



SOBRE EL PLAN MUNICIPAL DE ACTUACIÓN DE ENTRADAS Y SALIDAS DE CENTROS ESCOLARES: EL AYUNTAMIENTO SE VUELCA EN DAR SOLUCIONES AL COCHE MIENTRAS SE INHIBE EN LA CREACIÓN DE CAMINOS ESCOLARES PARA LOS QUE VAN ANDANDO O EN BICI

Referencia al Plan de Actuación de entradas y salidas de colegios:
<https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/26/94/82694.pdf>

En primer lugar, lo que llama la atención es que a pesar de que la movilidad escolar es uno de los causantes de congestión del tráfico de VG, según el informe de evaluación del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP), y a pesar de que el Elkargune de Movilidad ha estado trabajando en la revisión de dicho plan, el borrador de este Plan Municipal de Actuación, fechado el 14 de noviembre de 2018, no ha sido remitido al Elkargune hasta 2019 y tras ser pedido insistentemente por sus representantes.

También llama la atención que la revisión del PMSEP, que se supone que tenía que abordar este tema por su importancia en la congestión del tráfico y en la seguridad vial, no haya modelizado el escenario de la sustitución de todos los vehículos privados motorizados por autobuses escolares discrecionales u otros modos sostenibles.

Nos parece poco razonable que este Plan se haya centrado principalmente en dar soluciones a las personas que acuden en vehículos a motor privados (aparcamientos exprés, control con cámaras, descuentos en parkings, cambio de distribución de carriles en calzada, cambio de ubicación de contenedores para aumentar las plazas de aparcamiento) y sin embargo se inhiba de la creación de corredores seguros para los escolares que acuden andando o en bicicleta, para los que sólo ofrece asesoramiento.

Se echa en falta un diagnóstico de la situación, imprescindible para poder encontrar soluciones eficaces. Hay que tener en cuenta que este Plan tan sólo se ha realizado para 5 colegios (todos ellos concertados) y durante un año, por lo que ha habido tiempo suficiente para realizar un diagnóstico. Tan sólo se dice el número de alumnos de cada colegio, pero al parecer no se ha realizado una encuesta para conocer el reparto modal, es decir, cuántos alumnos acuden andando, en bici o en coche. Si se ha realizado dicha encuesta, estos datos no son aportados en este Plan, por lo tanto, puede darse el caso de que estemos dedicando tiempo y esfuerzos a un número mínimo de personas que acuden en turismos, desatendiendo a un número elevado que acude en medios más sostenibles (recordemos que el Ayuntamiento se desentiende de la puesta en marcha de caminos escolares seguros).

Es necesario conocer los modos de desplazamiento que utilizan los escolares, los motivos de esos usos, la posibilidad de utilizar medios de transporte más sostenibles, así como la percepción de la seguridad vial existente en el camino que les une desde su domicilio hasta el centro escolar.

Es necesario conocer los aforos de los vehículos de los padres de los alumnos en varios puntos del entorno del colegio lo que permitirá conocer un número muy aproximado de usuarios del transporte privado para acceder al colegio, así como las prácticas de aparcamiento realizadas por dichos conductores.

También es necesario conocer el tráfico que soportan las vías más próximas a lo largo del día y que deben ser atravesadas por la mayoría del alumnado que se desplaza andando o en bicicleta hasta el colegio.

Sobre las propuestas concretas de este Plan de Actuación

En algunos casos se propone cambiar la ubicación de contenedores de reciclaje, para lo cual consideramos que se debería consultar con los usuarios de dichos contenedores.

Algunos de estos contenedores están en depósito (caso del entorno del colegio Corazonistas) y serán trasladados a otro punto, habría que valorar el impacto en el estacionamiento, si es que se hace a costa de éste, que se producirá en el punto alternativo.

En casi todos los casos se propone como solución una reserva de estacionamiento con un límite de 15 minutos, sin mencionar la capacidad de dicha zona. Hay que tener en cuenta que la afluencia mayoritaria de vehículos, se produce en el tiempo cercano a las horas de entradas y salidas, por lo tanto, es de suponer que si llegan todos a la vez y pueden estar 15 minutos, puede no haber sitio para todos y producirse de nuevo dobles filas en el entorno.

En estos casos de reserva, si dicha reserva se realiza a costa de zona de estacionamiento vecinal, habrá que consultar con el vecindario.

En el caso de Corazonistas, el propio centro, pero en una zona de su propiedad, independiente de la entrada de escolares, tiene una zona de aparcamiento para realizar cargas y descargas y mantenimiento, que según el plano adjuntado en el informe podría albergar unos 25 a 30 vehículos y que podría utilizarse acondicionando el acceso, sin embargo esta medida no ha sido tenido en cuenta en la propuesta final.

Se propone en algunos casos bonos de estacionamiento en los gestionados por TUVISA , lo que evidentemente supone una discriminación frente al resto de usuarios de estos parkings y también una discriminación frente a los que acuden andando, en bus o en bicicleta.

Resulta sorprendente que en ningún caso se haya propuesto como solución el **autobús escolar**. Se menciona algún centro que lo utiliza pero con muy pocos usuarios, por lo que el coste es elevado y algún centro incluso ha dejado de utilizarlo por esa razón, sin embargo el colegio Niño Jesús sí proporciona este servicio de autobús escolar, precisamente **por las limitaciones de aparcamiento en la zona**. Es decir que si no hubiera posibilidad de estacionar, si el Ayuntamiento no hubiera sido permisivo durante años con las infracciones en las puertas de los colegios, este servicio de autobús escolar ni sería tan caro ni habría desaparecido de algunos centros.

En la propuesta de campañas de sensibilización y concienciación no se menciona la pérdida de calidad de vida producida por la afluencia de motorizados, de los propios escolares que acuden en coche como de la ciudadanía en general.

Se echa de menos la implementación de caminos escolares seguros en los que consideramos que sí debe de intervenir la administración ya que se necesita acondicionar elementos para la seguridad tanto de los que van andando como de los que van en bicicleta.

Desde Gasteizko Bizikleteroak consideramos inadecuado que el Ayuntamiento tenga que solucionar los problemas de unos centros escolares que son elegidos por las familias a pesar de la lejanía de los hogares. Son los propios centros los que deberían ofertar o bien zona de aparcamiento en el propio centro o bonos en los parkings cercanos o servicio de autobús escolar.

El Ayuntamiento deberá centrarse en implementar y acondicionar las infraestructuras necesarias para que existan rutas seguras y agradables para aquellos escolares que acuden a pie o en bicicleta o desde paradas de bus urbano y una zona de estacionamiento temporal para autobuses escolares (ampliación de aceras, señalización horizontal y vertical, pasos de peatones, zonas 30 o 20, carriles diferenciados, etc).

Nos parece inadmisibile la afirmación que se repite en las propuestas generales para todos los colegios en la que el Ayuntamiento entiende que los caminos escolares seguros son proyectos que en otros lugares están funcionando, pero que no depende de la Administración su puesta en marcha, cuando en el anexo 3 “Caminos escolares” del reciente Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz 2018-2023, se cita a la Administración como uno de los 3 ámbitos implicados en los proyectos de caminos escolares, siendo los otros dos, el ámbito educativo y el ámbito social, y donde se indica que en la mayoría de casos es la Administración Local quien inicia y lidera la mayor parte de estudios. Un estudio realizado por la Diputación de Barcelona sobre los caminos escolares implementados en Cataluña, pone de manifiesto esta afirmación, ya que concluye que en más de un 65% de los casos, es la Administración la que lleva el liderazgo sobre el camino escolar, y que en más de la mitad de los proyectos que han sido impulsados por el profesorado o por parte de los padres y madres, finalmente ha sido la Administración la que ha liderado el proyecto.

Si a pesar de todo, siguen acudiendo en coche, no se debería permitir parar o estacionar en el entorno próximo a la puerta del centro, por seguridad del alumnado y por evitar la contaminación.

Por último, consideramos que es precisamente en las puertas de los centros escolares, en los que se está educando la ciudadanía futura, donde debería haber tolerancia cero con las conductas incorrectas.

REFERENCIAS SOBRE CAMINOS ESCOLARES

Guías para implementar caminos escolares seguros: La DGT, desde el 2013, y con una página específica de tareas para las administraciones

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/proyectos-de-camino-escolar.shtml>

Guía de ConBici

<http://conbicialcole.conbici.org/pdfs/CaminosEscolares.pdf>

Enlace a las charlas del congreso “La Bicicleta y la Ciudad” celebrado en Vitoria en 2013

<http://conbici2013.blogspot.com/p/programa.html>

La Ciudad de los Niños

<https://www.lacittadeibambini.org/es/>