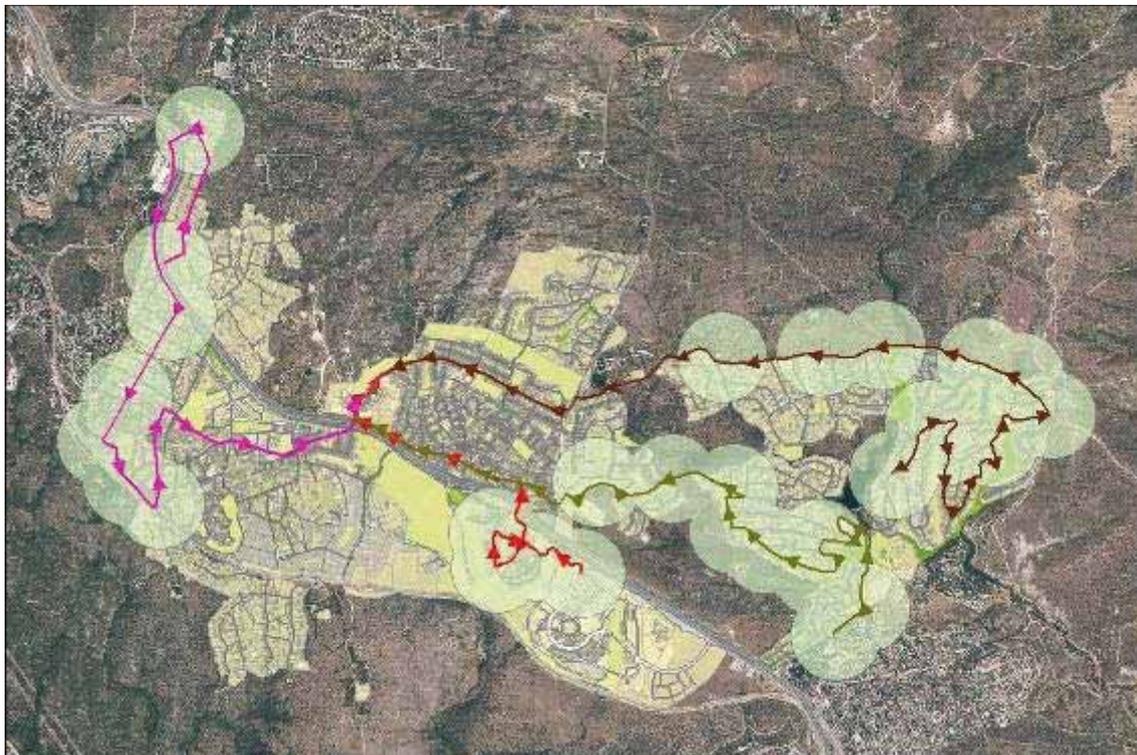
La ruta D comparte gran parte de su recorrido con las líneas de transporte público, atravesando las zonas más pobladas del municipio, en las que predomina la edificación residencial multifamiliar, por lo que es lógico que esta ruta sea precisamente la más demandada.

RUTA	POBLACION (HAB)
A	1152
B	2415
C	2113
D	4254

Fuente: Padrón municipal de habitantes



Si analizamos la cobertura de las paradas del conjunto de las rutas, observamos que con un radio de 300m alrededor de las mismas se cubre un alto porcentaje de la posible demanda de este servicio.



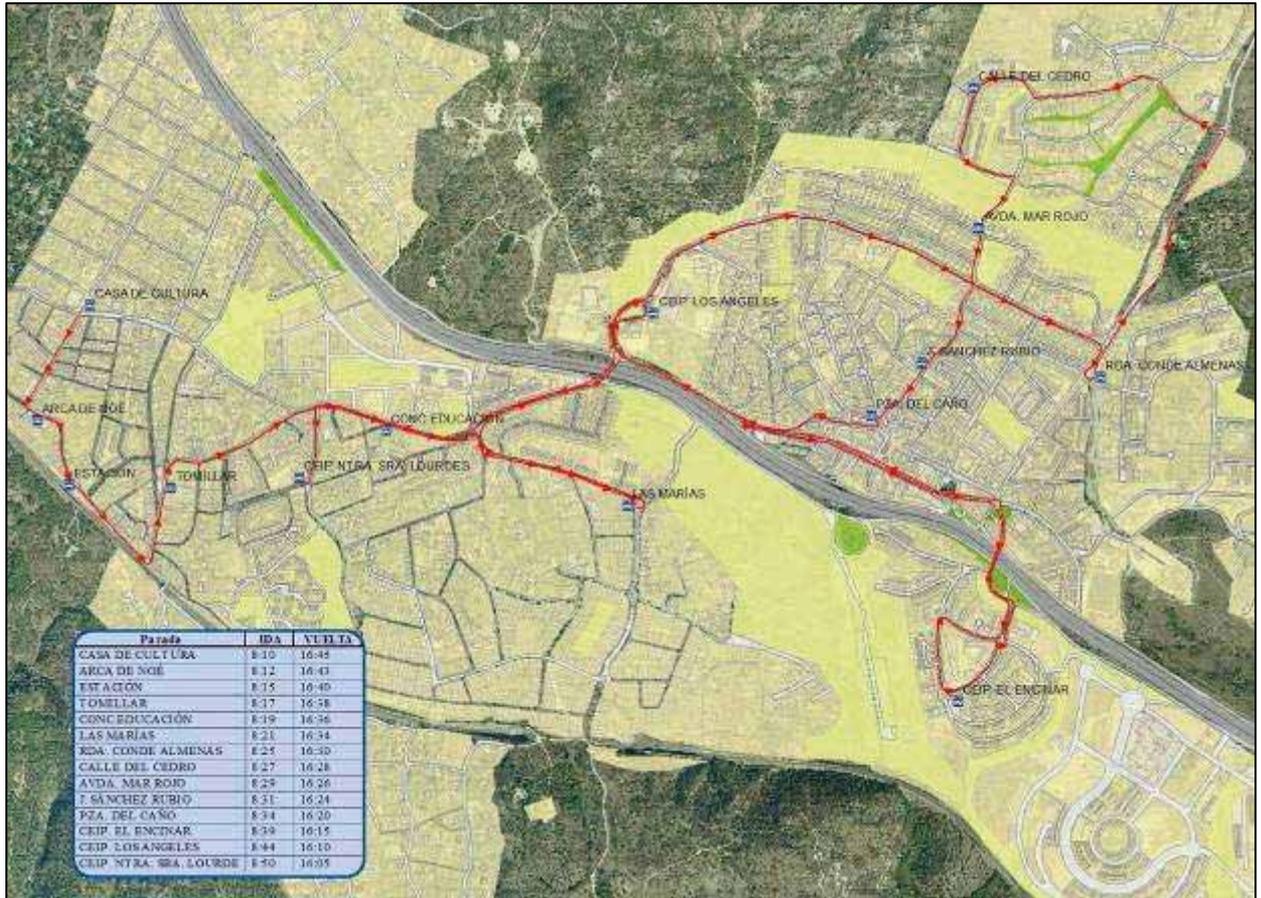
Consideramos que estas rutas están bien diseñadas y contribuyen de una manera eficaz a la sostenibilidad de los desplazamientos al centro escolar.

C.E.I.P LOS ÁNGELES

El colegio de Los Ángeles dispone igualmente de cuatro rutas de transporte escolar, dos de ellas son gestionadas a través de la Concejalía de Educación y costeadas por las familias con un importante apoyo económico municipal. Estas rutas dan servicio conjunto a tres colegios públicos: Los Ángeles, El Encinar y Nuestra Señora de Lourdes. Las otras dos rutas las proporciona la Comunidad de Madrid cubriendo las zonas más alejadas, Los Peñascales y Parquelagos ésta última perteneciente al municipio de Galapagar.



Ruta 1 (Ayuntamiento):

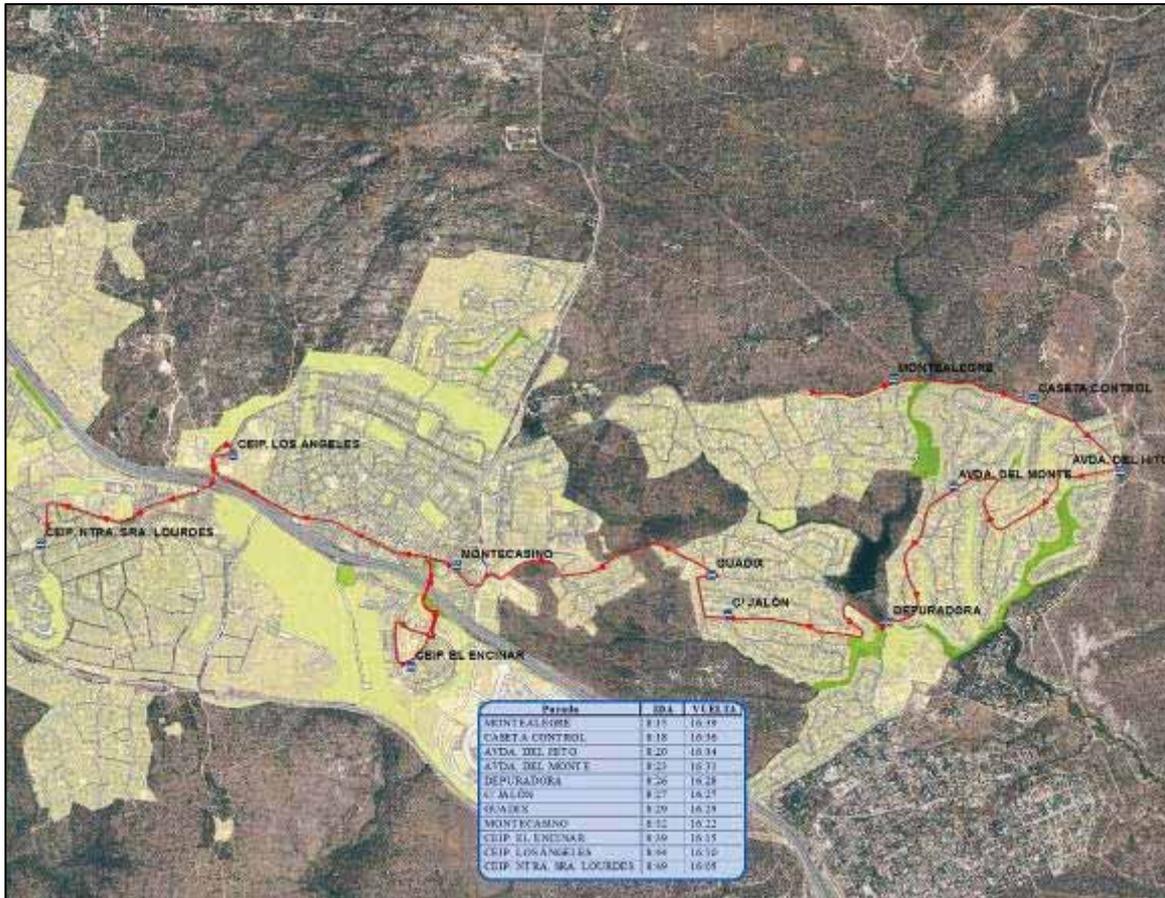


Ruta	Total	Los Ángeles
1	30	19

Parada	Suben(total)	Los Ángeles
CASA DE CULTURA		
ARCA DE NOÉ	1	
ESTACIÓN		
TOMILLAR		
CONC. EDUCACION		
LAS MARIAS	1	
RDA. CONDE ALMENAS	12	11
CALLE DEL CEDRO	4	4
AVDA. MAR ROJO		
J.SANCHEZ RUBIO	2	
PZA CEL CAÑO	10	4



Ruta 2: (Ayuntamiento)



Ruta	Total	Los Ángeles
3	31	14

Parada	Suben	Los Angeles
MONTEALEGRE	1	
CASETA CONTROL	1	
AVDA DEL HITO	8	4
AVDA DEL MONTE	1	1
DEPURADORA	1	
C/ JALÓN	5	1
GUADIX	2	
MONTECASINO	10	8
EL ENCINAR	2	

El condicionante de tener que dar un servicio conjunto a los tres centros escolares y el propósito de cubrir la mayor zona posible del municipio hace que el trayecto recorrido por ambas sea bastante extenso con 13,9 y 11,6 km respectivamente y la duración de los mismos un poco elevada para un municipio como Torreloz, situándose entorno a los 40 minutos. La llegada de las rutas a los centros escolares se intenta que sea coordinada.



Rutas Comunidad de Madrid:

Como se ha comentado anteriormente son dos las rutas que, subvencionadas por la Comunidad de Madrid, prestan servicio en el colegio Los Ángeles. Ambas rutas tienen ocupadas todas sus plazas siendo mayor la demanda que la oferta de plazas disponibles.

Son pues entorno a los 130 escolares los que acuden diariamente al colegio utilizando la ruta escolar, lo que supone casi un 30% de los alumnos de educación primaria.

La importancia de las rutas escolares en ambos centros queda patente por el uso que se hace de ellas, siendo una preocupación para la dirección la posibilidad de que estas rutas desaparezcan en un futuro, lo que complicaría aún más la ya difícil situación de los accesos en los horarios de entrada y salida.

Así mismo, la no disponibilidad de rutas por parte de los alumnos del Colegio Peñalar y el consecuente predominio del vehículo privado en este centro como modo de desplazamiento, nos confirmaría las perspectivas a las que nos enfrentamos ante un escenario en el que este servicio pudiera desaparecer.



7. Condicionantes de la movilidad estudiantil: barreras y oportunidades

7.1. Barreras

Piezas monofuncionales en una ciudad dispersa

Los problemas de movilidad que sufren a diario los estudiantes, sus acompañantes y el personal de los tres centros educativos tienen su raíz en un modelo urbanístico de baja densidad en donde los distintos usos monofuncionales se esparcen por el territorio.

En esta opción urbanística de parcelas monofuncionales se priorizan los requisitos de cada una de estas piezas de forma aislada, frente a la lógica del funcionamiento de la propia ciudad. Resultará más sencillo, a priori, construir instalaciones educativas de dimensiones generosas en un suelo urbano periférico, antes que buscar su integración en una trama urbana consolidada, lo que puede suponer ciertas restricciones espaciales o conflictos con otros usos. Pero, a la larga, esa especialización espacial tiene grandes desventajas para los usuarios finales de estos equipamientos, entre las que se encuentra, su menor accesibilidad a pie o la menor eficiencia de los servicios públicos de transporte.

De esta manera, esta enorme parcela de usos docentes en uno de los bordes construidos del municipio, se ha convertido en un polo de atracción y generación de viajes durante los días laborables en unas horas concretas del día. Si a esto se suma su ubicación junto a un nudo de conexión viaria entre las dos zonas del pueblo y la A-6, se agravan aún más los problemas de acceso porque coinciden tanto los viajes de destino como los de paso. La concentración de equipamientos educativos genera inevitablemente congestión viaria en unos momentos señalados, dado el peso de los viajes motorizados y su sincronización horaria.

Un espacio favorable a la movilidad motorizada

Las bajas densidades están muy asociadas a la movilidad motorizada tanto por las distancias que propicia ese tipo de hábitat, así como por las dificultades y el coste que supone implantar un buen transporte colectivo para un número escaso de usuarios. En Torreldones las tres cuartas partes de su población viven en residencias unifamiliares y una minoría en vivienda colectiva.

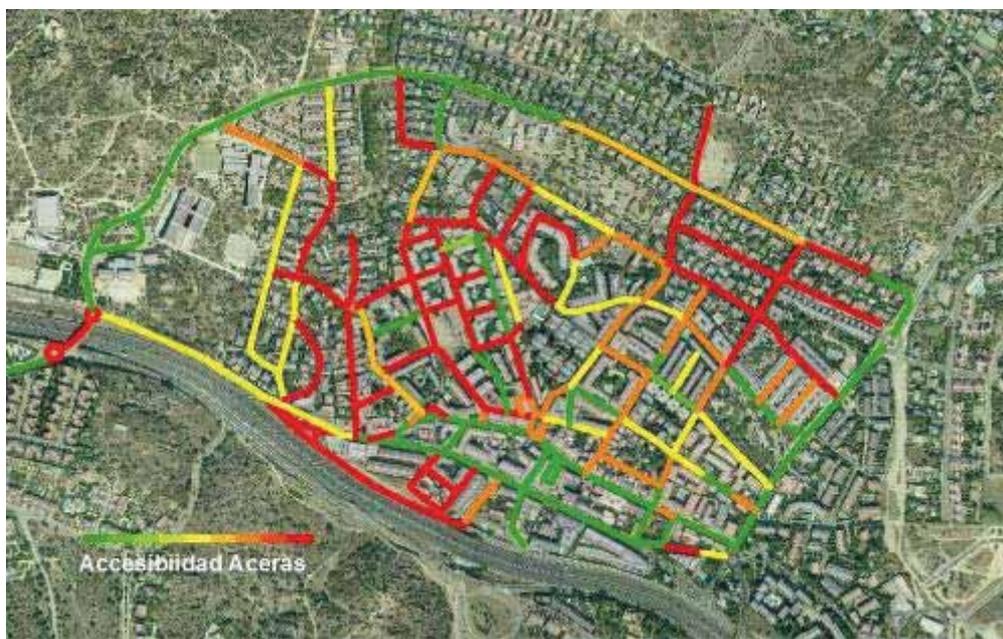
Así mismo, el espacio público ha sido muy desatendido en este tipo de urbanizaciones de vivienda unifamiliar, donde la calle queda como un espacio residual destinado a la movilidad motorizada, casi exclusivamente. Diseñadas como viales para el tránsito de vehículos, el espacio común se ha ido vaciando de contenido, dificultando cualquier otra función que no sea la de transitar. Los usos no valorados o previstos – como caminar o pedalear- se han hecho difíciles, peligrosos o complicados, incitando a que se coja el coche aún para trayectos muy cortos, con lo que va retroalimentando la rueda de la movilidad motorizada.



En la mayor parte del viario municipal la intensidad de tráfico es baja, precisamente porque sirve áreas de bajas densidades, no obstante, el diseño urbano mantiene la jerarquía imperante con el protagonismo del asfalto. Aunque haya pocos vehículos, estos tenderán a correr en un viario despejado y, de nuevo, las posibilidades de uso por parte de quienes no pueden lidiar con el tráfico, se verán enormemente mermadas.

Una red viaria poco segura y mal acondicionada para peatones y ciclistas

Con estas condiciones estructurales, el diseño urbano muestra la desatención a los modos activos de desplazamiento. En gran parte del municipio resulta difícil caminar, tal como se plasma en los resultados del reciente Plan de Movilidad Urbana Sostenible (2012) que cartografía la baja accesibilidad de un alto porcentaje del viario municipal.



Fte. PMUS de Torrelozón (2012) Diadro



Los análisis de los accesos principales a estos tres centros educativos no han hecho más que confirmar esta situación de desatención a peatones y ciclistas. Los problemas principales que se detectan de la red viaria son los siguientes:

- Diseño de viario que prioriza la fluidez del tráfico motorizado a la seguridad y calidad de los desplazamientos peatonales y ciclistas.
- Falta de integración urbana de la vía de servicio de la A-6 y de los puentes que la atraviesan, carácter de carretera antes que de calle.
- Aceras estrechas fuera de normativa, anchura inferior a 1,5 m
- Discontinuidad y falta de cruces señalizados en los itinerarios naturales.
- Ubicación de farolas, postes de teléfono, señales de tráfico y mobiliario urbano en las aceras, impidiendo o dificultando el paso.
- Falta de arbolado y sombra en gran parte de las calles
- Setos y ramas de árboles de los jardines adyacentes que invaden el escaso espacio peatonal



La concurrencia de problemas en una misma vía se puede ver claramente en las imágenes que se muestran a continuación de los principales accesos a los tres centros educativos:

Luminarias dirigidas al tráfico rodado y no a la acera. Los peatones no ven y no son vistos.

Falta de arbolado que de sombra y amortigüe el carácter de carretera

Acera reducida y muy expuesta, en relación a la intensidad y velocidad del tráfico de la vía de servicio



Parada de autobús sin marquesina y sin asientos, penalizando las esperas.

Falta de arbolado en las dos bandas de acerado

Obstáculos e inadecuado tratamiento del paso peatonal

Falta de continuidad del paso peatonal



Aceras con ancho inferior al de la normativa de accesibilidad

Luminarias dirigidas a la calzada



Vegetación sin podar que invade el escaso espacio peatonal

Farolas en mitad de la acera, un obstáculo más.



Sección tradicional de calzada y dos aceras que mantiene la jerarquía de la movilidad motorizada en un espacio residencial, incitando a circular rápido.

Aceras muy estrechas, fuera de normativa

Vallado que impide la permeabilidad peatonal entre las dos aceras e incita a la velocidad de los vehículos que circulan por la calzada

Luminarias de carretera dirigidas exclusivamente a la calzada



Falta de arbolado

Aceras estrechas y con obstáculos



Una cultura del coche

Se puede decir que en Torrelotones, como en muchos otros lugares, hay una “cultura del coche” que se sustenta en unos altos niveles de motorización y en una enorme facilidad para moverse dentro del municipio en vehículo.

El patrón de movilidad de municipal sugiere una gran facilidad para los desplazamientos motorizados dentro del núcleo, que se traduce en un elevado número de viajes y unos tiempos y distancias relativamente cortos de los mismos. Es precisamente esta facilidad para desplazarse en vehículo -en comparación con otras áreas urbanas, donde el concepto de congestión o las dificultades de aparcamiento tienen otras dimensiones-, lo que deriva en una visión poco competitiva de los medios de transporte alternativos, como la marcha a pie, la bicicleta o el transporte colectivo, a los que se exige prestaciones similares en cuanto a tiempos de recorridos.

Según la encuesta, un porcentaje no desdeñable plantea la lejanía como una barrera, cuando se habla incluso de distancias de menos de dos kilómetros. En este sentido, la percepción espacial está muy marcada por una cultura de la movilidad motorizada donde resulta impensable salvar unas distancias que, a pie, se pueden realizar entre quince y veinte minutos.

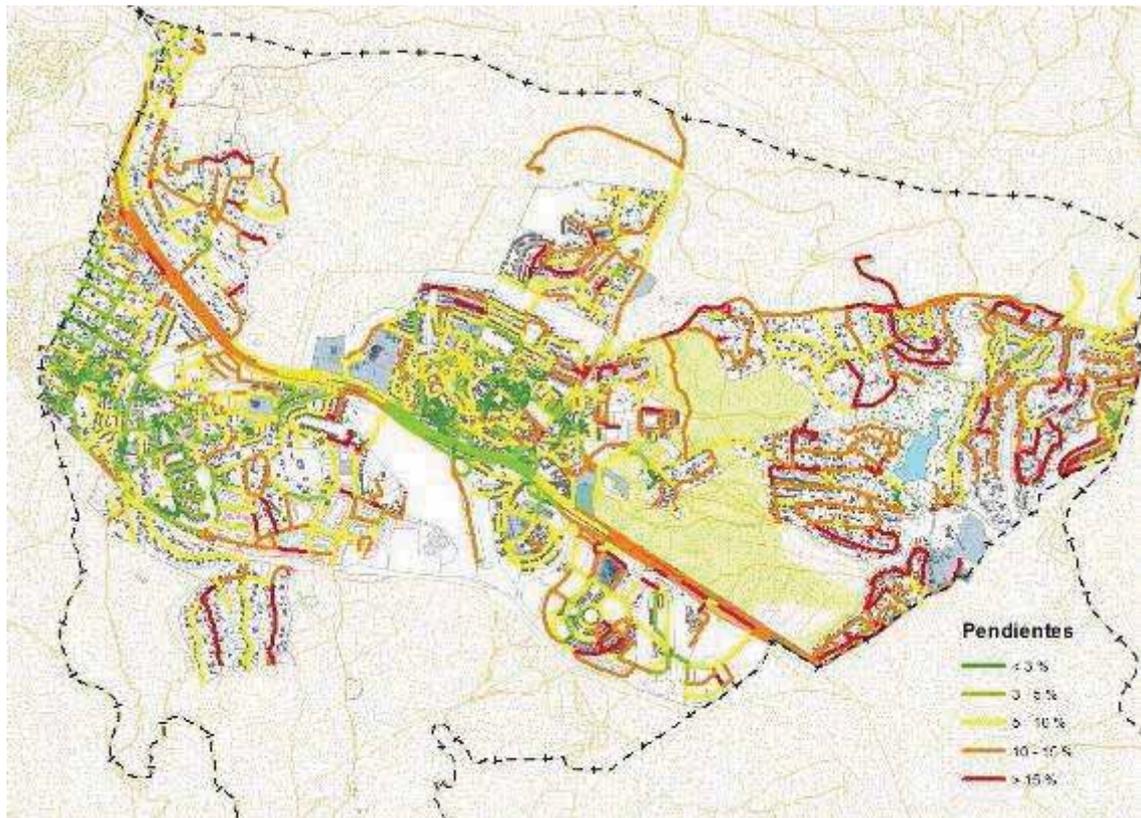
En otros países, las políticas de movilidad infantil y juvenil promueven que niños y jóvenes caminen o vayan en bicicleta a sus centros educativos y la mayoría acude por estos medios. Por ejemplo, en Japón no permiten a los escolares acudir al colegio en coche particular al menos que estén enfermos. Se espera que niños y niñas vayan caminando o en bicicleta si viven a una distancia inferior a los 4 km cuando tienen entre 6 y 12 años y a una distancia de 6 km. cuando tienen entre 12 y 15 años.

En Dinamarca, los niños con derecho a transporte escolar gratis cambia según las edades y las distancias para poder disfrutar de este servicio: los de 10 y 12 años tienen que vivir a una distancia superior a 6 km; los de 13-15 años a más de 7 Km. y para los que superan los 16 años deben vivir a más de 9 Km. En este país sólo el 12% de los escolares acude en coche¹.

Condicionantes geográficos: orografía y climatología

La orografía de Torrelotones también supone un factor que, añadido a todo lo anterior, contribuye a desincentivar los viajes activos, especialmente en bicicleta.

¹ Sustrans. Routes 2 Action nº 14. Otoño de 2007.



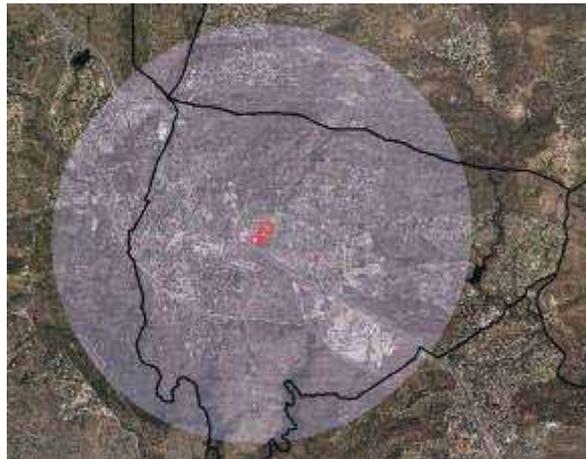
Hay unas pendientes considerables en algunos de los itinerarios que, sumado a esa cultura de la movilidad motorizada, se percibe como un obstáculo difícil de afrontar a pie. Aprovechar los itinerarios más rectilíneos, los que no pierden cota, ha sido uno de los aspectos importantes que se han tenido en cuenta en la formulación de propuestas.

7.2. Oportunidades

Centralidad geográfica

A pesar de su situación en uno de los bordes urbanos, esta parcela de equipamientos tiene una localización muy céntrica en relación al espacio construido del municipio.

La ubicación del instituto y de los dos colegios en un espacio de conexión entre las dos principales áreas urbanizadas del municipio, ofrece una oportunidad inmejorable para abordar un proyecto de movilidad sostenible. Un alto porcentaje de la población municipal se sitúa en un radio de influencia de 3 km de estos centros educativos y, por lo tanto, hay una distancia idónea para integrar la movilidad peatonal y ciclista.



Radio de 3 km de los centros escolares

Teniendo como referencia unos 4,5 km/hora caminando y sobre 15 km/hora en bicicleta, los desplazamientos más habituales se pueden resolver en tiempos cortos: 1 km supone 13 minutos caminando y 4 minutos en bicicleta; 2 kilómetros son 26 minutos caminando y 8 minutos en bicicleta; 3 kilómetros suponen 39 minutos caminando y 12 minutos en bicicleta.

Buena conectividad con transporte colectivo

La ubicación de los colegios y del instituto en un nudo de conexiones viarias favorece que pasen por sus proximidades prácticamente todas las líneas de autobuses urbanos e interurbanos. Esto plantea la oportunidad de coordinar los transportes públicos con los horarios de entrada y salida y optimizar estos servicios para el acceso de todos aquellos que viven a distancias no caminables o pedaleables.

Así mismo, estos servicios públicos son un magnífico complemento para la movilidad peatonal que puede utilizarlos de forma flexible cuando se precisa, por condiciones climáticas o por cualquier otro motivos.

Una apuesta municipal por la movilidad sostenible

En los últimos tiempos se están llevando a cabo diversas acciones dirigidas a reconducir y transformar las pautas de la movilidad municipal hacia fórmulas más sostenibles.

Entre las acciones emprendidas cabe destacar la reciente aprobación del PMUS que marca la política municipal en materia de movilidad y establece las líneas de acción para lograr el cambio deseado. El proyecto de camino escolar surge, precisamente, como acción a emprender en las propuestas recogidas en este plan de movilidad sostenible.



Nuevas redes peatonales y ciclistas

El camino escolar es, como se ha comentado, un proyecto integrado en una línea de acción municipal a favor de la movilidad peatonal y ciclista. Esto ha supuesto la planificación y redacción de diversos proyectos en el ámbito municipal, destinados a facilitar los desplazamientos activos.

Estos proyectos no sólo se han desarrollado en el acceso a los centros educativos, sino también en urbanizaciones y en otros espacios de la ciudad que requerían una intervención decidida para mejorar las condiciones de seguridad de quienes caminan y pedalean.

Este aspecto es muy importante porque se concibe el camino escolar como un mecanismo destinado a incitar un debate y a incidir en las pautas de movilidad de la población en un momento dado, pero cuya vocación prevista es que los desplazamientos activos se puedan integrar en muchos otros desplazamientos realizados por jóvenes y niños más allá del ámbito escolar.



Proyectos Municipales

1. Mejora de la accesibilidad en el IES Diego Velázquez
2. Creación de un itinerario peatonal entre el Pueblo y la zona de los colegios
3. Acondicionamiento del Pasaje Arroyo del Piojo
4. Mejora peatonal de la Calle Alberquilla Polín
5. Acondicionamiento del acceso sur del Centro de Salud.
6. Mejora peatonal de la Calle Alberquilla Polín
7. Mejora peatonal del entorno del edificio comercial
8. Ordenación del aparcamiento de autobuses y mejora del acceso de la estación de tren ce cercanías
9. Itinerario ciclista entre la Casa de la Cultura y la zona de colegios
10. Creación de un itinerario peatonal y ciclista entre la glorieta del Puente Outarelo y el acceso a la urbanización Las Marías



8. Un camino compartido. Acciones de comunicación y participación

8.1. Planteamiento y objetivos del plan de acción y comunicación

El proyecto de camino escolar de Torrelozón nace con la convicción de que la resolución de los problemas de movilidad que afectan al entorno escolar de los centros educativos hay una parte técnica, relacionada con el viario y la gestión de la movilidad, pero que una gran parte de las soluciones residen en las pautas culturales. En este aspecto pesan mucho todas las cuestiones que tienen que ver con la percepción social del espacio público, la seguridad, la movilidad o la autonomía infantil.

Por ello, se consideró necesario establecer un programa de acción y comunicación que permitiera que este proyecto municipal fuera paulatinamente asumido como un proyecto colectivo, en donde personas de los diversos ámbitos implicados, lo fueran haciendo suyo y lo fueran impulsando de forma compartida.

Partiendo de estas premisas, se ha elaborado y llevado a cabo un plan de comunicación y participación que respondiese a los siguientes objetivos:

- Crear canales estables y fluidos de comunicación y participación para conseguir informar y difundir el proyecto entre toda la comunidad escolar de estos tres centros educativos de Torrelozón.
- Llevar a cabo acciones y eventos que generen interés y que permitan no sólo difundir los objetivos o acciones del proyecto sino integrar e interesar a colectivos que, en principio, podrían ser escépticos o reacios a una iniciativa de este tipo.
- Aprovechar las redes y las estructuras organizativas ya existentes como un apoyo fundamental del proyecto y como una vía para canalizar y dinamizar acciones, intercambiar puntos de vista y elaborar propuestas.
- Realizar acciones en paralelo y crear varias “puertas” de entrada al proyecto, para conseguir el máximo de personas informadas e implicadas.
- Vincular las fases y acciones del proyecto técnico con el proceso de participación como la vía adecuada para reforzar y garantizar su viabilidad futura, entendiendo que las propuestas técnicas de movilidad deben ser comprendidas y compartidas por la comunidad a la que se dirigen las acciones.

Siguiendo estos objetivos, se diseñó un programa de participación que se fuese abriendo a los distintos ámbitos que abarca este proyecto y que fuese lanzando vías de comunicación y participación.



Las cuestiones de base sobre las que se ha construido este proceso de participación son las siguientes:

Apoyo político decidido

Sin duda, la base de este proceso de participación se sustenta en un fuerte apoyo político al proyecto de camino escolar, que ha sido impulsado directamente por el Ayuntamiento. El “núcleo duro” del consistorio, Alcaldía, urbanismo y movilidad, han sido los responsables directos de todo este proceso.

La realización de intervenciones en los itinerarios y la inversión de recursos públicos destinados a mejorar la seguridad peatonal y ciclista de los estudiantes, muestran a la opinión pública y, directamente, a quienes se involucran como participantes en un proyecto de estas características, que no se trata simplemente de un proyecto bonito, pero “vacío” de contenido, sino que el camino escolar es una importante apuesta municipal.

Implicación de las familias desde el inicio

Otro de los pilares del proceso de comunicación y participación ha sido entender el papel fundamental que juegan las familias en la movilidad infantil y juvenil y trabajar conjuntamente con madres y padres desde su arranque.

Experiencias en otros proyectos de camino escolar muestran que son las familias las que tienen la llave de la autonomía infantil y que es necesario trabajar con ellas para derribar miedos y conseguir un nuevo clima social. Las familias se enfrentan muchas veces en solitario a ciertas decisiones sobre las pautas de uso del espacio público de los menores, que es interesante compartir y debatir, ya que muchas veces están marcadas por prejuicios o miedos infundados que marca el entorno social. La necesidad de actuar, por lo tanto, sobre esos mecanismos sociales que actualmente vinculan la autonomía infantil con negligencia paterna en el cuidado, ha resultado esencial para poder impulsar cambios.

Desde el comienzo del proyecto, se han creado puentes de comunicación y participación con las familias –representadas a través de las AMPTAS- como el mecanismo para poder trabajar con madres y padres el tema de la movilidad, la autonomía infantil y los condicionantes culturales asociados a estos aspectos.



Reunión con familias sobre camino escolar, celebrada en el IES Diego Velázquez



Consideración del alumnado como ciudadanía activa

La consideración del alumnado como agentes activos del proyecto de camino escolar y no sólo como destinatarios finales del mismo, ha sido otra de las bases de esta iniciativa. En este sentido, el proyecto ha seguido la filosofía planteada por el pedagogo Francesco Tonucci, experto en participación infantil, donde se buscan diversas fórmulas y se crean distintos canales para que la voz de los jóvenes y de los niños y niñas esté presente en estos procesos y cobre protagonismo.

Coordinación institucional

El proyecto se concibe como un ejercicio de trabajo transversal donde la infancia es competencia de todas las áreas de la administración local y no sólo a educación y familia. Las reuniones y el trabajo interdepartamental han ido dirigidas a coordinar los trabajos y a garantizar la coherencia de las acciones desarrolladas.



Reunión de la alcaldesa con los directores de los tres centros educativos, los responsables políticos de educación, movilidad y medio ambiente y el equipo técnico.



8.2. Acciones emprendidas de comunicación y participación

Como se planteaba en el apartado anterior, la sincronización de acciones y la “apertura de puertas” diversas ha sido el mecanismo diseñado para facilitar y favorecer que el proyecto fuera conocido por la ciudadanía de Torreldones y se consiguiera la implicación de los distintos colectivos que forman la comunidad educativa.

Entre las acciones desarrolladas, cabe destacar:

- Acción 1. Blog del proyecto de camino escolar
- Acción 2. Diseño de una imagen del proyecto para realizar el lanzamiento del programa.
- Acción 3. Concurso para la elección de un logotipo y un nombre de los proyectos de camino escolar.
- Acción 4: Lanzamiento de una campaña de difusión genérica.
- Acción 5: Explicación del proyecto al alumnado y a las familias, vinculada a la cumplimentación de la encuesta
- Acción 6: Constitución y puesta en marcha del Foro de Participación del Camino Escolar

Acción 1. Creación del blog *caminoescolartorrelotones.blogspot.com*

Descripción de la medida:

Desde el inicio del proyecto se creó un blog para recoger y difundir las noticias sobre el desarrollo del proyecto de forma actualizada. En este espacio se pueden intercambiar y recibir comentarios sobre la marcha de esta iniciativa y sobre sus distintas actuaciones. Al mes de su lanzamiento, el blog había recibido más de quinientas visitas.

CONCURSO
para el diseño de un logotipo, un nombre y un lema para los proyectos de camino escolar en Torrelotones

¡¡¡YA ESTA EN MARCHA EL CONCURSO PARA EL DISEÑO DEL LOGO!!

No dudeis en escribirnos en este blog si necesitais cualquier aclaración u os surge cualquier duda.

21 Bases del concurso para el diseño de un logotipo, un nombre y un lema para los proyectos de camino escolar en Torrelotones
Cartel para la convocatoria del concurso:

21 Fase 0 Concertación: Nos ponemos en Marcha
Reunión 18/09/2012 Hora: 19:30 h

El equipo de Gea 21 se reúne con Santiago Fernandez Segundo Teniente Alcalde y Concejál de Medio Ambiente.

Tras la pausa veraniega, nos reunimos con el ayuntamiento con el fin de tratar las actuaciones que tenemos previsto acometer en los primeros días de octubre: Encuestas, concurso logo y convocatoria del foro de participación.

20 Día: 19/07/2012 Inspección de campo

Hoy comenzamos la inspección de la zona de influencia de los coles... parapetados con planos cámara de fotos e instrumentos de medición, comenzamos el paseo muy temprano.

recorrimos diferentes calles de Torrelotones, observando las condiciones del viario con el fin de hacer un análisis con detalle de las calles más transitadas.

terminamos la jornada en la rotonda adyacente a los colegios.

4 Fase 0 Concertación: Segunda reunión con directores

El día 3 de Julio tuvimos nuestra segunda reunión con los directores de los centros, esta vez de forma individualizada.

20 Fase 0 concertación: Reunión con las A.M.P.T.A.

Destinatarios:

El blog está escrito con un estilo directo, huyendo de formalismos. Habla de "tu a tu" a un público amplio pero, especialmente, va dirigido a la gente más joven que está muy



familiarizada con este tipo de herramientas. Resulta una vía ágil y dinámica para dar a conocer el proyecto entre los estudiantes, especialmente los pertenecientes al ciclo de secundaria. Así mismo, es una herramienta muy útil para difundir convocatorias y encuentros.

El blog se ha convertido en el punto de referencia del proyecto y tanto el Ayuntamiento de Torrelotones en su web como los institutos y las AMPTAS, derivan toda la información sobre esta iniciativa a este sitio.



Objetivos planteados:

- Crear una herramienta activa y actualizada que sirva de “cuaderno de vitácora” del proyecto y que permita aproximar a la población de Torrelotones al desarrollo de esta iniciativa paso a paso.
- Diseñar una vía de comunicación a la que los jóvenes tengan fácil acceso y se sientan familiarizados con su uso.
- Crear un sitio web de referencia al que dirigir toda la información que se quiere difundir del proyecto: convocatorias, foros, actividades y noticias de actualidad.
- Crear un nexo de comunicación donde la comunidad escolar pueda dirigirse para exponer comentarios, propuestas o plantear cuestiones vinculadas al proyecto.



Acción 2. Creación de una imagen de marca para el lanzamiento del proyecto camino escolar

Descripción de la medida:

El proyecto de camino escolar se ha desarrollado en tres centros educativos, pero se consideró importante que esta iniciativa pudiera ser replicada en el resto de colegios e institutos de municipio y que se creara una “imagen de marca” que vinculara el proyecto con Torrelozón y con esta nueva forma de entender la movilidad de los estudiantes.

Finalmente, se consideró que la elección del nombre y del logo podía convertirse en una actividad educativa que “enganchase” a los jóvenes estudiantes de secundaria y bachillerato con el proyecto, tal como se desarrolla y describe en la siguiente acción.

No obstante, para toda la batería de acciones iniciales se consideró oportuno desarrollar una imagen provisional que diera unidad a todas las comunicaciones y a todas las iniciativas lanzadas por el proyecto.

Se ha realizado un logotipo donde figuran las siluetas de niños, niñas y jóvenes caminando y en bicicleta y gracias a la torre que da nombre al municipio, se reconoce que se está hablando de Torrelozón.



Se decidió, así mismo, que el color preferentemente utilizado fuera el azul, acorde con el utilizado para el escudo municipal.

Destinatarios:

Una imagen de marca reconocible parecía una opción necesaria para que la “población diana”, esto es, la comunidad escolar de estos tres centros educativos y, en un segundo momento, la ciudadanía de Torrelozón, pudiera más fácilmente reconocer esta iniciativa entre la ingente información y mensajes que hoy en día se reciben.

Objetivos planteados:

- Crear un diseño provisional para distinguir y hacer más fácilmente reconocibles el conjunto de acciones e iniciativas que van asociadas a un proyecto de camino escolar.
- Realizar un diseño atractivo que vaya dibujando el modelo de movilidad que se desea para la población escolar de Torrelozón.



Acción 3. Convocatoria de un concurso sobre el logo y el nombre de los proyectos de Torrelodones de camino escolar.

Descripción de la medida:

Vinculada a la acción anterior, se planteó la oportunidad de que el diseño del logo fuera realizado por jóvenes estudiantes de secundaria y bachillerato. Se consideró que ésta era una vía muy directa para captar su atención y para involucrarles en el proyecto.

De alguna manera, se entiende que concebir un logo y un nombre conlleva indagar y entender los objetivos y el contenido del proyecto que se pretende “resumir” en un título y en una imagen. Esta fórmula de aproximación al proyecto, partiendo de sus intereses y dando la oportunidad de que los estudiantes desarrollasen su creatividad, pareció una vía óptima para difundir esta iniciativa.

El profesorado de diseño y dibujo de los dos centros educativos que tienen secundaria y bachillerato, se han sumado gustosos a esta iniciativa y la han convertido en parte de su tarea docente, dándole mayor impronta al proyecto.

Además del concurso, todos los trabajos serán presentados en una exposición que itinerará por los tres centros y se expondrá también en Torrefórum, un espacio de usos múltiples del Ayuntamiento.

Las bases del concurso se adjuntan en un anexo al final del documento.

La misma convocatoria del concurso ha servido para crear interés y difundir el proyecto en el ámbito de estos tres centros y, además, se ha convertido en noticia en la prensa local. De esta manera, se cubre el objetivo marcado de que las propias acciones del proyecto sirvan de herramienta de difusión de sus contenidos.





Destinatarios:

Los alumnos de secundaria y bachillerato han sido los convocados a este concurso. Se ha considerado que una imagen duradera del proyecto, que pudiera servir para futuras iniciativas de este tipo, tenía que tener cierta calidad “profesional”. Por ello, se pensó en los estudiantes de dibujo y diseño de secundaria y bachillerato, apoyados por el profesorado, podrían aportar materiales de calidad.

El resultado del concurso, esto es, el logo y el nombre, resulta un producto “de jóvenes para jóvenes”, entendiendo que el estilo y el lenguaje sintoniza con los destinatarios finales. Se han presentado más de veinte trabajos y queda pendiente el fallo de jurado para finales de octubre.

Objetivos planteados:

- Involucrar a los jóvenes estudiantes en una actividad creativa que les anime a interesarse y a entender el proyecto.
- Integrar acciones vinculadas a la movilidad sostenible en las aulas, mostrando que este tema es transversal y puede ser abordado en prácticamente todas las materias que se imparten en los colegios e institutos.
- Realizar un diseño atractivo que condense un modelo de movilidad sostenible para la población estudiantil de Torrelozones.
- Capturar en el logo y el nombre del proyecto un estilo joven que vaya mostrando que la movilidad sostenible “está de moda”.
- Utilizar el premio, una bicicleta para cada integrante del equipo ganador, como un elemento añadido que da coherencia a esta iniciativa.



CONCURSO

para la elección de un nombre, lema y logotipo para el

CAMINO ESCOLAR DE TORRELODONES



El ayuntamiento de Torrelobosón ha puesto en marcha un proyecto para mejorar el acceso a los centros educativos, pero **sin vuestra ayuda no será posible.**

Si eres estudiante de secundaria o bachillerato del IES Diego Velázquez o del colegio Peñalar, insíbete en el concurso que hemos convocado para el diseño del nombre, lema y logo del Camino Escolar de Torrelobosón.

EL PREMIO PARA CADA UNO DE LOS INTEGRANTES DEL EQUIPO GANADOR SERÁ UNA BICICLETA

Podrás acceder a las bases del concurso en las siguientes direcciones:
www.torrelodones.es o en caminoescolartorrelodones.blogspot.com.es





Acción 4. Lanzamiento de la campaña de comunicación “¿Te animas a venir a clase.... sin malos humos?”

Descripción de la medida

Se ha llevado a cabo una campaña de comunicación y difusión más generalista para dar a conocer el proyecto, coincidiendo con el lanzamiento de varias acciones, entre las que se encontraban, la realización de la encuesta y el inicio de obras de peatonalización de la calle del instituto y la construcción de la vía ciclista que une esta zona con la Colonia, atravesando la A-6.

Se consideró importante enmarcar estas intervenciones urbanas en un proyecto amplio cuya finalidad es mejorar la accesibilidad a los tres centros educativos. Las molestias y, muchas veces, la incompreensión que generan las obras en lugares ya de por sí congestionados, hacían necesario exponer su finalidad.

Se diseñó un cartel de comunicación para ubicarlo en los paneles de anuncios de los colegios y del instituto y para ser difundirlo a través de las páginas web de estos centros.

El cartel muestra una imagen cenital de los tres centros rodeada por humo y en un mensaje, con doble sentido, se anima a las familias, a profesores y a alumnos a que se acceda de otra manera. De nuevo, las referencias al proyecto y a las acciones que se están acometiendo, se canalizan a través del blog.





Destinatarios:

La campaña pretende mostrar el avance del proyecto, destacar su finalidad y objetivos y animar la participación de un amplio abanico de participantes –profesores/as, familias y estudiantes-.

Tanto la forma, el mensaje, así como los soportes utilizados para la difusión, están previstos para alcanzar a esta población diana.

Objetivos:

- Difundir y recordar el desarrollo del proyecto de camino escolar, coincidiendo con las intervenciones en el viario de mejora peatonal y ciclista, para darle un sentido a las molestias e incomodidades causadas por las obras.
- Alcanzar a un amplio abanico de personas que acceden a diario en vehículo privado a los centros educativos, para mostrar que se están articulando otras alternativas posibles.
- Reconducir hacia el blog las demandas, inquietudes e intereses vinculados al proyecto.





Acción 5. Encuentros con las familias para hablar del camino escolar

Descripción de la medida

Las AMPTAS han sido las encargadas de canalizar la participación de las familias. En el marco de estas organizaciones, se han realizado encuentros con madres y padres para dar a conocer el proyecto, difundir sus acciones, animar la participación y recoger sus demandas y propuestas.

Estipulado como una charla-coloquio, los encuentros han permitido abrir la reflexión sobre lo que rodea a la movilidad y que tiene que ver con los conceptos de seguridad (no sólo vial sino también ciudadana), espacio público, autonomía, riesgo, salud y sostenibilidad. Un amplio abanico de temas que entran en juego a la hora de tomar decisiones sobre los viajes de los menores.



Portada de la presentación realizada para difundir el proyecto entre las familias

Destinatarios:

Los destinatarios de estas acciones han sido las familias, tanto de estudiantes de primaria como de secundaria, involucrados en los cursos de camino escolar.

Objetivos:

- Crear un espacio de diálogo, reflexión y debate sobre las decisiones en materia de movilidad infantil.
- Mostrar las implicaciones que tiene la movilidad en la vida y la salud de los más pequeños. Vinculando las decisiones cotidianas con aspectos como su disponibilidad de tiempo, responsabilidad, relaciones sociales, sus vínculos con el entorno o su autoestima.
- Entender los condicionantes y miedos que sienten las familias ante un entorno no habituado a la presencia de menores caminando por su cuenta, y empezar a reflexionar colectivamente sobre las consecuencias del sedentarismo y la falta de autonomía infantil y cómo revertir estos procesos.
- Cuestionar colectivamente el modelo de maternidad y paternidad hiperprotectora y buscar salidas para favorecer la autonomía infantil.



Acción 6. Constitución y puesta en marcha del órgano de participación “Foro Camino Escolar de Torreldones”

Descripción de la medida

La creación de un Foro de Participación se consideró una herramienta necesaria para impulsar cambios en el uso del espacio público, transformar las pautas de movilidad y acompañar y fomentar el incremento de autonomía de la población más joven del municipio.

Aunque había otros canales abiertos de participación ciudadana en el municipio de Torreldones, se consideró oportuno crear una figura específica dada las características singulares de estas iniciativas. Los proyectos de camino escolar implican a varias áreas de la administración local (urbanismo, medio ambiente y educación, entre otros), intervienen diferentes colectivos de edades diversas (estudiantes, familias, personal docente y no docente de los centros y otras organizaciones sociales) y su área de actuación es el espacio público municipal.

Composición del Foro

El Foro es un órgano de participación cuyo funcionamiento va dirigido a crear un canal flexible de participación entre la administración local y la comunidad escolar que integran los tres centros educativos. El foro está compuesto por representantes de la administración local, las familias, el profesorado y el alumnado, distribuyéndose de la siguiente manera:

- Ayuntamiento de Torreldones: Alcaldía y representantes y técnicos de las áreas de movilidad, urbanismo, educación, policía y medio ambiente.
- AMPTAS: Representantes de asociaciones de cada uno de los centros educativos.
- Profesorado: La dirección y profesores de los centros.
- Alumnado: Alumnas y alumnos de los tres centros educativos.

El Foro es una estructura flexible que busca congregar a un número representativo de personas de estos cuatro ámbitos y crear un clima de diálogo y trabajo en torno a los objetivos del proyecto. En la constitución del Foro de Camino Escolar, celebrado el 18 de octubre de 2012 en Torreforum, se congregaron las siguientes personas:

Por parte del Ayuntamiento estuvieron la Alcaldesa de Torreldones, el concejal de Urbanismo, movilidad y medio ambiente, la concejala de Servicios y Asuntos Sociales, un policía municipal y el técnico de movilidad.

Por parte de las AMPTAS, acudieron dos representantes de cada uno de los tres centros.



Por parte de los centros educativos acudieron tres profesoras y una persona de dirección.

Como representantes de los alumnos, participaron ocho alumnos del CEIP Los Ángeles, ocho del colegio Peñalar y tres del IES Diego Velázquez.

Objetivos del foro:

- Crear un órgano de participación que permita el encuentro entre colectivos sociales diversos para trabajar y colaborar en un objetivo común como es la mejora de la accesibilidad a los centros educativos.
- Crear un órgano accesible y próximo que sirva de interlocución entre la administración municipal y todos los colectivos sociales implicados.
- Crear un espacio reflexión, con capacidad para debatir, plantear, canalizar y difundir propuestas y acciones en torno al proyecto de camino escolar.



Dinámica de funcionamiento

Como método de este encuentro, se planteó una dinámica muy ágil que permitiera que todas las personas, mayores y niños, pudieran expresar su opinión, debatirla con otras personas, llegar a acuerdos y hacer propuestas. El encuentro duró hora y media y se estructuró en los siguientes momentos:

- Bienvenida, por parte de la Alcaldesa de Torrelodones
- Explicación del contenido del encuentro y de la dinámica de funcionamiento, por parte de la Asistencia Técnica.
- Primer ejercicio por parejas y pequeños grupos: ¿Cómo quiero que sea el camino al colegio o al instituto?
- Segundo ejercicio por parejas o pequeños grupos: ¿Cómo no quiero que sea el camino al colegio o al instituto?



- Tercer ejercicio por pequeños grupos: Elaboración de propuestas para conseguir los objetivos deseados y evitar el escenario que no se desea. Exposición por portavoces de los equipos participantes de sus propuestas.
- Conclusiones y clausura
- Evaluación de la jornada

Al final de este documento, en un anexo, se incluye el programa detallado y la ficha de evaluación.



Principales conclusiones

¿Cómo te gustaría que fuese tu camino al colegio?

- Ir andando con mis amigos y amigas
- Ir en bicicleta
- Que los coches no se salten los semáforos y respeten las señales
- Que las madres no se preocupen porque estamos inseguros
- Ir con menos peso en las mochilas
- Que las calles sean seguras
- Encontrar aparcabicis en los colegios
- Que los coches estén lejos de la entrada
- Que haya zonas donde los coches puedan pararse y los niños se puedan bajar.



¿Cómo no te gustaría que fuese tu camino al colegio?

- Que haya mucho tráfico
- Que esté sucio, que haya cacas de perro y graffitis
- Que los coches invadan las aceras
- Que las aceras sean estrechas
- Que haya prisas y estrés
- Ir con miedo
- Ir siempre en coche o tener que ir siempre de la misma manera

¿Qué podemos hacer para conseguir lo que queremos y evitar lo que no deseamos?

- Queremos más carriles bici
- Hacer las aceras más anchas
- Que los papas no nos dejen en la puerta de los coles. Podemos encontrar una zona cercana y segura para ir andando.
- Quedar con los amigos en un sitio, lejos del atasco, e ir andando juntos.
- Para no tener miedo, ir con precaución y también ir con mi hermana y con amigos.
- Podemos organizar grupos para ir en bicicleta
- Ir con cuidado con los coches y las bicis.
- Respeto para los ciclistas y viandantes más pequeños. Las zonas comunes no son para hacer exhibiciones
- Organizar el horario de entrada, para que no coincidan los dos colegios a la vez.
- Hacer más plazas para bicis dentro de los centros.
- Reservar zonas de aparcamiento y ayuda de adultos para dejar a los niños más pequeños.
- Hacer un parking alejado del cole y hacer peatonal la calle.
- Hacer parking para motos
- Utilizar más el transporte público, pero que tengan más horarios y puntualidad



Algunas imágenes del encuentro del Foro de Camino Escolar celebrado en Torreforum



9. A favor de quienes caminan y pedalean. Propuestas de intervención

Las propuestas de intervención han sido fieles a las conclusiones planteadas en el proceso de participación y se han articulado en tres apartados:

9.1. Intervenciones en la red viaria dirigidas a la mejora peatonal y ciclista que incluye, as su vez, tres líneas de acción:

- Propuesta 1. Mejora peatonal y estancial del acceso al IES Diego Velázquez
- Propuesta 2. Creación de un itinerario peatonal entre el Pueblo y la zona de los colegios
- Propuesta 3. Creación de un itinerario peatonal y ciclista entre la Colonia y la zona de los colegios.

9.2. Intervenciones vinculadas a la gestión de la movilidad, incluyendo las siguientes acciones:

- Propuesta 4. Creación de tres líneas de Pedibús para el acceso de los estudiantes de infantil y primaria de los colegio Peñalar y Los Ángeles
- Propuesta 5. Creación de un tren ciclista para el acceso al instituto y a los colegios
- Propuesta 6. Plataforma web para la gestión de coches compartidos entre trabajadores/as, vinculado a ventajas en el aparcamiento.
- Propuesta 7. Plataforma web para la gestión de coche compartido entre familias para organizar el acceso de niños y niñas al colegio.

9.3. Intervenciones educativas dirigidas a fomentar cambios en las pautas de movilidad.

Entre las intervenciones planteadas, cabe destacar:

- Propuesta 8. Acciones educativas en las aulas vinculadas al análisis de la movilidad y del espacio público.
- Propuesta 9. Clases de habilidades y manejo de la bicicleta y de circulación por vías urbanas.
- Propuesta 10. Organización de la jornada colectiva “Llego a clase con clase”



9.1. Intervenciones en la red viaria

Propuesta 1: Mejora peatonal y espacio estancial en el entorno del instituto

- Creación de un espacio estancial y de parada de autobuses entre el Instituto Diego Velázquez y la Avenida de la Dehesa.

Propuesta 2: Creación de un itinerario peatonal y ciclista entre el Pueblo y el Instituto

- Creación de un itinerario peatonal accesible y mejoras ciclistas entre la calle Carlos Picabea y el Instituto Diego Velázquez.
- Mejora ambiental y senda peatonal del arroyo de la Torre
- Mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista, así como la mejora ambiental del tramo de la c/ Nueva entre las calles Carlos Picabea y Eustaquio Gil

Propuesta 3: Creación de un itinerario ciclista entre la zona de la Colonia y la zona de los colegios

- Creación de un tramo ciclista entre la Casa de Cultura y el Parque de Prado Grande, incluyendo los accesos al mismo
- Tramo ciclista entre el Parque de Prado Grande y la rotonda de Torreforum
- Tramo ciclista entre la rotonda de Torreforum y el colegio Los Ángeles, incluyendo la reforma de la sección en el puente sobre la autovía A-6



Propuesta 1: Mejora peatonal y creación de un espacio estancial en el entorno del instituto

Las imágenes siguientes muestran dos facetas del espacio público que da entrada al IES Diego Velázquez. Como se puede observar se trata de un espacio muy poco hospitalario, cómodo, seguro y adecuado como acceso a un centro educativo. Las aceras insuficientes, la falta de arbolado y de mobiliario urbano para la estancia se combinan aquí con un espacio confuso de aparcamiento y maniobras de vehículos que dejan o recogen escolares.



La propuesta busca completar el itinerario peatonal y ciclista previsto entre el Pueblo y la Avenida de la Dehesa, así como ordenar el espacio público de entrada al IES Diego



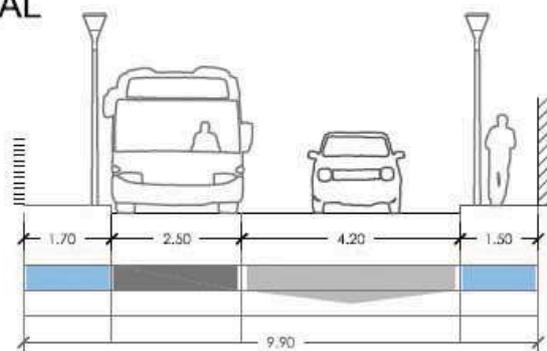
Velázquez, contribuyendo a dar visibilidad al compromiso del ayuntamiento en el proyecto de Camino Escolar.

En el proyecto se ha buscado la colaboración activa de la dirección del instituto y de las AMPTAS que se han interesado en el proyecto. De hecho, en estas reuniones se decidió que el proyecto arquitectónico reservara espacios donde los jóvenes pudieran participar en la mejora y diseño de este ámbito.

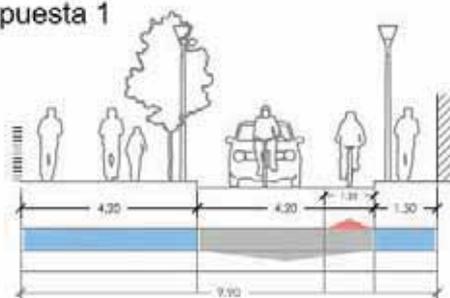
Entre las cuestiones tratadas, cabe destacar:

- Convertirlo en un proyecto participado que los jóvenes puedan hacerlo suyo
- Aprovechar esta reforma del espacio exterior para mejorar la zona de acceso interior y darle unidad
- Reservar espacio para aparcabicis (localización, modelo, número de plazas)
- Reducir al máximo el tráfico de paso y la circulación de vehículos motorizados
- Posibilitar espacio para acoger simultáneamente 3 autobuses en operaciones de desembarco y recogida de alumnos y facilitar las maniobras.
- Crear un espacio estancial exterior

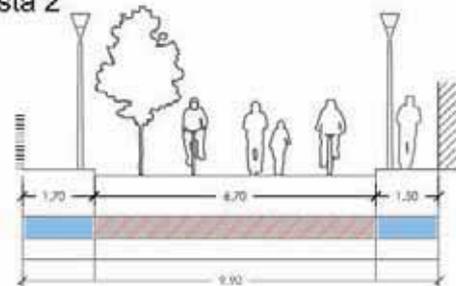
SECCIÓN ACTUAL



Propuesta 1



Propuesta 2





Propuesta 2: Creación de un itinerario peatonal y ciclista entre el Pueblo y el Instituto

El proyecto incluye los siguientes elementos:

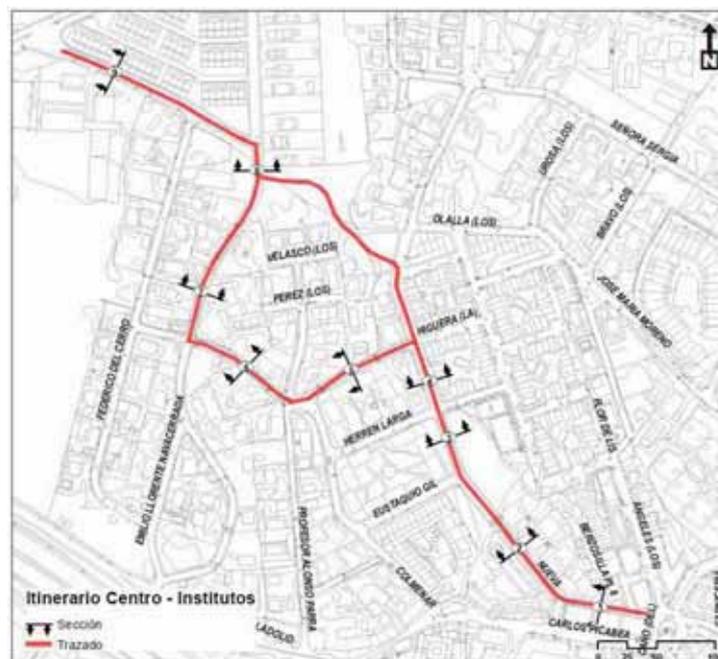
1. Creación de aceras accesibles y mejoras ciclistas entre la calle Carlos Picabea y el Instituto Diego Velázquez
2. Creación de un espacio estancial y de parada de autobuses entre el Instituto Diego Velázquez y la Avenida de la Dehesa
3. Mejora ambiental y senda peatonal del arroyo de la Torre

1. Creación de aceras accesibles y mejoras ciclistas entre la calle Carlos Picabea y el Instituto Diego Velázquez

El objetivo principal de este itinerario es facilitar el acceso autónomo de los niños y jóvenes entre sus lugares de residencia, en el núcleo urbano de Torrelotones, y la zona escolar y deportiva. Su trazado y características se deben corresponder, por tanto, con un perfil de usuarios vulnerables de la bicicleta o de la marcha a pie.

En términos generales la intervención busca el equilibrio entre varios criterios:

- calidad y durabilidad
- visibilidad (mostrando una nueva jerarquía en el uso del espacio público)
- coste



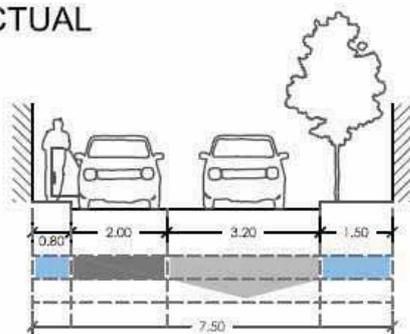


Tramo 1. Párroco Francisco Oyamburu

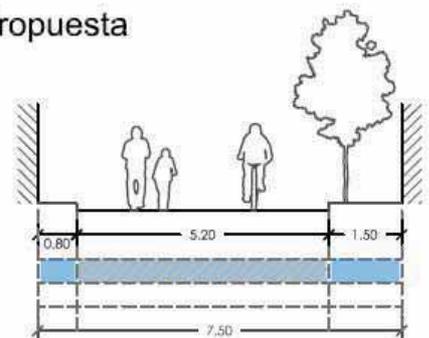
El tramo presenta dimensiones de aceras intransitables e incómodas, que además incumplen la legislación de accesibilidad. Con frecuencia hay automóviles aparcados ilegalmente. El tramo da acceso a un fondo de saco empleado como aparcamiento.



SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN Propuesta



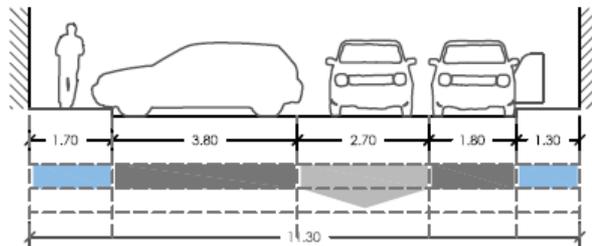


Tramo 2. Calle Nueva (entre Párroco Francisco Oyamburu y Eustaquio Gil)

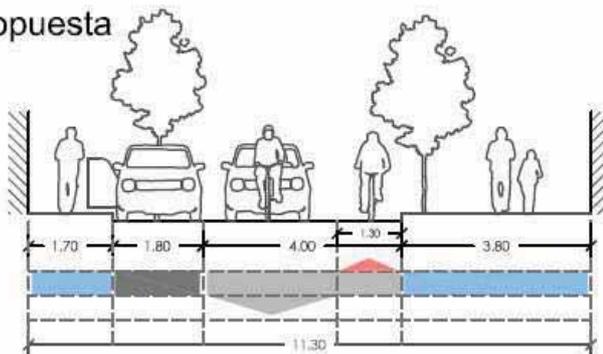
El tramo presenta dimensiones de aceras intransitables e incómodas, que además incumplen la legislación de accesibilidad. El aparcamiento domina el espacio urbano en el que falta arbolado para mantener el confort climático y el atractivo del recorrido.



SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN Propuesta



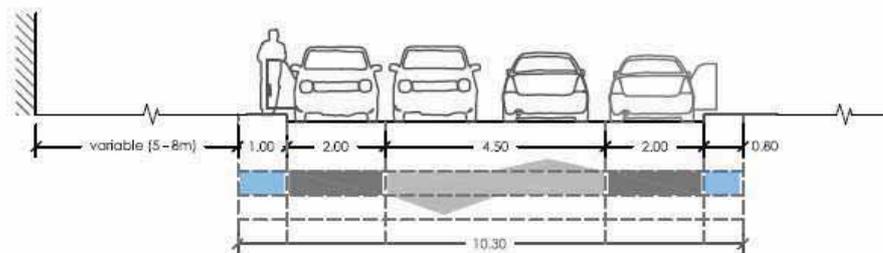


Tramo 3. Calle Nueva (entre Eustaquio Gil y Herrén Larga)

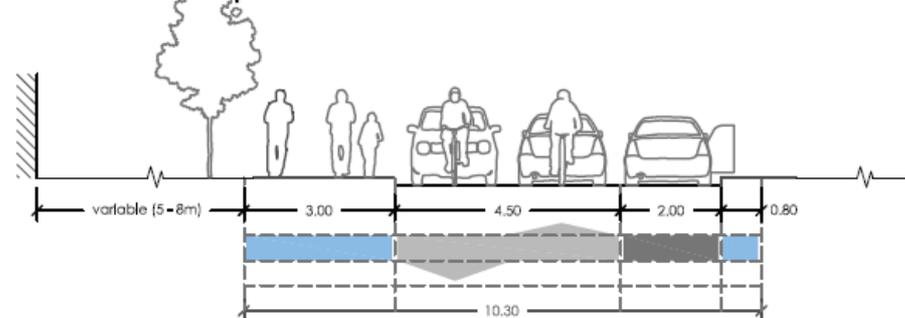
El tramo tiene únicamente un lateral con acera y no cumple en las intersecciones condiciones de accesibilidad. El tramo incluye una superficie de aparcamiento no formalizada que podría servir para aliviar la presión del aparcamiento en la calle.



SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN Propuesta



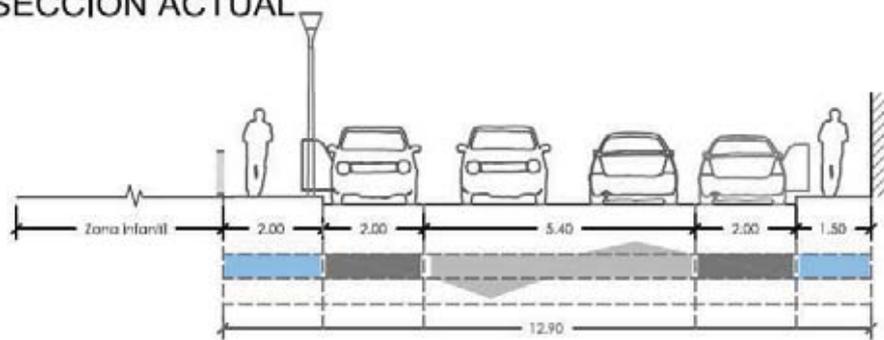


Tramo 4. Calle Nueva (entre Herrén Larga y La Higuera)

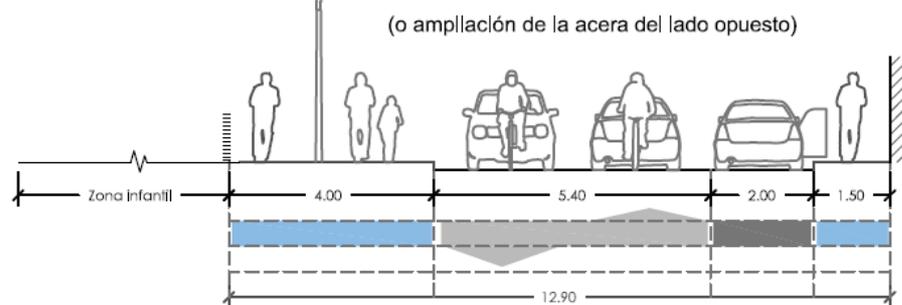
Aceras estrechas y presencia dominante de calzada y aparcamiento.



SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN Propuesta

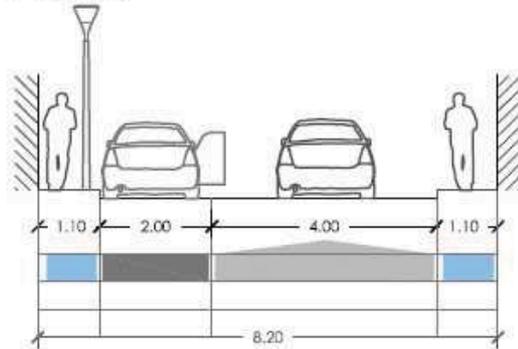




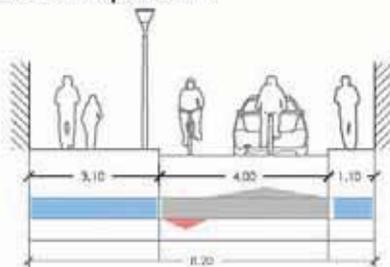
Tramo 5. La Higuera.

Aceras insuficientes que no cumplen la legislación de accesibilidad.

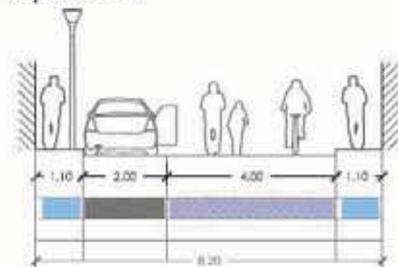
SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN Propuesta 1



SECCIÓN Propuesta 1



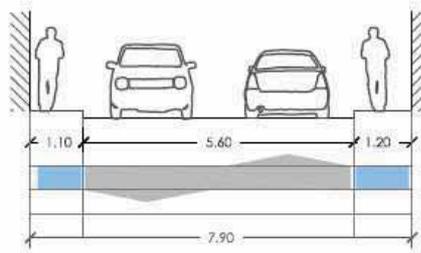


Tramo 6. Párroco José Serrano

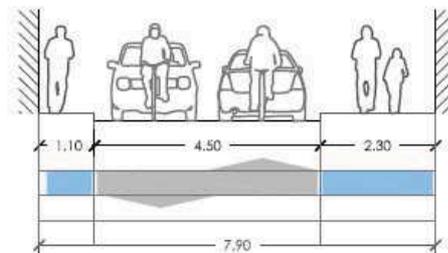
Aceras residuales que conducen al uso de la calzada por parte de los viandantes.



SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN Propuesta

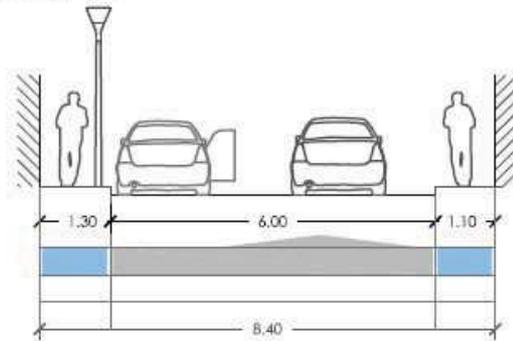




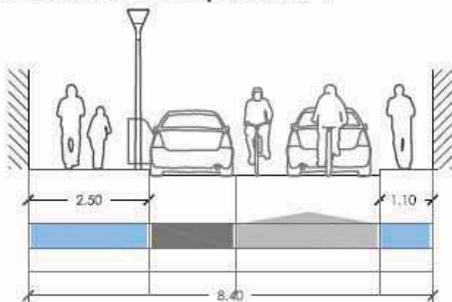
Tramo 7. Emilio Llorente Navacerrada

Aceras residuales que conducen al uso de la calzada por parte de los viandantes.

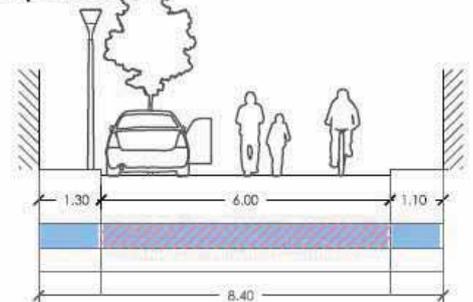
SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN Propuesta 1



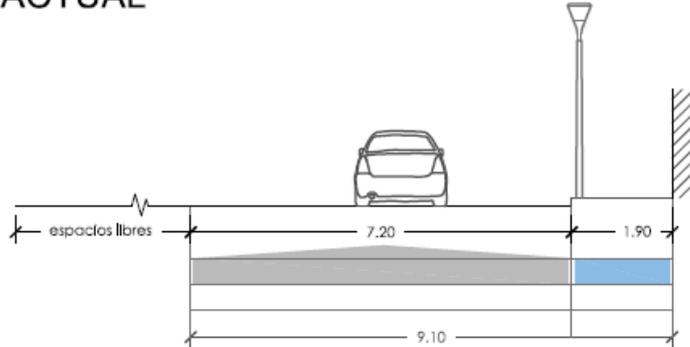
SECCIÓN Propuesta 2



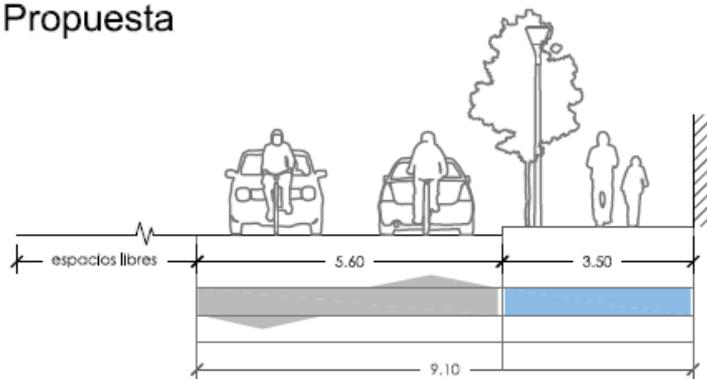


Tramo 8. Emilio Llorente Navacerrada (subtramo en la intersección con el barranco)

SECCIÓN ACTUAL



SECCIÓN Propuesta





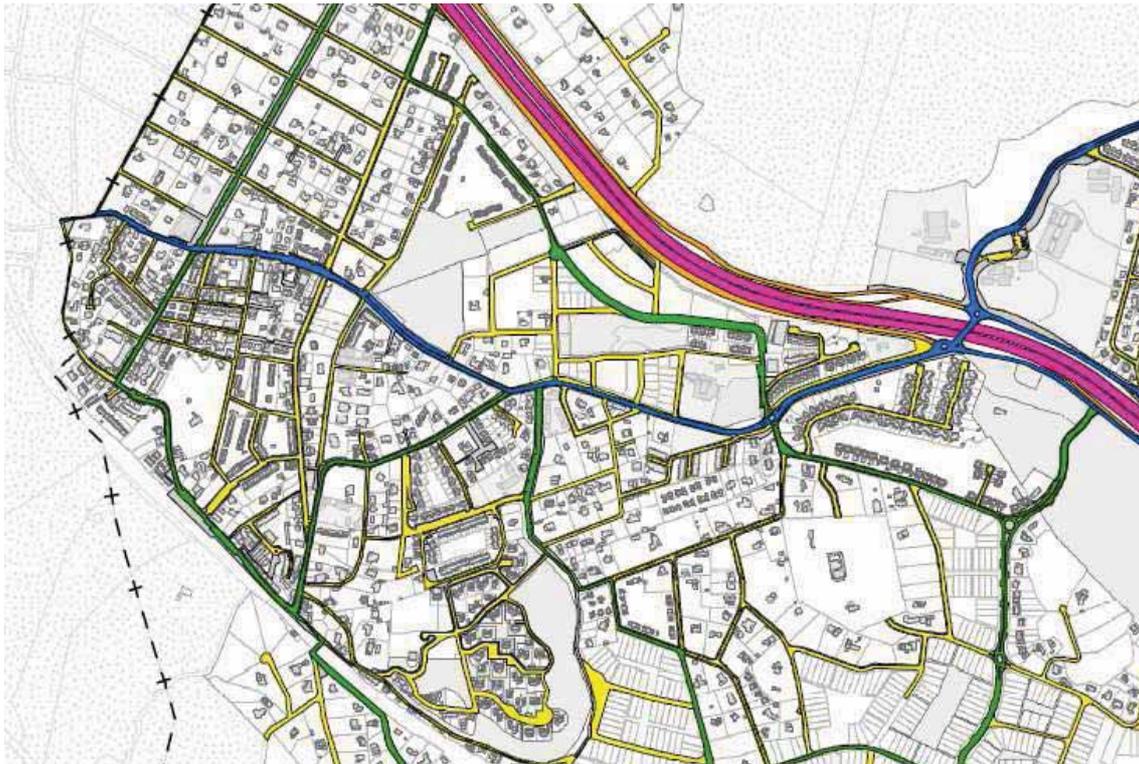
Propuesta 3. Creación de un itinerario peatonal y ciclista entre la Colonia y la zona escolar

Situación de partida

La Colonia de la Estación y el núcleo urbano (Pueblo) de Torreldones presentan unas difíciles relaciones peatonales y ciclistas como consecuencia no solo de la existencia de la barrera constituida por la autovía A-6, sino también por la propia configuración y desarrollo histórico de la urbanización y el viario de la misma, en el los desplazamientos peatonales y en bicicleta se han de realizar muchas veces en condiciones inaceptables de seguridad y comodidad.

Las actuaciones que aquí se plantean dan respuesta a una parte de las necesidades de infraestructura cómoda y segura para el acceso a los centros educativos, a los que se suma el Polideportivo Municipal, estableciendo una red ciclista para usuarios vulnerables entre la Colonia y la zona escolar existente al otro lado de la A-6.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Torreldones, recientemente aprobado, propuso inicialmente una red ciclista en la Colonia de la Estación que conectaba con el puente sobre la autovía A-6 a través de la vía de servicio de la propia autovía. Sin embargo, en el momento actual la administración titular de dicha vía (Ministerio de Fomento) no considera oportunas actuaciones que reduzcan la sección de la vía de servicio, lo que impide obtener sobre ella y de modo razonable espacio para bicicletas y peatones. En consecuencia, la red ciclista a desarrollar coincide en un tramo por la Avenida de Torreldones que, como indica el PMUS, tiene una categoría de red principal.



-  Autovía
-  Red Principal
-  Red arterial
-  Red secundaria
-  Via de servicio

Jerarquía del viario de la Colonia según el PMUS

Fuente: PMUS de Torrelozón. Diadro. Ayuntamiento de Torrelozón

Otra pieza clave de la red ciclista prevista es el paso sobre la autovía A-6 a través del puente existente. En conversaciones con el Ministerio de Fomento se considera viable modificar el reparto de la sección actual con el fin de ofrecer espacio a peatones y ciclistas.

Los problemas previos que se han detectado en este itinerario son los siguientes:

- Inseguridad vial para usuarios vulnerables
- Viario muy volcado a los vehículos motorizados, con tratamiento desafortunado del espacio peatonal, incomodidad y falta de soluciones adecuadas en intersecciones
- Ocupación de espacio público por parte de vehículos aparcados



- Incumplimiento de la legislación de accesibilidad
- Intensidades de tráfico relativamente altas en algunas vías y presencia frecuente de autobuses
- Distribución de competencias entre diversas administraciones (Fomento, Comunidad de Madrid y Ayuntamiento)
- Realización reciente de obras en algunas calles que dificultan la justificación de nuevas intervenciones

Actuaciones propuestas

El proyecto consta de tres actuaciones complementarias:

- Tramo ciclista entre la Casa de Cultura y el Parque de Prado Grande, incluyendo los accesos al mismo
- Tramo ciclista entre el Parque de Prado Grande y la rotonda de Torreforum
- Tramo ciclista entre la rotonda de Torreforum y el colegio Los Ángeles, incluyendo la reforma de la sección en el puente sobre la autovía A-6

Itinerario peatonal y ciclista entre la Casa de Cultura, el Parque Grande y los colegios, pensado para usuarios vulnerables, con segregación del espacio peatonal y/o ciclista allí donde las condiciones de circulación (intensidad y velocidad) no permitan una convivencia percibida como segura por los progenitores.



Tramo. Fuente Albadalejo



Tramo Fuente Albadalejo



Tramo. Parque Prado Grande



Tramo: Avenida Juan Pablo Once



Avenida Prado Grande y rotonda de Torreforum



Paso superior sobre la autovía A-6



9.2. Intervenciones vinculadas a la gestión de la movilidad

La congestión y el tiempo paralizado en los atascos que cada día sufren muchos estudiantes, los problemas ambientales cada vez más visibles en la mala calidad del aire, los problemas de seguridad que los vehículos plantean a los que quieren caminar, sumado a los problemas crecientes de las familias donde empieza a resultar costoso mantener el vehículo, plantean la necesidad de buscar alternativas a la movilidad motorizada, reduciendo el uso abusivo del vehículo privado en el acceso a los centros educativos.

Una de las claves propuesta consiste en innovar **en la gestión de la movilidad** para llevar a cabo la compleja tarea que conlleva, por este orden:

- Plantear alternativas a los modos motorizados
- Fomentar el uso de los transportes colectivos
- Difundir y facilitar sistemas destinados a compartir vehículos particulares

Las propuestas agrupadas en este epígrafe caminan en esta dirección y son las siguientes:

Propuesta 4. Creación de tres líneas de Pedibús para el acceso de los estudiantes de infantil y primaria de los colegio Peñalar y Los Ángeles

Propuesta 5. Creación de un tren ciclista para el acceso al instituto y a los colegios

Propuesta 6. Plataforma web para la gestión de coches compartidos entre trabajadores/as, vinculado a ventajas en el aparcamiento.

Propuesta 7. Plataforma web para la gestión de coche compartido entre familias para organizar el acceso de niños y niñas al colegio.



Propuesta 4. Creación de tres líneas de Pedibús para el acceso de los estudiantes de infantil y primaria de los colegio Peñalar y Los Ángeles

El autobús caminante o pedibús consiste en crear una ruta establecida de acceso a los colegios que tienen líneas de infantil, con una serie de paradas señalizadas, donde los niños y niñas se vayan encontrando y unos adultos voluntarios –normalmente padres y madres- les van recogiendo para que los menores vayan en grupo.

Esta iniciativa funciona muy bien para la etapa infantil y para los primeros cursos de primaria donde resulta más complicado plantear que los niños vayan sin acompañamiento adulto. Además de hacer ejercicio y poder ir con los amigos y amigas, muchas madres y padres celebran el poder compartir esta tarea. De hecho, algunas de estas iniciativas surgen por los problemas de conciliación de la vida familiar y laboral, como forma de restar a las familias esa actividad que a veces entra en conflicto con los horarios de trabajo.



En España y en otros muchos países del entorno europeo hay experiencias exitosas de autobuses caminantes. En la imagen, unos niños esperando al pedibús en una localidad inglesa

Los autobuses caminantes que se proponen, son pasos intermedios en un proceso de aprendizaje de pautas saludables de movilidad y son una vía para ir incrementando la autonomía infantil, no son un servicio de transporte caminando. Por eso, la propuesta se sustenta en la organización y el trabajo voluntario de las familias y no en un servicio de los colegios o del ayuntamiento con monitores contratados para este fin. En otras iniciativas se ha visto que la institucionalización o profesionalización de esta actividad no contribuye a transformar las reglas de juego desvirtuando el carácter de paso o transición hacia la adquisición de habilidades en el uso del espacio público y hacia el incremento de la autonomía.

Para aquellos alumnos que por distancia al centro educativo no se pueden plantear la posibilidad de ir caminando todo el trayecto, se propone combinar los autobuses caminantes o pedibús con la fórmula de aparcar y caminar un tramo del trayecto. El inicio de los autobuses caminantes se ha previsto en zonas donde es posible estacionar el coche, dejar al niño o niña con el grupo y que, desde allí vayan ellos caminando hasta el colegio.

Las líneas de autobús caminante o pedibús previstas para los colegios de Torrelotones son las siguientes:

Línea 1: Pueblo - zona de los Colegios

Línea 2: Centro de Salud, por la Avenida de la Dehesa, hasta los colegios



Línea 3: Torreforum- Zona de los colegios

Propuesta líneas de pedibús





Propuesta 5. Organización de trenes ciclistas para el acceso al instituto y a los colegios

Las distancias debidas al hábitat disperso de Torrelodones, sitúan en una posición ventajosa a la bicicleta como medio para asumir viajes de casa al colegio y al instituto. Los trenes ciclistas están previstos para alumnos y alumnas a partir de los últimos cursos de primaria y de secundaria que sepan manejar con cierta soltura la bicicleta para poder circular por vías urbanas.

Está previsto que se organicen durante un número limitado de semanas y que estén guiados en ese tiempo por adultos que aprovechan este camino para enseñar a los jóvenes habilidades en el manejo del tráfico. Una vez adquiridas estas habilidades, se impulsará que sean los mismos usuarios de la bicicleta los que se sigan organizando para ir en grupo.

Los trenes ciclistas tienen los siguientes objetivos:

- Empezar a introducir la bicicleta como medio de transporte a los colegios e institutos, impulsando activamente su uso.
- Crear un grupo estable de usuarios y usuarias de la bicicleta que recorra a diario un itinerario establecido bien señalizado, que permita que se sumen personas que lo desean pero que no lo harían por su cuenta por temor al tráfico.
- Enseñar a estos alumnos cómo se circula para que aprendan a manejar la bicicleta en las calles urbanas con precaución.
- Favorecer que más familias se sumen a esta iniciativa y permitan a sus hijos ir en bicicleta al tener unas mayores garantías no sólo del comportamiento responsable de sus hijos, sino también de que hay un grupo que genera mayor seguridad y, también, un entorno social más favorable a esta nueva presencia.

Las vías que se van a comenzar a organizar son similares a las del pedibús, aunque abarcan un ámbito más amplio y el itinerario recorrido es más largo. Estas son:

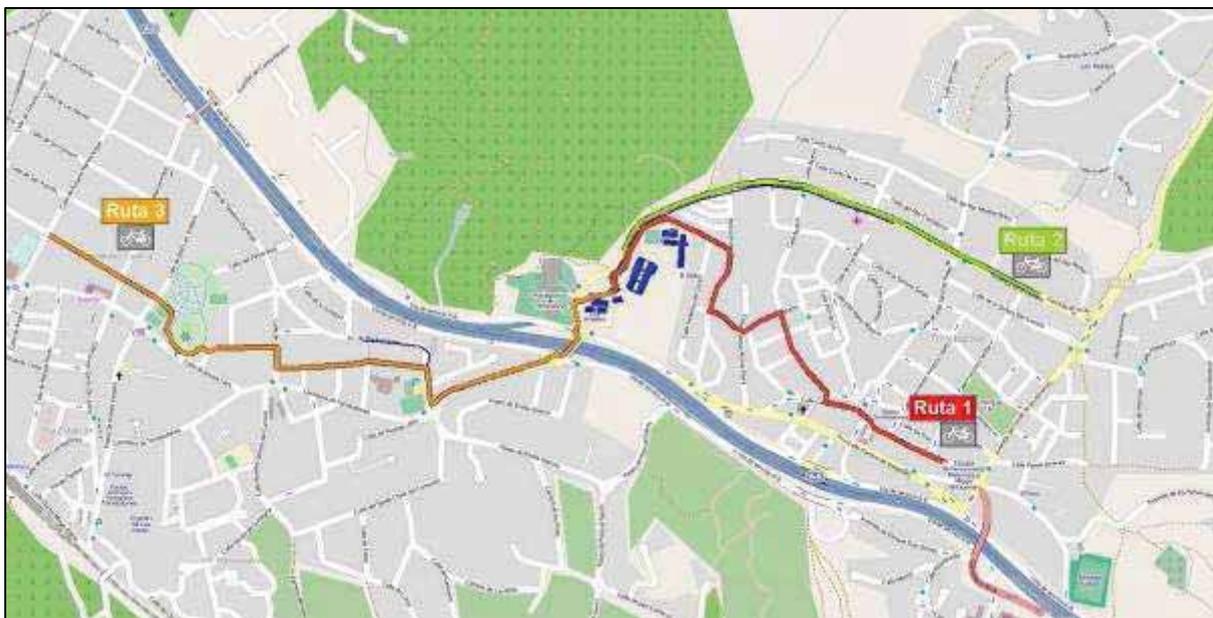
Ruta 1: Tren ciclista desde el centro del pueblo hasta la zona de los colegios

Ruta 2: Tren ciclista por la Avenida de la Dehesa

Ruta 3: Tren ciclista desde el centro cultural, aprovechando la nueva vía ciclista que cruza la A6.



Propuesta rutas trenes ciclistas:



Un aspecto fundamental a la hora de poner en marcha los trenes ciclistas, es tener solucionado el aparcamiento de las bicicletas. Según se ha desprendido de la encuesta, hay alumnos que dicen no utilizarla por falta de sitio adecuado en sus centros y, por lo tanto, por temor a robos y vandalismo.

Los aparcamientos deben contar con unas condiciones básicas para que sean realmente útiles:

- Condiciones de ubicación. Los aparcamientos deben estar accesibles, próximos a la entrada o en el camino de acceso, para facilitar su uso.
- Condiciones de seguridad. Esta cuestión habrá que tenerla muy en cuenta para que los menores utilicen sus bicicletas sin temor a robos o desperfectos.



Propuesta 6. Plataforma web para la gestión de coches compartidos entre trabajadores/as, vinculado a ventajas en el aparcamiento.

Se propone la creación de un sitio web que impulse y facilite que los trabajadores se puedan organizar entre ellos para compartir coches. Esta iniciativa irá asociada a la obtención de ventajas en el aparcamiento. Como uno de los incentivos de esta solución, se reservará una zona preferente para coches de trabajadores/as con alta ocupación y se facilitará el acceso a aquellos vehículos que se integren en este programa.

Este sitio web que se propone, busca cubrir varios objetivos:

- Reducir el número de vehículos que a diario acuden a la zona de colegios e institutos.
- Reducir el ruido, las emisiones de CO₂ y mejorar la calidad del aire.
- Difundir alternativas y mostrar un amplio abanico de soluciones y alternativas al uso individual del vehículo privado.
- Facilitar, a través de distintas herramientas de gestión, que es posible resolver de forma sencilla acuerdos para resolver las necesidades de desplazamiento y que no es tan complicado organizarse.
- Mostrar las ventajas que aporta esta solución, tanto para el entorno ambiental, la seguridad del espacio público, así como para la economía familiar.

Para argumentar a favor del cambio, además de las ventajas en el aparcamiento, esta página incluirá un sistema sencillo de cálculo del ahorro económico que supone dejar el coche aparcado en casa, así como una fórmula para facilitar las cuentas entre los usuarios del programa.



Propuesta 7. Plataforma web para la gestión de coche compartido entre familias para organizar el acceso de niños y niñas al colegio.

En la misma línea que la propuesta anterior, se impulsará un sitio web para favorecer soluciones compartidas entre las familias. Se considera que muchas veces estos acuerdos no se dan porque se desconoce o no se baraja esta posibilidad, porque la gente no está acostumbrada a compartir fuera de la familia o por falta de referencias y de apoyos que den forma a estos acuerdos entre particulares.

El sitio web permitirá difundir esta experiencia y facilitando la gestión entre las familias de la siguiente manera:

- Poniendo en contacto a estudiantes que vivan en una misma zona o en un mismo itinerario.
- Planteando y proponiendo rutas
- Estableciendo un sistema sencillo de cálculo de costes, por si hay que saldar cuentas

Se puede pensar que el coche compartido no es una estrategia de camino escolar, ya que supone transportar a un grupo de menores desde la puerta de casa hasta la puerta del colegio y hacerlo en vehículo privado. No obstante, este sistema es un paso nada desdeñable que conviene valorar y reseñar.

Para empezar, cualquier fórmula de colaboración para el cuidado infantil entre personas que no pertenecen a la misma familia va tejiendo red social. Este simple gesto de responsabilidad compartida genera nexos entre los menores y también entre adultos que abren nuevas posibilidades de colaboración vecinal y social.

Otra cuestión esencial de los coches compartidos es que reducen el número de vehículos que circulan, aparcan y llegan al colegio y, por lo tanto, se reduce el peligro y los problemas ambientales que genera este modo de transporte. Tal vez ese grupo de niños y niñas no vayan caminando, pero sí que se reducen los conflictos que su transporte genera y se favorecen las condiciones para las personas que van caminando o en bicicleta.

Los adultos tienen que saber que una parte del tiempo ahorrado en llevar y traer a sus hijos, la van a tener que destinar a la gestión de este sistema de transporte. Si se asume, desde el inicio, que la coordinación entre familias es una parte esencial del proyecto, puede que se viva con menos complicación esta tarea.

Este grupo de niñas y niños que viven próximos o en el mismo itinerario de acceso al colegio, es un grupo susceptible de emprender nuevas variantes de camino escolar que se apoyen en el transporte público, la bicicleta o fórmulas mixtas. El coche compartido consigue que entre ellos se conozcan más a fondo, que se genere un clima de confianza entre las familias y que



entiendan que llegar al colegio puede ser algo más que un trámite, puede ser toda una aventura colectiva.

Los coches compartidos pueden, también, participar del programa de buses caminantes y evitar llegar hasta la puerta del cole, permitiendo que el grupo de niños que transporta, realice a pie el último tramo del trayecto.

9.3. Intervenciones educativas dirigidas a fomentar cambios en las pautas de movilidad

Todas las acciones de comunicación y participación que se han relatado en el capítulo 8, tienen como finalidad fomentar la toma de conciencia en materia de movilidad y promover cambios en la forma de acceso a los colegios y al instituto. Tienen, por lo tanto, una vertiente educativa clara aunque no se incluyen en este apartado por considerar que, al tener como objeto claro la difusión de esta experiencia, tienen un ámbito de acción más amplio que traspasa los muros de los centros educativos, pudiendo alcanzar a toda la ciudadanía de Torrelozón.

Las acciones educativas que se incluyen a continuación, están dirigidas específicamente a los y las estudiantes de los tres centros educativos objeto de esta iniciativa. Pero, de nuevo, como los límites no son nunca nítidos, tiene una enorme capacidad de contribuir a difundir y a promover el proyecto fuera de las fronteras de las aulas porque, de lo que se trata, es que todo lo aprendido en clase sobre movilidad sostenible, pueda luego reflejarse y vivirse en la calle.

Las acciones que se han propuesto para trabajar con el alumnado de los tres centros educativos son las siguientes:

Propuesta 8. Actividades formativas vinculadas al análisis de la movilidad y del espacio público.

Propuesta 9. Clases de habilidades y manejo de la bicicleta para los últimos cursos de primaria (bykeability) y de circulación por vías urbanas para los cursos de la ESO.

Propuesta 11. Organización de salidas escolares para la realización de actividades culturales, deportivas o educativas de los estudiantes en bicicleta, caminando o combinando los modos activos con el uso de transporte público.

Propuesta 12. Organización de la jornada festiva “Llego a clase con clase”



Propuesta 8. Actividades formativas vinculadas al análisis de la movilidad y del espacio público.

La propuesta es apta para cualquier curso de primaria o secundaria y es fácilmente integrable en los contenidos de materias como conocimiento del medio. El proyecto ofrece materiales para desarrollar en las aulas la temática de la movilidad y, por otra parte, apoyo técnico para realizar salidas guiadas por el barrio para aprender a mirar el espacio, desarrollar herramientas de orientación y lectura de planos y, a su vez, tener claves para poder entender por qué es así la configuración de la ciudad y poder desarrollar propuestas de mejora.

Hay materiales diversos vinculados a la movilidad sostenible que pueden dar interesantes ideas sobre los contenidos a tratar, desde la etapa infantil hasta secundaria. De lo que se trata es de introducir en las aulas la reflexión sobre la movilidad y que el alumnado entienda que las decisiones individuales, en este caso cómo voy cada mañana al colegio o al instituto, tienen repercusiones para la salud y bienestar individual y también para el entorno colectivo a todas las escalas. Algunos materiales interesantes se describen a continuación:

Los cuadernos sobre el camino escolar editados por el Ayuntamiento de Segovia en colaboración con el CENEAM, son una referencia de interés para la etapa de primaria por su calidad pedagógica y por su cuidada elaboración. Están confeccionados de tal manera que resultan fácilmente trasladables a otros ámbitos y a otras ciudades².

La Diputación Foral de Gipúzkoa ha elaborado un material útil para desarrollar un análisis en las escuelas sobre movilidad sostenible que incluye un planteamiento teórico y ejercicios prácticos, algunos de los cuales están muy relacionados con los proyectos de camino escolar como los recorridos urbanos. Aunque gran parte de la información de base trata, lógicamente, de la realidad gipuzkoana, los temas abordados, los datos escogidos y la forma de elaborarlos pueden resultar de interés y aplicables para esta experiencia³.

Para estudiantes de la ESO la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona ha editado un material didáctico sobre movilidad sostenible que contextualiza el tema en el marco de los sistemas urbanos y expone interesantes datos sobre los impactos ambientales y sociales de las distintas formas de moverse. En algunos capítulos la referencia de análisis es la comarca Navarra, pero tanto el contenido teórico como los ejercicios prácticos pueden ser muy útiles para quienes quieran introducir en las aulas esta reflexión con los jóvenes.⁴

² Hay varias referencias vinculadas al camino escolar disponibles en la página web del CENEAM, organismo de educación ambiental dependiente de Ministerio de Medio Ambiente, están en formato pdf.

http://www.mma.es/secciones/formacion_educacion/programas_ceneam/escuela_ciudad/publicaciones.htm

³ Prieto de Blas, I. y Cid, J.F (2005): “¡Muévete! Unidad didáctica sobre la movilidad sostenible” Diputación Foral de Gipuzkoa. Se puede solicitar una versión digital dirigiéndose a: ingurogiro@gipuzkoa.net

⁴ Juanbeltz Martínez, J.I y Riancho Andrés, R. (2003): “Movilidad Sostenible: el transporte en la Comarca de Pamplona”. Edita: Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Peticiones del material a: <http://guiaderecursos.crana.org/guias/detalle.php?ob=4&id=2924>



La Coordinadora ciclistas ConBici ha elaborado un material didáctico dirigido a promover el uso de la bicicleta en el acceso a los colegios. Tiene una página web destinada a este tema que resulta muy interesante, con calculadora de CO2 incluida, una buena referencia para fomentar e integrar este medio de transporte⁵.

Amics de la Bici a partir de su proyecto “L’ESO va que vola”(La ESO va que vuela), tiene una guía para profesores, para promover la bicicleta en los institutos que puede ser muy útil para los cursos de secundaria.⁶

Las claves de estas actividades propuestas son las siguientes:

- Dar a los niños y niñas la oportunidad de mirar, valorar y opinar sobre Torreldones a partir de su propia experiencia e intereses.
- Realizar un ejercicio de orientación para aprender a situarse en el espacio y conocer mejor la propia ciudad.
- Conocer la visión que niños y niñas tienen sobre su entorno urbano.
- Mostrar que la ciudad es una construcción humana sujeta a cambios y, por lo tanto, se ha transformado a lo largo del tiempo. Esto les permite entender que puede ser distinta a como es en la actualidad.
- Conocer que hay actividades que la ciudad promueve y favorece, y otras que no les presta atención y desatiende.
- Descubrir que hay distintas formas de utilizar y vivir la ciudad y que han ido cambiando a lo largo del tiempo.
- Abrirse a la imaginación para poder pensar otras formas de construir y vivir el espacio urbano.

⁵ Con Bici: <http://www.amicsdelabici.org/camiescolar>

⁶ Amics de la Bici: <http://www.amicsdelabici.org/camiescolar/>



Propuesta 9. Capacitación ciclista para los cursos de primaria y ESO.

Dentro de las actividades que se ofrece a las escuelas y al instituto integrado en el programa, tienen un peso importante las relacionadas con la capacitación ciclista, cuya finalidad es conseguir que todo niño, niña o adolescente que lo desee, reciba los conocimientos básicos y practique las habilidades mínimas para poder circular en bicicleta, con seguridad y confianza, en las condiciones normales de una calle urbana.

El programa de capacitación que se presenta resulta muy flexible y tiene como finalidad adaptarse a las variadas condiciones de los centros. Por ello, las clases se podrán desarrollar bien como actividad extraescolar después de clase o en el descanso del mediodía. También se ofrece la posibilidad de que se realice en clases de deporte, en colaboración con el profesorado de gimnasia.

El programa formativo está secuenciado en tres etapas, de cerca de cuatro horas cada una:

Nivel 1: el objetivo es aprender a controlar y dominar la bicicleta. El entrenamiento se desarrolla en ambientes seguros, sin coches ni tráfico, como es el patio del colegio o un aparcamiento cerrado.

Nivel 2: el entrenamiento se desarrolla en la calle, ofreciendo una experiencia real de circulación en bicicleta, a lo largo de trayectos cortos –como la ruta habitual a la escuela-, pero no en la aglomeración de la mañana, sino en un momento del día donde el tráfico esté tranquilo.

Nivel 3: en esta fase se aprenden las habilidades necesarias para manejarse en un abanico más amplio de condiciones de tráfico de modo que, al superar este nivel, se pueden afrontar situaciones más complicadas en todo tipo de calles.

Este programa se puede complementar y coordinar con el desarrollado por la policía municipal en relación a las clases de educación vial que se imparten en los colegios, dado que el segundo y tercer nivel incluyen el conocimiento de las normas de circulación para poder desplazarse con seguridad por las calles urbanas.



Los objetivos que busca esta actuación son los siguientes:

- Capacitar a niños/as y jóvenes en el uso de la bicicleta para que aprendan a manejarla con confianza y seguridad.
- Favorecer que la bicicleta se vaya concibiendo como un medio de transporte, no solamente vinculada al deporte y al ocio.
- Conseguir que un grupo de alumnos y alumnas de estos centros educativos aprendan educación vial y puedan manejarse con seguridad por las calles de Torrelotones.



En países como Inglaterra es una práctica habitual de las escuelas. En la imagen, clase de bykeability en St. John's Junior School (Sheffield)



Propuesta 12. Organización de la jornada colectiva “Llego a clase con clase”

Esta acción consiste en “tomar la calle” y organizar el acceso al colegio de un número importante de alumnos y alumnas caminando o en bicicleta. A su vez, este día se organizarán actividades deportivas y lúdicas en el entorno de los tres centros vinculadas a la movilidad sostenible.

Esta acción sirve para que los menores experimenten que pueden alcanzar el colegio y el instituto por sus propios medios y ayudar a desmontar algunos prejuicios que tienen en torno a la movilidad peatonal y ciclista. El uso del coche para salvar la distancia entre casa y colegio hace que muchos consideren que es insalvable a pie o en bicicleta y que van a tardar mucho más del que realmente precisan. Por eso resulta tan interesante este ejercicio, aunque se realice puntualmente.

Esta marcha a la escuela es también una ocasión para visualizar ante el entorno social y ante la opinión pública a la infancia urbana “invisible” y reclamar su derecho a la ciudad.

Se pretende que esta actividad festiva esté vinculada a algún evento nacional o internacional que contribuya a dar una proyección más amplia a esta acción. Entre las convocatorias posibles se encuentra la Semana de la Movilidad Sostenible que termina el 22 de septiembre, coincidiendo con el Día Sin Coches⁷ o la convocatoria denominada “Día o Semana Internacional de Camino a la Escuela” que se celebra en octubre y en la que millones de niñas y niños de más de cuarenta países celebran actividades vinculadas al camino al colegio. La posibilidad de difundir esta experiencia en la página web donde se registran estas iniciativas y donde se recogen los resultados de estas celebraciones, puede resultar incentivador e interesante.⁸

Así mismo, la coordinadora ConBici propone el 11 de noviembre como la fecha para la “Bicicletada Escolar” y ya hay colegios en 22 ciudades españolas que se han sumado a esta iniciativa.⁹



Muchos colegios e institutos se suman a estas iniciativas. En la imagen, jornada de acceso en bicicleta en el IES Pasqual Calbó, Menorca

⁷ Información sobre la celebración de la semana de la movilidad sostenible: <http://www.mobilityweek-europe.org>

⁸ Información sobre la celebración internacional de camino al colegio “I walk to school”: <http://www.iwalktoschool.org/>

⁹ Para sumarse y obtener información: <http://www.conbicialcole.com>



La programación y preparación está prevista que se realice antes de las vacaciones estivales para poderla asumir en una de esas tres fechas que coinciden con el primer trimestre del curso.

La jornada que se propone no sólo pretende el acceso a pie o en bicicleta de un gran número de alumnos y profesores, sino también, la celebración de una fiesta conjunta en el entorno de los centros y el cierre de algunas calles o accesos para que los menores puedan jugar en ellas.

Se trata de mostrar la enorme cantidad de espacio que se destina al aparcamiento y a la circulación y plantear actividades diversas en esos espacios. Los vehículos no sólo consumen energía y contaminan, sino que también consumen una inmensa cantidad del preciado y escaso espacio de la ciudad y es bueno que se visualice esta realidad.



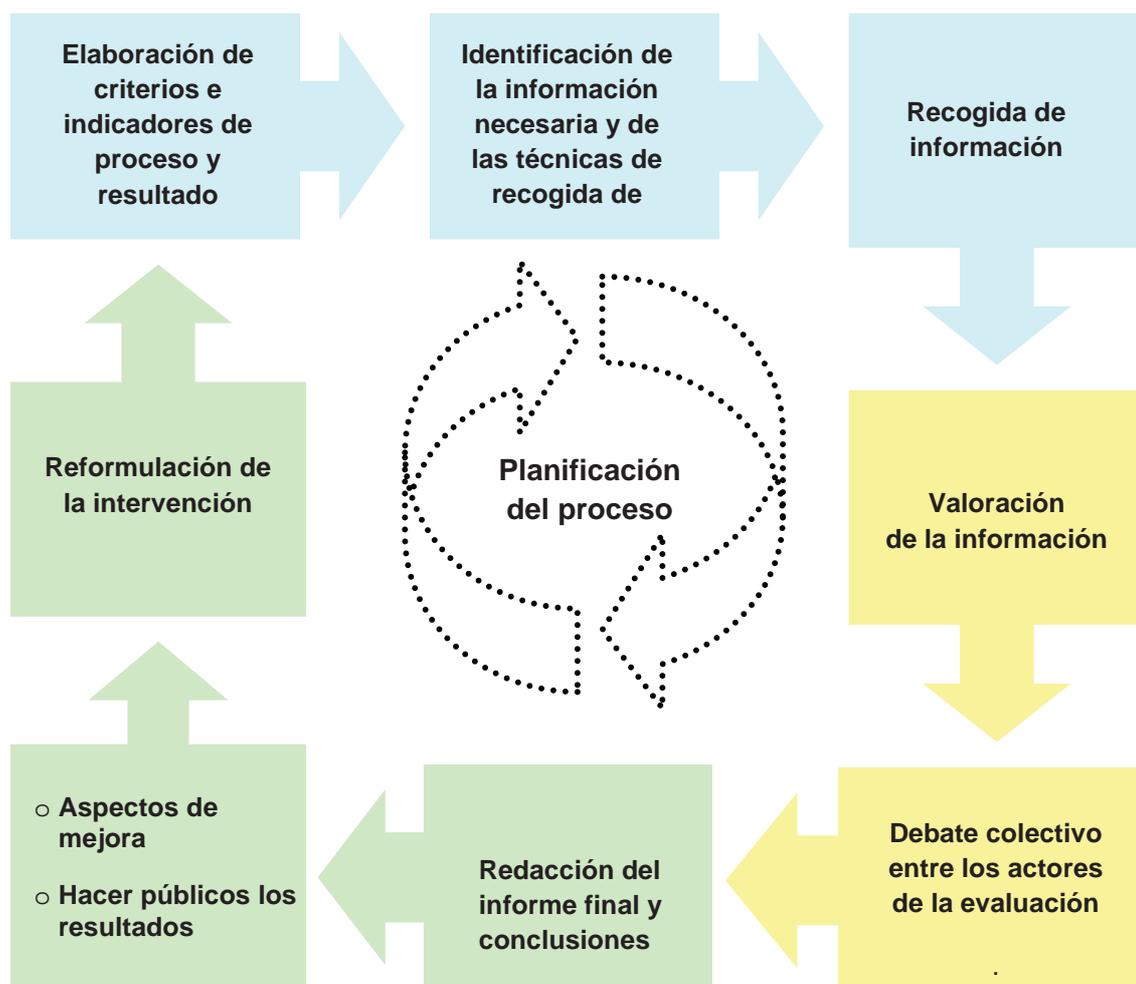
Actividades lúdicas situadas en el espacio de las plazas de aparcamiento, frente a un colegio de Madrid. Celebración de una jornada vinculada a la movilidad sostenible

10. Tras los pasos. Programa de evaluación

Se ha establecido un programa detallado de evaluación para poder valorar y conocer el recorrido realizado y los resultados obtenidos. Se ha incluido tanto la evaluación del proceso –recogiendo, registrando y valorando los pasos emprendidos- como una evaluación de resultados. En este sentido, y dado el escaso tiempo de desarrollo del proyecto de camino escolar de Torrelotones, se han establecido los pasos a seguir y los indicadores y métodos a utilizar para realizar esta medición cuando todas las acciones hayan culminado y se puedan registrar cambios significativos.

La evaluación a desarrollar tiene por objeto conocer el grado de logro de los objetivos propuestos en el proyecto y la adecuación de la metodología aplicada a la consecución de los mismos.

Cuadro sinóptico de la metodología de evaluación





La evaluación es una herramienta útil tanto para entender los procesos desarrollados como para analizar el impacto del proyecto en las personas implicadas. Se considera que la evaluación es una oportunidad para hacer partícipes a todos los protagonistas en el proceso de discusión y mejora, enriqueciendo así la toma de decisiones sobre la continuidad del proyecto.

La evaluación continua del proceso ha exigido elaborar diferentes estrategias e instrumentos de recogida de información en cada fase del proyecto: *difusión y comunicación; creación de estructuras de participación; diagnóstico; plan de acción; y evaluación de resultados.*

En la evaluación del proceso se ha tenido en cuenta la labor y la participación de todos los colectivos implicados, su grado de implicación y su grado de satisfacción.

La evaluación de resultados se basa en la confección de criterios e indicadores que vayan mostrando y registrando el cumplimiento de los objetivos del proyecto.

Las cuestiones que planteadas para abordar esta tarea, han sido:

Antes del desarrollo del proyecto: ¿Cuál es la participación de la Comunidad educativa? ¿Cuáles han de ser las estructuras de participación? ¿Hay alguna previa? ¿Cómo implicamos a las familias? ¿Cómo es la integración curricular con respecto a la educación para el desarrollo sostenible? ¿Cuáles son los valores y hábitos con respecto a la educación para el desarrollo sostenible? ¿Cuáles son los valores y los hábitos con respecto a la movilidad sostenible y la autonomía de los escolares?

Durante el desarrollo del proyecto: ¿Cuánto se ha avanzado con respecto al propósito del proyecto y cuánto falta por alcanzar? ¿Cómo se han desarrollado las fases? ¿Ha sido adecuada la metodología? ¿Cómo han sido los diagnósticos y las propuestas elaboradas?

Al final del proyecto: ¿Qué se ha logrado? ¿Qué funcionó como estrategia de intervención? ¿Se ejecutaron los planes de acción? ¿Ha aumentado la autonomía infantil y la movilidad sostenible? ¿Se han creado nuevas estructuras de participación en la comunidad educativa de los centros? ¿Se han implicado las familias? ¿Se han generado nuevos vínculos con el entorno? ¿Se han incluido en los contenidos escolares las temáticas trabajadas en el proyecto? ¿Se han trabajado los valores en educación para el desarrollo sostenible?

A partir de estas premisas, se han elaborado los siguientes criterios e indicadores que se ordenan en las tablas adjuntas



Criterios e Indicadores de Evaluación			
EVALUACIÓN DEL PROCESO			
ÁMBITOS DE ANÁLISIS	OBJETO DEL PROYECTO EVALUADO	CRITERIOS	INDICADORES
Centros Educativos	COMUNICACIÓN DEL PROYECTO.	CALIDAD DE LA COMUNICACIÓN	Actas y registro en el blog de las acciones emprendidas
			Imágenes y soportes de las acciones
	GRUPOS DE TRABAJO DE LA COMUNIDAD EDUCATIVA	DIVERSIDAD Y TIPOLOGÍA DE LOS GRUPOS DE TRABAJO Y COMPOSICIÓN DEL FORO	Distribución porcentual de la composición de los grupos de trabajo (familiares, alumnos, profesores, etc)
			Frecuencia de reuniones de grupos
			Distribución Compositiva del Foro
			Asistencia media de participantes en los Foros
		REPRESENTATIVIDAD	Distribución de los representantes de los distintos colectivos
		VOLUMEN DE TRABAJO	Frecuencia de reuniones por tipo de grupo y por fase del proyecto
	CARÁCTER DEL PLAN DE ACCIÓN.	ESTIMACIÓN DE LA CALIDAD DEL DIAGNÓSTICO	Porcentaje de personas de la comunidad educativa que valoran positivamente el diagnóstico
		RESPONSABILIDAD DE EJECUCIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN	Distribución porcentual de la responsabilidad de ejecución de las propuestas por grupos implicados.
		TEMÁTICA DE LAS ACCIONES	Distribución porcentual de la temática de las acciones del Plan
	SATISFACCIÓN CON EL PROYECTO	SATISFACCIÓN Y PERCEPCIÓN DE RECURSOS Y MÉTODOS	Porcentaje de participantes satisfechos con el proyecto
			Porcentaje de participantes que consideran positiva la dotación de recursos materiales y humanos
			Distribución porcentual de las valoraciones de las estructuras de participación.



EVALUACIÓN DEL PROCESO			
ÁMBITOS DE ANÁLISIS	OBJETO DEL PROYECTO EVALUADO	CRITERIOS	INDICADORES
Ayuntamiento	COMUNICACIÓN INTERNA Y EXTERNA EN EL PROCESO	ACCIONES REALIZADAS PARA LA DIFUSIÓN INTERNA DEL PROYECTO	Comunicaciones y actas de los grupos de trabajo
			Acciones formativas a profesorado, familias y técnicos municipales
		ACCIONES REALIZADAS PARA LA DIFUSIÓN EXTERNA DEL PROYECTO	Comunicaciones y noticias del proyecto en medios de comunicación
			Jornadas, congresos, etc, en los que se presenta el proyecto.
			Colaboraciones con entidades o colectivos externos
		GRUPOS DE TRABAJO TRANSVERSALES	CANTIDAD DE REUNIONES
	CANTIDAD DE INFORMES ELABORADOS		Documentos e informes elaborados.
	MEDIOS PARTICIPATIVOS	MEDIOS DE INTEGRACIÓN DEL BARRIO EN EL PROYECTO	Comercios adheridos al proyecto
	SATISFACCIÓN CON EL PROYECTO.	PERCEPCIÓN DE EFICACIA DE LAS ESTRUCTURAS PARTICIPATIVAS	Valoración de las reuniones de los integrantes de los grupos de trabajo
			Valoración media de las reuniones de los integrantes del equipo técnico del proyecto



EVALUACIÓN DEL RESULTADO		
OBJETIVO DEL PROYECTO	CRITERIOS	INDICADORES
EJECUCIÓN DE UN PLAN DE ACCIÓN QUE MEJORE LOS ENTORNOS ESCOLARES	VIABILIDAD DEL PLAN DE ACCIÓN	Número de acciones del plan consideradas viables.
	NIVEL DE EJECUCIÓN y NIVEL SEGÚN TEMÁTICA	Número de medidas ejecutadas sobre total del plan de acción.
IMPLANTACIÓN DE LA METODOLOGÍA PARTICIPATIVA E INTEGRACIÓN CURRICULAR	EXTENSIÓN Y GENERALIZACIÓN DE LA METODOLOGÍA	Grado de incorporación de estructuras participativas en los tres centros educativos.
		Asistencias y comunicaciones con otros centros y redes dentro y fuera del municipio.
	INTEGRACIÓN CURRICULAR	Número de actividades docentes vinculadas al proyecto
		Número de acciones sostenibles realizadas en el centro.
IMPLANTACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS EN EL CENTRO	Número de incorporaciones en el proyecto escolar del uso del transporte público y a pie en las salidas y excursiones.	
FOMENTO DE LA AUTONOMÍA INFANTIL Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRAYECTO A LA ESCUELA	PERCEPCIÓN FAMILIAR DEL FOMENTO DE LA SEGURIDAD (correlación directa con fomento de la autonomía)	Porcentaje de familias que perciben un incremento de la seguridad en el entorno.
		Incremento en puntos porcentuales de la valoración positiva de las familias respecto a la autonomía de sus hijos.
	IMPLICACIÓN DE LAS FAMILIAS E IMPLANTACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS FAMILIARES	Porcentaje de familias implicadas en el proyecto
		Número de “pedibús” implantados con adultos para desplazamientos a pie.
	DESPLAZAMIENTO AUTÓNOMO	Incremento de viajes autónomos (transporte público sin adulto + bici sin adulto + a pie solo + a pie con otros niños)
	DESPLAZAMIENTO SOSTENIBLE	Decremento del uso de vehículo privado motorizado para llegar a la escuela.
Incremento de los desplazamientos sostenibles (bici + a pie + transporte público + autobús escolar)		



Herramientas de recogida de información.

Los instrumentos elaborados y utilizados en la evaluación del proyecto se basan en informaciones sobre la actividad de los centros, en la recopilación y adaptación de instrumentos utilizados en procesos similares y en la coherencia con las características de evaluación que anteriormente se han descrito.

Se citan, a continuación, todas las fuentes de recogida de información:

- **Diarios internos** del equipo técnico
- **Actas de reuniones** de los diferentes grupos de participación, con recogida de tareas y acuerdos de cada sesión de trabajo.
- **Comunicaciones** recogidas y recibidas a través del blog
- **Encuestas** a familiares y escolares sobre movilidad y autonomía
- **Cuestionarios** para la evaluación puntual de acciones
- **Memorias descriptivas** del desarrollo global del proyecto y de cada una de las acciones emprendidas.

Frecuencia en la recogida de información.

- **Diaria:** A través de las reuniones y de las actividades que se van desarrollando en los centros escolares y en otros ámbitos. De esta manera se tiene información real sobre el proyecto a través de opiniones y diferentes registros de participación. Esta información queda reflejada en los diarios y actas de reuniones.
- **Curso escolar:** Todos los datos obtenidos en jornadas, encuentros y reuniones se van recogiendo y sirven para elaborar una memoria descriptiva y evaluativa de cada centro y del proyecto global.
- **Final:** Para determinar el alcance del logro de los objetivos respecto a cambios de comportamiento en la movilidad y autonomía de los escolares, se pasará un cuestionario a una muestra de escolares y familias para conocer los cambios más significativos en cuanto a actitudes y comportamientos, en relación a la movilidad sostenible y a la autonomía infantil.



ANEXO I. Modelo de encuesta



CAMINO ESCOLAR



Ayuntamiento de Torreldones

ENCUESTA A FAMILIAS SOBRE MOVILIDAD

Cuestionario Núm. (No rellenar este espacio)

Fecha : __/__/2012

Al rellenar este cuestionario, participa en un proyecto dirigido a mejorar la accesibilidad a los centros educativos de Torreldones y a hacer más agradable y seguro el camino al colegio o al instituto. Por ello, le agradecemos que sea sincero y conteste con libertad, pues su opinión es muy valiosa.

IMPORTANTE:

- Aunque tenga varios hijos/as, por favor, refiera las preguntas a aquel o a aquella que le ha entregado la encuesta.
- Si hubiera más de una casa familiar, por favor, responda en relación a la vivienda donde el escolar pasa más tiempo durante la semana.
- Por favor, marque con una cruz la respuesta que prefiera para cada una de las preguntas.

Si tiene alguna duda o sugerencia, por favor, indíquesele al tutor/a de su hijo/a o escribanos directamente a mroman@gea21.com y le resolveremos sus dudas.

1- ¿En qué centro educativo está su hijo/a?

- CEIP Los Ángeles
- Colegio Peñalar
- IES Diego Velázquez

2- ¿En qué curso está?

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 3ª Primaria | <input type="checkbox"/> 1º ESO |
| <input type="checkbox"/> 4ª Primaria | <input type="checkbox"/> 2º ESO |
| <input type="checkbox"/> 5ª Primaria | <input type="checkbox"/> 3º ESO |
| <input type="checkbox"/> 6ª Primaria | <input type="checkbox"/> 4º ESO |

3- Sexo

- Femenino
- Masculino

4- ¿Cuántos años tiene?

5- ¿Cuántos hermanos conviven con él/ella?

SEXO	EDAD:
<input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> M	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> M	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> M	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> M	<input type="text"/>

6- ¿En qué municipio viven?

- Torreldones
- Madrid
- Las Rozas
- Galapagar
- Hoyo de Manzanares
- Otro municipio (indicar)

.....

7- Si viven en el municipio de Torreldones, por favor, indíquenos el nombre de la calle donde viven

Calle:

8- ¿Cómo va por las mañanas al colegio o al instituto?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Caminando | <input type="checkbox"/> En motocicleta |
| <input type="checkbox"/> En bicicleta | <input type="checkbox"/> En autobús escolar |
| <input type="checkbox"/> En coche | <input type="checkbox"/> En autobús de línea |
| <input type="checkbox"/> Otra forma, indicar | |

.....



CAMINO ESCOLAR



Ayuntamiento de Torrelozón

9- Dibuje sobre este plano el camino que utiliza su hijo/a habitualmente para llegar al colegio. Si viene en autobús, basta con que nos indique la línea o ruta que utiliza



Ruta

Línea autobús



10- ¿Cómo hace ese recorrido?

- Por su cuenta solo/a o con otros compañeros/as
 Acompañado/a de adultos
 Otra forma, indicar
-

11- ¿Cuánto tiempo tarda en llegar al colegio o al instituto?

- Menos de 5 minutos Entre 20-30 minutos
 Entre 5-10 minutos Entre 30-40 minutos
 Entre 10-15 minutos Entre 40-50 minutos
 Entre 15-20 minutos Más de 50 minutos

12- Si su hija/o va en vehículo particular ¿cuál es el destino del coche, después de utilizarlo para dejar al niño/a en su centro educativo?

- Vuelta a casa
 Continúa hasta el lugar de trabajo
 Continúa hasta una conexión con transporte público
 El coche queda aparcado en las inmediaciones
 Otra forma, indicar
-

13- ¿Cómo vuelve su hijo/a cuando sale del colegio o instituto?

- Caminando En motocicleta
 En bicicleta En autobús escolar
 En coche En autobús de línea
 Otra forma, indicar
-

14- ¿Cómo hace ese recorrido de vuelta?

- Por mi cuenta solo/a o con otros compañeros/as
 Acompañado/a de adultos
 Otra forma, indicar
-

15- ¿Cuánto tiempo tarda en volver?

- Menos de 5 minutos Entre 20-30 minutos
 Entre 5-10 minutos Entre 30-40 minutos
 Entre 10-15 minutos Entre 40-50 minutos
 Entre 15-20 minutos Más de 50 minutos

16- Si su hijo o hija no va solo/a a su centro escolar ¿por qué no lo hace?

Por favor, indíquenos si está muy de acuerdo, de acuerdo o en desacuerdo con las siguientes respuestas

	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
No va solo/a porque el centro escolar está muy lejos de la vivienda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No va solo/a porque el itinerario no es seguro para que vaya caminando o en bicicleta por su cuenta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No va solo/a porque es todavía muy pequeño/a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No va solo/a porque creo que hay mucha inseguridad ciudadana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No va solo/a porque esto complicaría la organización familiar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No va solo/a porque es muy despistado/a	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No va solo/a porque tardaría mucho tiempo en llegar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No va solo/a porque lleva mucho peso en la mochila	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No va solo/a porque hace demasiado frío en invierno o demasiado calor en verano	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
No va solo/a porque a él/ella no le gusta o no se atreve a ir por su cuenta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Otro motivo, indicar:

.....



17- ¿Qué iniciativas estaría dispuesto a apoyar para mejorar la seguridad de quienes caminan o van en bicicleta a los centros educativos y, a su vez, aliviar los problemas de congestión de tráfico que se producen todos los días en el entorno de los colegios?

Por favor, indíquenos si está muy de acuerdo, de acuerdo o en desacuerdo o totalmente en desacuerdo con las siguientes iniciativas:

	Muy de acuerdo	De acuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
Utilizar el transporte público como alternativa al coche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apuntarle a la ruta escolar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Organizar con otros padres/madres viajes compartidos en coche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Permitirle que vaya a pie con otros niños y niñas, acompañados de un adulto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Permitirle que vaya en bici con otros niños y niñas, acompañados de un adulto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dejarles a una distancia prudente del colegio, no en la misma puerta, y que hagan el último tramo a pie con sus compañeros/as	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dejar a mi hijo/a ir a pie o en bicicleta por su cuenta o con otros amigos/as	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Otras formulas para reducir los viajes en coche:

18- Indíqueme, por favor, el nivel de estudios de:

Madre/tutora		Padre/tutor	
Sin estudios	<input type="checkbox"/>	Sin estudios	<input type="checkbox"/>
Graduado escolar	<input type="checkbox"/>	Graduado escolar	<input type="checkbox"/>
Secundaria	<input type="checkbox"/>	Secundaria	<input type="checkbox"/>
Titulación media	<input type="checkbox"/>	Titulación media	<input type="checkbox"/>
Titulación universitaria	<input type="checkbox"/>	Titulación universitaria	<input type="checkbox"/>

19- Indíquenos el país de origen:

Padre/tutor Madre/tutora.....

20- En su casa ¿cuántos coches hay?

- Ninguno
- Dos
- Uno
- Más de dos

¡MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



ENCUESTA A ESTUDIANTES SOBRE MOVILIDAD

Cuestionario Núm. (No rellenar este espacio)

Fecha : ___ / ___ / 2012

Al rellenar este cuestionario, participas en un estudio sobre accesibilidad a tu colegio o instituto. Por ello, te agradecemos que seas sincero/a, pienses las respuestas y contestes con libertad, pues tu opinión es muy valiosa.

Marca con una cruz la respuesta que prefieras para cada una de las preguntas.

Esto no es un examen ni una prueba y tu nombre no aparece en ningún sitio. Nadie conocerá tus respuestas. Si tienes dudas o no entiendes una pregunta, pide ayuda a tu profesor/a o a la persona que te entrega los cuestionarios.

1- ¿En qué centro educativo estás?

- CEIP Los Ángeles
- Colegio Peñalar
- IES Diego Velázquez

2- ¿En qué curso estás?

- 3ª Primaria
- 4ª Primaria
- 5ª Primaria
- 6ª Primaria
- 1º ESO
- 2º ESO
- 3º ESO
- 4º ESO

3- Sexo

- Femenino
- Masculino

4- ¿Cuántos años tienes?

5- ¿En qué municipio vives?

- Torrelotones
- Madrid
- Las Rozas
- Galapagar
- Hoyo de Manzanares
- Otro municipio (indicar)

.....

6- Si vives en el municipio de Torrelotones, por favor, indicanos el nombre de la calle donde vives

Calle:

7- ¿Cómo vienes por las mañanas al colegio o al instituto?

- Caminando
- En bicicleta
- En coche
- Otra forma, indicar
- En motocicleta
- En autobús escolar
- En autobús de línea

.....

8- ¿Cómo haces ese recorrido?

- Por mi cuenta solo/a o con otros compañeros/as
- Acompañado/a de adultos
- Otra forma, indicar

.....

9- ¿Cuánto tiempo tardas en llegar de tu casa al colegio o al instituto?

- Menos de 5 minutos
- Entre 5-10 minutos
- Entre 10-15 minutos
- Entre 15-20 minutos
- Entre 20-30 minutos
- Entre 30-40 minutos
- Entre 40-50 minutos
- Más de 50 minutos



CAMINO ESCOLAR

Ayuntamiento de
Torreldones

11- ¿Cómo vuelves cuando finalizan las clases?

- | | |
|---------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Caminando | <input type="checkbox"/> En motocicleta |
| <input type="checkbox"/> En bicicleta | <input type="checkbox"/> En autobús escolar |
| <input type="checkbox"/> En coche | <input type="checkbox"/> En autobús de línea |
| | <input type="checkbox"/> Otra forma, indicar |

.....

12- ¿Cómo haces ese recorrido de vuelta?

- Por mi cuenta solo/a o con otros compañeros/as
- Acompañado/a de adultos
- Otra forma, indicar

.....

13- ¿Cuánto tiempo tardas en volver?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Menos de 5 minutos | <input type="checkbox"/> Entre 20-30 minutos |
| <input type="checkbox"/> Entre 5-10 minutos | <input type="checkbox"/> Entre 30-40 minutos |
| <input type="checkbox"/> Entre 10-15 minutos | <input type="checkbox"/> Entre 40-50 minutos |
| <input type="checkbox"/> Entre 15-20 minutos | <input type="checkbox"/> Más de 50 minutos |

14- ¿Cómo te gustaría ir y volver al colegio o instituto? (elige sólo una respuesta, aquella que más te gustaría)

- | | |
|---------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Caminando | <input type="checkbox"/> En motocicleta |
| <input type="checkbox"/> En bicicleta | <input type="checkbox"/> En autobús escolar |
| <input type="checkbox"/> En coche | <input type="checkbox"/> En autobús de línea |
| | <input type="checkbox"/> Otra forma, indicar |

.....

15- ¿Cómo te gustaría hacer ese recorrido?

- Por mi cuenta solo/a o con otros compañeros/as
- Acompañado/a de adultos
- Otra forma, indicar

.....

16- Tanto si vienes caminando como si no ¿qué **ventajas** tiene o tendría para ti acudir caminando al colegio o al instituto? (puedes elegir hasta tres respuestas)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Me divierte, me gusta caminar | <input type="checkbox"/> Es gratis, no cuesta dinero |
| <input type="checkbox"/> Estar en forma | <input type="checkbox"/> Puedo ir a mi ritmo, sin horarios |
| <input type="checkbox"/> Ir charlando con amigos/os | <input type="checkbox"/> No contamina y no hace ruido |
| <input type="checkbox"/> Ir sin adultos | <input type="checkbox"/> No le encuentro ninguna ventaja |
| | <input type="checkbox"/> Otras ventajas, indicar |

.....

17- ¿Qué **dificultades** tienes tú para venir **andando** al colegio o al instituto? (puedes indicar hasta tres respuestas)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> No me gusta caminar | <input type="checkbox"/> Mis padres no me dejan |
| <input type="checkbox"/> El itinerario no es seguro para los peatones | <input type="checkbox"/> La gente te mira mal si vas andando |
| <input type="checkbox"/> El camino es feo y desagradable | <input type="checkbox"/> Tardo mucho tiempo en llegar |
| <input type="checkbox"/> Hay cruces peligrosos | <input type="checkbox"/> Llevo mucho peso |
| <input type="checkbox"/> Está muy lejos | <input type="checkbox"/> No encuentro ninguna dificultad para ir andando |
| | <input type="checkbox"/> Otro motivo, indicar |

.....



CAMINO ESCOLAR



Ayuntamiento de
Torrelotones

18- Tanto si vienes en bicicleta como si no, ¿qué **ventajas** tiene o tendría para ti acudir **en bicicleta** al colegio o al instituto? (puedes indicar hasta tres respuestas)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Me divierte, me gusta pedalear | <input type="checkbox"/> Puedo ir a mi ritmo, sin horarios |
| <input type="checkbox"/> Estar en forma | <input type="checkbox"/> Llego rápido en bicicleta |
| <input type="checkbox"/> Ir con otros compañeros/as | <input type="checkbox"/> No contamina y no hace ruido |
| <input type="checkbox"/> Ir sin adultos | <input type="checkbox"/> No le encuentro ninguna ventaja |
| <input type="checkbox"/> Es gratis, no cuesta dinero | <input type="checkbox"/> Otra ventaja, indicar |

.....

19- ¿Qué **dificultades** encuentras tú para poder **venir en bicicleta**? (puedes indicar hasta tres respuestas)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> No tengo bicicleta | <input type="checkbox"/> Pareces un poco raro si vas en bici |
| <input type="checkbox"/> El itinerario no es seguro | <input type="checkbox"/> Tardo mucho tiempo en llegar |
| <input type="checkbox"/> Hay demasiados coches | <input type="checkbox"/> Llevo mucho peso |
| <input type="checkbox"/> Hay cruces peligrosos | <input type="checkbox"/> No hay aparcabici y te la pueden robar |
| <input type="checkbox"/> Está muy lejos | <input type="checkbox"/> No hay sitio en casa para guardar la bici |
| <input type="checkbox"/> Mis padres no me dejan | <input type="checkbox"/> No encuentro ninguna dificultad para acudir en bicicleta |
| | <input type="checkbox"/> Otro motivo, indicar |

.....

20- En tu casa ¿cuántos coches hay?

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ninguno | <input type="checkbox"/> Uno |
| <input type="checkbox"/> Dos | <input type="checkbox"/> Más de dos |

21- ¿Tienes bicicleta?

- Sí
 No
¿por qué?

¿Te gustaría tenerla?

- Sí
 No

.....

¡MUCHAS GRACIAS POR TU COLABORACIÓN!



ANEXO 2. Diseño de la muestra

MUESTRA CUESTIONARIOS COLEGIOS

1. Definición del Universo

El universo de la encuesta sería los alumnos y alumnas de los tres colegios (Peñalar, Diego Velázquez y Los Ángeles) de la ESO y de 3º a 6º de Primaria (hemos eliminado 1º y 2º de Primaria y Bachillerato).

En total son **1.799 alumnos/as**.

2. Definición de la Muestra

La muestra para un nivel de confianza del 95% para el total de 1.799 alumnos/as, según la fórmula de poblaciones finitas sería de **317**.

$$n = \frac{Z^2 PQ N}{1 + E^2 (N-1) / Z^2 PQ}$$

Se distribuiría de la siguiente forma entre los colegios:

COLEGIO	Nº alumnos/as	Porcentaje	Nº cuestionarios
Colegio Peñalar	689	38,30%	121
I.E.S Diego Velázquez (público)	850	47,25%	150
C.E.I.P Los Ángeles (público)	260	14,45%	46
Totales	1799	100,00%	317

Muestra cuestionarios 316,7063093

3. Muestra por colegios

En cada colegio, habría que distribuir los cuestionarios de la siguiente forma:

Colegio Peñalar (concertado)					
Curso	Líneas	Alumnos-aprox.	Porcentaje	Nº cuestionarios	Clases a encuestar
1º ESO	3	83	12%	15	1
2º ESO	3	83	12%	15	1
3º ESO	3	83	12%	15	1
Total ESO		249			
3ºP	4	110	16%	19	1
4ºP	4	110	16%	19	1
5ºP	4	110	16%	19	1
6ºP	4	110	16%	19	1
Total Primaria		440			
TOTAL		689	100%	121	



I.E.S Diego Velazquez (público)					
Curso	Línea	Alumnos-aprox.	Porcentaje	Nº cuestionarios	Clases a encuestar
1º ESO	6	200	24%	35	2
2º ESO	7	220	26%	39	2
3º ESO	7	210	25%	37	2
4º ESO	8	220	26%	39	2
Total ESO		850			
TOTAL		850	100%	150	

C.E.I.P Los Ángeles (público)					
Curso	Línea	Alumnos-aprox.	Porcentaje	Nº cuestionarios	Clases a encuestar
4ºp	4	104	40%	18	1
5ºP	3	78	30%	14	1
6ºP	3	78	30%	14	1
TOTAL		260	100%	46	



ANEXO 3. Bases del concurso del logo

Concurso para el diseño de un logotipo, un nombre y un lema para los proyectos de camino escolar de Torrelodones

En el municipio de Torrelodones se va a llevar a cabo un concurso para la elección de un nombre, un lema y un logotipo que sea la imagen representativa de los proyectos de camino escolar que lleve a cabo este municipio.

Las bases para poder participar en este concurso son las siguientes:

1. ¿Cuál es el objetivo de este concurso?

El objetivo es la creación del nombre, lema y logotipo de los proyectos de camino escolar que se van a desarrollar en el municipio de Torrelodones. (Adjuntamos, al final de las bases, información sobre el contenido de estos proyectos de movilidad a los centros educativos)

2. ¿Quiénes pueden participar?

El concurso está abierto a todos los **alumnos de secundaria y bachillerato del IES Diego Velázquez y colegio Peñalar**, dado que es en estos centros donde se ha comenzado a desarrollar una iniciativa de camino escolar.

Los trabajos pueden ser realizados de forma individual o en pequeños equipos, de máximo tres personas.

3. ¿Cómo debe ser la propuesta a presentar?

- El diseño deberá ser original e inédito
- La propuesta deberá hacer referencia o sugerir de forma reconocible que se trata de un proyecto vinculado al municipio de Torrelodones.
- Se aconseja utilizar colores que sean fácilmente trasladables a escala de grises, para su realización posterior tanto en color como en blanco y negro.

4. ¿Qué material hay que entregar?

Cada diseño deberá presentarse de la siguiente forma:

- En papel, de tamaño DINA 4: Nombre, lema y Logotipo.
- En formato electrónico (guardado en un CD): Logotipo, nombre y lema en pdf o en alguno de los programas habituales de diseño gráfico.
- El logotipo presentado podrá ir acompañado de una breve explicación, de extensión no superior a una página.

Como ejemplo:

El ayuntamiento de Aranjuez ha desarrollado un proyecto de camino escolar y ha recogido la siguiente propuesta:



Nombre: "Arandando"

Lema: "Andando seguro a los colegios de Aranjuez"

Logotipo:



5. ¿Cuál es el plazo de presentación de las propuestas?

El plazo de admisión de trabajos estará abierto hasta el viernes 19 de octubre de 2012.

6. ¿Cómo hay que entregar la propuesta?

La propuesta se entregará en un sobre etiquetado, con el título: "CONCURSO LEMA Y LOGOTIPO DE LOS PROYECTOS DE CAMINO ESCOLAR". Dentro de dicho sobre se incluirá, junto al CD y a los trabajos solicitados en papel, un sobre cerrado (más pequeño) con los datos personales de los integrantes del equipo (nombre completo, dirección, correo electrónico y teléfono) y el nombre y lema realizado para el concurso.

7. ¿Dónde hay que entregar las propuestas?

Los trabajos se entregarán en la secretaría de los centros escolares participantes o en el Ayuntamiento de Torrelodones, en el área de urbanismo, dentro de los plazos establecidos, esto es, antes del viernes 19 de octubre.

8. ¿Quién formará parte del jurado?

El jurado estará formado por:

- Ángel Guirao, Concejal de Comunicación del Ayuntamiento de Torrelodones
- Luis Pereira
- Marta Román, geógrafa y experta en proyectos de camino escolar
- Marcos Montes, arquitecto urbanista
- Luis Álvarez, experto en marketing y comunicación

9. ¿Cómo se difundirá el fallo del jurado?

La resolución del jurado se hará pública en la página web del Ayuntamiento, en la revista municipal y en los tablones de anuncios de cada uno de los centros.

El equipo organizador de este concurso se reserva el derecho a declarar el premio desierto y convocar un nuevo concurso o nuevas bases al que deberán presentarse nuevos trabajos.



10. ¿Cuál es el premio?

El premio será **una bicicleta para cada uno de los miembros del equipo ganador**. Así mismo, el jurado entregará una acreditación escrita a los ganadores del concurso.

11. ¿De quién es la propiedad intelectual del trabajo premiado?

El trabajo premiado quedará en propiedad exclusiva y permanente del Ayuntamiento de Torrelozón y todos los trabajos participantes podrán ser mostrados en una exposición pública, antes de su devolución.

12. ¿Cuándo se devolverán los trabajos no premiados?

Se podrán recoger los trabajos no premiados en los 30 días siguientes a la exposición pública de los mismos.

13. ¿Qué conlleva participar en el concurso?

La participación en el concurso lleva implícita la aceptación de todas estas bases y la aceptación del fallo del jurado.



MATERIAL ADICIONAL.

El Ayuntamiento de Torreldones está planteando un cambio en la movilidad del municipio y apostando por que ésta sea más sostenible. El proyecto de camino escolar va dirigido a transformar las pautas de movilidad de los estudiantes.

¿Qué significa esto?

El coche ha invadido nuestras ciudades y pueblos y algo tan cotidiano como acceder al colegio cada mañana se ha convertido en un momento desagradable debido a que cada vez se utiliza más el coche y eso produce problemas de ruidos, humos y congestión.

El tráfico convierte a la calle en un espacio peligroso para quienes caminan o pedalean y, en un círculo vicioso, se deja de ir andando o en bicicleta porque “todo el mundo va en coche”, incrementándose así el problema.

¿Hay solución?

Claro que hay solución, aunque ésta no es sencilla. Hay que intervenir en ese círculo vicioso para que sea más fácil, seguro y sencillo caminar o ir en bicicleta al colegio. En este sentido, se está mejorando el entorno de los centros educativos y se va a intervenir en las calles de acceso para que más niños/as y jóvenes puedan acudir por sus propios medios al colegio, sin tener que ir en el vehículo familiar. También se va a trabajar con estudiantes, profesorado y familias para promover cambios en las pautas de movilidad y promover los modos activos.

¿Dónde se está desarrollando el proyecto?

El proyecto de Camino Escolar de Torreldones se ha iniciado en tres centros educativos que están ubicados en una misma zona: Peñalar, IES Diego Velázquez y Los Ángeles. En un futuro, otros centros educativos se podrán ir sumando a esta iniciativa.

Los proyectos se desarrollan contando con la participación de la comunidad escolar, dado que es fundamental la colaboración de todas y todos para promover cambios en la movilidad municipal. Junto a los responsables y a los técnicos municipales, se creará una mesa de participación donde estarán alumnos, padres y madres, educadores y ciudadanía en general.

¿Dónde puedo encontrar más información?

Si quieres saber más sobre proyectos de camino escolar, te recomendamos que consultes esta publicación del Ministerio de Fomento:

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESPECIALES/CAMINO_ESCOLAR/I

Para saber más sobre este proyecto en Torreldones, está este Blog:

<http://caminoescolartorreldones.blogspot.com.es/>



ANEXO 4. Documentos del Foro de Participación

Constitución del Foro de Participación del

Camino Escolar de Torrelodones

Estructura y metodología del encuentro

Torrefórum. 18 de octubre de 2012

Programa

18.15h – Llegada y acreditación de participantes

18.30h – Bienvenida por parte de la Alcaldesa y exposición de los motivos de este encuentro

19.50h – Exposición de la dinámica del Foro

19.00h - Dinámica 1. Qué me gustaría encontrar cada mañana en mi camino al colegio o al instituto.

Post-it verdes. 15 minutos

Entre iguales y por parejas (estudiantes con estudiantes, padres/madres, profesores/as, técnicos/as entre ellos/as). Tienen que escribir en una frase o dibujar aquello que les gustaría encontrar en su camino. Cada pareja tiene entre 3 o 4 post-it de un color. Tienen que estar de acuerdo los dos en las respuestas y, una vez que lo han escrito, lo van poniendo sobre el gran panel.

19.15h - Dinámica 2. Qué cosas no me gustaría encontrar en mi camino al colegio o al instituto

Post-it rojos. 15 minutos

Entre distintos. Se mezclan los grupos. Tienen que hablar con alguien no conocido que represente otro grupo, se presentan y entre los dos tienen que decir qué cosas no les gustaría encontrar en el camino al colegio o al instituto. De nuevo, hay que expresarlo de forma gráfica en frases, dibujos o símbolos. Cuando han terminado y lo han consensuado, lo ponen en el cartel en el lugar que deseen.



19.30h - Dinámica 3. Qué podemos proponer o hacer para encontrar aquello que deseamos cada mañana en nuestro camino al colegio o, dicho de otra manera, para no encontrar aquello que no queremos.

Post-it amarillos. 20 minutos

Entre distintos. Se mezclan los grupos y se juntan 3 ó 4 personas. Tienen que estar todos de acuerdo y elaborar entre 2 ó 3 propuestas por grupo. Una vez que las han escrito o dibujado, las colocan en el gran panel

19.45h – Exposición de los vocales de cada grupo de las propuestas y resultados del taller.

Las personas que dinamizan el taller hacen un breve resumen de los grandes temas tratados por los distintos grupos. Qué coincidencias hay, qué diferencias y cuáles son los temas que más interés o más preocupación suscitan.

20.00h - Despedida y clausura. Concejal de movilidad y medio ambiente de Torrelozones.



FORO DE PARTICIPACIÓN DEL CAMINO ESCOLAR DE TORRELODONES

Reglas del juego

1. Cada persona dice lo que piensa y todas tienen un tiempo para expresar su opinión abiertamente y para escuchar a los demás.
2. Lo que piensa un niño o una niña es tan válido como lo que piensa un adulto. En los ejercicios por parejas o pequeños grupos, comenzará siempre a hablar la persona de menor edad.
3. Nadie minusvalora la propuesta de otra persona y se evitan todos los comentarios valorativos del tipo: "qué tontería" o "vaya ocurrencia".
4. Las propuestas o ideas escritas en un papel (post-it) son fruto de un acuerdo. Nadie impone su visión y nadie renuncia a la suya por completo, sino que el juego consiste en construir una nueva entre las personas que están hablando.
5. Hay unos tiempos establecidos para cada ejercicio y hay que cumplirlos para ir todos acompasados y que, entre todos, podamos sacar conclusiones de este encuentro.



Cuestionario de Evaluación

Torreforum – 18 de octubre de 2012

Con el fin de ayudarnos a evaluar el proceso de participación del proyecto CAMINO ESCOLAR, le rogamos que responda a las siguientes preguntas sobre sus impresiones respecto al Foro de participación.

Varias de estas preguntas requieren que rellene unas casillas con una escala de valoración, donde el valor más negativo corresponde a 1 (Mal) y el valor más positivo corresponde al 5 (Excelente).

Contenido

1. ¿La ha resultado interesante el tema tratado en el Foro?
- | | | | | | | |
|------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------|
| Nada | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Mucho |
| | <input type="checkbox"/> | |
2. ¿La ha parecido interesante el debate y los resultados obtenidos?
- | | | | | | | |
|------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------|
| Nada | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Mucho |
| | <input type="checkbox"/> | |
3. ¿La ha resultado adecuada la duración?
- | | | | | | | |
|------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|----------|
| Inadecuada | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Adecuada |
| | <input type="checkbox"/> | |

Dinámica

4. ¿Ha tenido oportunidad de expresar su punto de vista?
- | | | | | | | |
|------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------|
| Nada | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Mucha |
| | <input type="checkbox"/> | |
5. ¿Ha tenido posibilidad de escuchar y entender otras visiones?
- | | | | | | | |
|------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------|
| Nada | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Mucha |
| | <input type="checkbox"/> | |
6. ¿Le ha resultado agradable participar en este encuentro?
- | | | | | | | |
|------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-------|
| Nada | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Mucho |
| | <input type="checkbox"/> | |

Comentarios generales

7. ¿Qué opinión tiene sobre este Foro participación?
- | | | | | | | |
|------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------|
| Mala | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | Excelente |
| | <input type="checkbox"/> | |

8. ¿Qué es lo que más le ha gustado del Foro?

9. ¿Qué es lo que menos le ha gustado del Foro?

10. ¿Le gustaría que le volviésemos a invitar a un nuevo encuentro dentro de unos meses?

Por último, indique, por favor, si es alumno, profesor, del AMTA o del Ayuntamiento

Muchas gracias por responder a estas preguntas