

Safe Routes to School

Talking Points



www.pedbikeimages.org / Cynecki

Creating environments that allow children to walk safely to school will improve health outcomes for children.

For more information and resources on the relationship between the built environment and public health:



public health
law & policy

planning for
healthy places

Planning for Healthy Places
A program of Public Health Law & Policy

2201 Broadway, Suite 502
Oakland, CA 94612
(510) 302-3308

www.healthyplanning.org

Primary Message:

Promoting walking to children builds lifelong healthy habits, and normalizes walking as part of the family's lifestyle. Creating environments that allow children to walk safely to school will improve health outcomes for children, potentially reducing asthma, obesity, and injury rates.

Health problems include:

Obesity. Obesity rates among children have more than doubled in the past 20 years, according to the National Longitudinal Study of Youth. Today, one in five children and one in three teens is overweight or at risk of becoming overweight.

Asthma. Between 1980 and 1994, the prevalence of asthma in the United States increased 74 percent among children ages 5 to 14.

Injuries. In 2002, 599 children ages 14 and younger died from pedestrian injuries, according to Safe Kids USA. Of these, 77 percent died in motor vehicle-related traffic crashes. In 2003, nearly 38,400 children ages 14 and younger were treated in hospital emergency rooms for pedestrian-related injuries.

Some of these health problems are linked to environmental factors.

- The 1996 Surgeon General's Report on Physical Activity and Health reported that 78 percent of children **fall short of the recommended minimum** of 30 to 60 minutes of physical activity daily and an additional daily recommendation of 20 minutes of vigorous exercise.
- In an October 2002 survey by the Surface Transportation Policy Project, a transportation safety think tank, 71 percent of Americans said they **walked or rode a bike** to school as children, while only 10 to 17 percent of children do so today. Even among kids living within a mile of their school, only 25 percent are regular walkers.

- **Poor air quality** can make it dangerous to walk to school and engage in other outdoor physical activities, especially for children with asthma. In 2002, approximately 52 percent of Americans lived in counties that did not meet Environmental Protection Agency (EPA) air quality standards, according to the American Lung Association.

How does the built environment contribute to these problems?

- **Child pedestrian injuries** occur more often in residential areas and on local roads that are straight, paved, and dry, according to Safe Kids USA.



www.pedbikeimages.org / Dan Burden

- A national survey found that nearly 60 percent of parents and children **walking to school** encountered at least one serious hazard, including a lack of sidewalks or crosswalks. Speeding drivers and wide roads that were difficult to cross were also problems.
- A national observational survey found that 90 percent of **crosswalks** within the vicinity of an elementary or middle school had at least one of four common hazards:
 - Crosswalks were in poor condition or not present
 - Curb ramps were outside the crosswalk or not present
 - Speed limits during school hours were 35 mph or higher
 - Drivers failed to stop, or stopped and made illegal turns
- **Speed kills pedestrians.** According to one study, a pedestrian hit by a car traveling 15 mph has a 4 percent chance of dying, while a pedestrian hit by a car traveling 44 mph has an 83 percent chance of dying.
- **Traffic-calming measures** such as speed humps are associated with an estimated 53 to 60 percent reduction in the risk of injury or death among children struck by an automobile in their neighborhood.

- **Parents driving their kids to school** make up 20 to 25 percent of the morning commute, according to the Local Government Commission. It's a vicious cycle: the more traffic there is, the more parents decide it is unsafe for their children to walk to school and opt to drive them instead.
- **Community design has changed.** The number of schools decreased by about 1,000 between the years 1968 and 2001, while the number of students increased by over two million, according to the Centers for Disease Control and Prevention (CDC). Consequently, fewer students live within a mile of their school.

Effectiveness of Safe Routes to School

The Transportation Authority of Marin County, California, issued a report on the impact of its Safe Routes to School program. Over the program's first two years, the percentage of children walking or biking to school increased from 21 to 38 percent. Adults reported that they appreciated the reduced traffic congestion around schools.

What can decision makers do to improve children's health and support walking to school?

Safe Routes to School puts forth the "Four Es" as the key to a solution: **Engineering, Enforcement, Education, and Encouragement.**

State and local officials can create environments that improve child safety by revising laws, ordinances, and practices to promote the following:

- The construction of **sidewalks**
- Neighborhood **schools**
- **Traffic-calming measures**, such as roundabouts and speed humps
- Requirements that city planners, engineers, real estate developers, and landscape architects consider **pedestrian safety** when designing new communities or modifying existing ones

Closing Message:

Parents are more likely to allow their children to walk or bike to school if there is a safe route. Creating safe routes to school is a children's health issue.

Rutas Seguras a la Escuela

Temas de discusión



www.pedbikeimages.org / Cynecki

Con la creación de ambientes que permitan a los niños caminar con seguridad a la escuela, podemos mejorar los resultados de salud de los niños.

Para más información y recursos con respecto a la relación entre el ambiente urbano y la salud pública, comuníquese al:



public health
law & policy

planning for
healthy places

Planning for Healthy Places
A program of Public Health Law & Policy

2201 Broadway, Suite 502
Oakland, CA 94612
(510) 302-3308

www.healthyplanning.org

Mensaje principal:

Cuando motivamos a los niños a caminar, establecemos costumbres saludables para toda la vida y el caminar se normaliza como parte del estilo de vida familiar. La creación de ambientes que permitan a los niños caminar con seguridad a la escuela van a mejorar los resultados de salud para los niños y posiblemente reducir las tasas de asma, obesidad y lesiones.

Entre los problemas de salud están:

La obesidad. Las tasas de obesidad entre los jóvenes han aumentado por más del doble en los últimos 20 años, según la investigación National Longitudinal Study of Youth (la investigación nacional longitudinal de los jóvenes). Actualmente, 1 de cada 5 niños y 1 de cada 3 adolescentes se encuentran en un estado de sobrepeso o en riesgo de llegar a tal punto.

Asma. Entre 1980 y 1994, la frecuencia de asma en los Estados Unidos aumentó un 74 por ciento entre los niños de 5 a 14 años de edad.

Lesiones. En 2002, 599 niños de 14 años y menores murieron de lesiones peatonales, según SafeKids USA. De este número, el 77 por ciento murieron en accidentes que involucraban automóviles. En el año 2003 casi 38,400 niños de 14 años y menores recibieron tratamiento en una sala de emergencias por lesiones peatonales.

Algunos de estos problemas de salud están relacionados con factores ambientales.

- Según el informe llamado 1996 *Surgeon General's Report on Physical Activity and Health* (informe sobre la actividad física y la salud de 1996 del Director General de Salud Pública), el 78 por ciento de los niños **no realizan la cantidad mínima de actividad física** de 30 a 60 minutos diarios y de ejercicio vigoroso, otros 20 minutos adicionales diarios que se recomienda
- Según una encuesta realizada en octubre de 2002 por el instituto de investigación de asuntos de seguridad de transporte, *Surface Transportation Policy Project*, el 71 por ciento de los estadounidenses **caminaron o montaron en bicicleta** a la escuela cuando eran niños, mientras que sólo del 10 al 17 por ciento de los niños lo hacen actualmente. Aun entre los niños que viven a menos de una milla de su escuela, sólo el 25 por ciento caminan regularmente.
- **Cuando la calidad del aire es mala** puede ser peligroso caminar a la escuela y participar en otras actividades físicas al aire

libre, especialmente para los niños con asma. Según la *Asociación Americana del Pulmón*, en el año 2002, aproximadamente el 52 por ciento de los estadounidenses vivían en condados que no cumplían con las normas de calidad de aire impuestas por la *Agencia para la Protección del Medioambiente* (por sus siglas en inglés, EPA).

¿Cómo puede el ambiente construido contribuir a estos problemas?

- **Las lesiones peatonales de niños** ocurren con más frecuencia en zonas residenciales y en carreteras locales que son rectas, pavimentadas y están secas, según Safe Kids USA.
- Una encuesta de ámbito nacional encontró que el 60 por ciento de padres y niños que **caminan a la escuela** enfrentan por lo menos un peligro serio en el camino, incluyendo a la falta de aceras o cruces peatonales. También resultaron problemático los conductores que manejan a alta velocidad y las carreteras anchas y difíciles de cruzar.



www.pedbikeimages.org/ Dan Burden

- Según un estudio observacional de ámbito nacional, en el 90 por ciento de todos **los cruces peatonales** ubicados cerca de una escuela primaria o intermedia se encontró al menos uno de cuatro peligros comunes:
 - Cruces peatonales que están en malas condiciones o que no existen en absoluto
 - Aceras sin rampas o con rampas que se encuentran fuera de los cruces peatonales
 - Calles con límites de velocidad que exceden 35 millas por hora durante horas de escuela
 - Conductores que no hacen el “alto”, o hacen el “alto” seguido por una vuelta ilegal
- **La velocidad mata a los peatones.** Según una investigación, un peatón atropellado por un auto viajando a una velocidad de 15 millas por hora tiene una probabilidad de muerte de 4 por ciento, mientras que un peatón atropellado por un auto viajando a 44 millas por hora tiene una probabilidad de 83 por ciento de muerte.

- **Medidas para calmar el tráfico vehicular**, tal como los topes, están relacionadas a una reducción de aproximadamente 53 a 60 por ciento en el peligro de lesiones o muerte para los niños atropellados por automóviles en sus vecindarios.
- **Los padres que llevan sus hijos a la escuela en auto** constituyen de 20 al 25 por ciento de todo el tráfico vehicular matutino, según la Comisión de Gobiernos Locales. Es un círculo vicioso: entre más tráfico haya, más son los padres que deciden que dejar a sus hijos caminar a la escuela no es seguro y por lo tanto los llevan en auto.
- **El diseño de comunidades ha cambiado.** El número de escuelas ha disminuido por 1,000 entre los años 1968 y 2001, mientras que el número de estudiantes ha subido por más de 2 millones, según la agencia, Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés). Por lo tanto, hay menos estudiantes que viven a menos de una milla de sus escuelas.

La efectividad del programa “Rutas seguras a la escuela”

La agencia pública de transporte del Condado de Marin, en California, publicó un informe sobre el impacto de su programa, “Rutas seguras a la escuela”. Durante los primeros dos años del programa, el porcentaje de estudiantes que caminan o van en bicicleta a la escuela subió de 21 por ciento a 38 por ciento. Los adultos dijeron que ellos también disfrutaron de menos congestión de tráfico vehicular alrededor de las escuelas.

¿Qué pueden hacer los encargados de política pública para mejorar la salud de los jóvenes y ayudarles a que caminen a la escuela?

El programa de “Rutas seguras a la escuela” presenta una solución con cuatro partes: **Ingeniería, Aplicación, Educación y Motivación.**

Los funcionarios de gobiernos locales y estatales pueden ayudar a desarrollar ambientes urbanos que contribuyan a la salud de los jóvenes, a través de la modificación de las leyes, reglamentos y prácticas correspondientes para promover lo siguiente:

- La construcción de **aceras**
- **Escuelas** en los vecindarios
- **Medidas para atenuar el tráfico vehicular**, tales como las glorietas y topes
- La imposición de requerimientos para que planeadores urbanos, ingenieros, urbanizadores y arquitectos de paisajes, tomen en cuenta **la seguridad peatonal** al diseñar nuevas comunidades o al hacer cambios en comunidades existentes

Mensaje de conclusión:

Es más probable que los padres le permitan a sus hijos caminar o andar en bicicleta si existe una ruta segura. La creación de rutas seguras a la escuela es un tema de la salud de los niños.