

Seguridad Vial y el centro escolar, un entorno más seguro.



Universidad Miguel Hernández

Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Elche

Grado en Seguridad Pública y Privada

Trabajo de Fin de Grado

Curso Académico: Cuarto curso

Alumno: José Alejandro Moreno Carrascosa

Tutor: Sr. Enrique Conejero Paz

ÍNDICE

1. RESUMEN	3
2. INTRODUCCIÓN	4
3. MARCO TEÓRICO	5
3.1 Políticas públicas	5
3.2 Problemática de la accidentabilidad del tráfico a nivel mundial	7
3.3 Políticas en seguridad vial a nivel internacional	9
3.3.1 Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (2015)	9
3.3.2 Nueva Agenda Urbana (2016).....	10
3.3.3 Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial – “Salve VIDAS” (2017)	11
3.3.4 Asamblea General de las Naciones Unidas - “Segundo Decenio para Seguridad Vial” (2020)	12
3.4 Políticas en seguridad vial a nivel europeo	14
3.5 Políticas en seguridad vial a nivel nacional	16
4. SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD	17
5. RECOPIACIÓN DE GUÍAS, PROGRAMAS Y MANUALES SOBRE SEGURIDAD VIAL Y EL ENTORNO ESCOLAR.....	18
6. RELACIÓN CENTROS EDUCATIVOS (ALCÀSSER).....	20
7. C. ESCOLAR SANTÍSIMO CRISTO DE LA FE – Infantil / Primaria / E.S.O ..	22
8. CEIP JAUME I – Infantil / Primaria	31
9. CEIP 9 D’OCTUBRE - Infantil / Primaria.....	37
10. IES ALCÀSSER (E.S.O. / Bachillerato).....	44
11. VEHÍCULOS PESADOS Y VÍAS DE CIRCULACIÓN.....	49
12. CARRIL BICI.....	58
13. APORTACIÓN POSIBLES ALTERNATIVAS O MEJORAS ENTORNO CENTRO EDUCATIVO, MOVILIDAD SOSTENIBLE	59
14. CONCLUSIONES	63

15. BIBLIOGRAFIA	65
16. ANEXO – ENCUESTA Y RESULTADO	69
Pregunta nº 1:	70
Pregunta nº 2:	71
Pregunta nº 3:	71
Pregunta nº 4:	73
Pregunta nº 5:	74
Pregunta nº 6:	75
Pregunta nº 7:	76
Pregunta nº 8:	77
Pregunta nº 9:	78
Pregunta nº 10:	79
Pregunta nº 11:	80
Pregunta nº 12:	81
Pregunta nº 13:	82
Pregunta nº 14:	83
Pregunta nº 15:	84
Pregunta nº 16:	85
Pregunta nº 17:	86
Pregunta nº 18:	87
Pregunta nº 19:	88
17. ANEXO – LISTADO DE IMÁGENES.....	89
18. ANEXO – LISTADO DE TABLAS	91
19. ANEXO – GRÁFICOS.....	92

1. RESUMEN

El presente trabajo va a tratar sobre la seguridad vial en el entorno más próximo al centro escolar, en una localidad llamada Alcàsser sita en la Mancomunitat de l'Horta Sud, provincia de Valencia, con una población aproximada de 10.000 habitantes en el año 2021 y una extensión de 9 kilómetros cuadrados y dos polígonos industriales.

Se va a centrar sobre cuatro centros educativos, en los cuales se desarrollan las etapas de Infantil, Primaria, la E.S.O y Bachillerato, analizando las políticas aplicadas actualmente y proponiendo otras que ayuden a obtener posibles mejoras que se puedan implementar sin contravenir los objetivos instaurados actualmente por la Unión Europea y por consiguiente por España en relación entre otras a la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada de la Agenda 2030.

La metodología utilizada consiste en la observación de los entornos urbanos de los centros escolares, estudiando la problemática existente en relación a la inseguridad vial, realización de una encuesta totalmente anónima distribuida por los distintos centros con la finalidad de obtener una percepción sobre distintos parámetros por parte de progenitores, profesorado, personal laboral del centro u otros, sobre medidas adoptadas por el organismo municipal competente hasta el momento, aportando para finalizar medidas para la mejora respecto a la misma.

Abstract

The present work is going to deal with road safety in the immediate environment of the school, in a town called Alcàsser located in the Mancomunitat de l'Horta Sud, province of Valencia, with an approximate population of 10,000 inhabitants in the year 2021 and a extension of 9 square kilometers and two industrial estates.

It will focus on four specific educational centers, in which the stages of infant, primary, E.S.O and Baccalaureate are developed, analyzing the need to put into practice policies that help achieve possible improvements that can be implemented without contravening the objectives currently established. by the European Union and therefore by Spain in relation to the Strategy for Safe, Sustainable and Connected Mobility of the 2030 Agenda.

The methodology used consists of observing the urban environments of the schools, studying the existing problems in relation to road insecurity, carrying out a totally anonymous survey distributed by the different centers in order to obtain a perception of different parameters by the of parents, teachers, staff of the center or others, on measures adopted by the competent municipal body to date, contributing to finalize measures for improvement with respect to it.

Palabras clave:

Entorno escolar / seguridad vial / accidentes tráfico / movilidad / Agenda 2030

2. INTRODUCCIÓN

Existen diferentes conceptos sobre “seguridad”, por un lado encontramos el modelo del derecho a la seguridad (Keymer Avila – 2006) el cual define a la seguridad como un derecho, una necesidad humana y una función del sistema jurídico, encontrándose íntimamente relacionado con la construcción social del miedo, por otro lado el modelo de la seguridad de los derechos, la cual se concibe como una necesidad y un derecho de carácter secundario, respecto a todas la necesidades básicas y reales, que pueden definirse como primarias.

La Organización de las Naciones Unidas a través del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en un informe emitido en 1994 indica que el concepto de “seguridad humana” se refiere a siete elementos: seguridad económica, alimenticia, de la salud, ambiental, personal, comunitaria y política (Favier; 2007:11), por lo que es de gran importancia en nuestra sociedad, teniendo la necesidad como ser humano de sentir la sensación de percibirla.

La seguridad humana es una preocupación universal, con componentes interdependientes, de carácter multidimensional, siendo más útil la prevención que la intervención posterior para velar por la misma.

Si entendemos esta como aquello que está exento de peligro, daño o riesgo, adquiere especial relevancia en nuestro día a día y más cuando hablamos de nuestra

seguridad física en relación a la interacción con lo que nos rodea y sobre todo del cuidado y responsabilidad sobre los menores, al percibirlos como seres indefensos en sus primeros años de vida, debiendo de interactuar casi a diario con el resto de la sociedad y su red viaria, al tener que desplazarse desde el domicilio hasta el centro educativo.

Actualmente en España los menores con edad comprendida entre los 6 y los 16 años tienen la obligación de acudir a un centro educativo, por lo que aproximadamente durante 9 meses al año durante un mínimo de 10 años va a tener que realizar un desplazamiento, tanto de ida como de vuelta, aumentando los mismos cuando el horario es de jornada partida (mañana y tarde).

A lo anterior se le pueden añadir varios años, debido a que los menores en nuestro país se inician normalmente en el nivel educativo en la etapa de infantil (entre los 3 y 5 años) y suelen finalizar sus estudios después de los 16 años, continuando más allá de la edad de formación obligatoria.

3. MARCO TEÓRICO

3.1 Políticas públicas

En este apartado vamos a tratar brevemente sobre políticas públicas, entendiendo que, para dirigir, administrar o gobernar un Estado, una Comunidad o un municipio, se deben de adoptar y tomar una serie de decisiones en diversas materias para la mejora y resolución de problemas entre los que se encuentra la seguridad vial.

Una definición de dicho concepto podría ser el cual indica que: *“Las políticas públicas son el conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios. Desde este punto de vista, las políticas públicas se pueden entender como un proceso que se inicia cuando un gobierno o un directivo público detecta la existencia de un problema que, por su importancia, merece su atención y termina con la evaluación de los resultados que han tenido las acciones emprendidas para eliminar, mitigar o variar ese problema.”*

Manuel Tamayo Sáez, Cap. 11 El análisis de las políticas públicas. En La Nueva Administración Pública. Bañón y Carrillo.

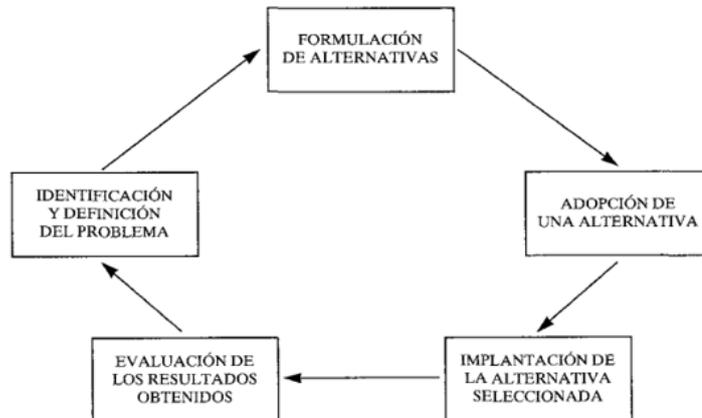
Así mismo **Aguilar, Luis F. (2009: 14)** en la publicación “Marco para el análisis de las políticas públicas” indica que una política pública es:

- a) un conjunto de acciones estructuradas en modo intencional y causal, que se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución es considerada de interés o beneficio público.
- b) acciones cuya intencionalidad y causalidad han sido definidas por la interlocución que ha tenido lugar entre el gobierno y los sectores de la ciudadanía.
- c) acciones que han sido decididas por autoridades públicas legítimas.
- d) acciones que son ejecutadas por actores gubernamentales o por éstos en asociación con actores sociales (económicos, civiles).
- e) que dan origen o forman un patrón de comportamiento del gobierno y la sociedad.

Y por último según **Rose (1984)** los gobiernos no son más que conjuntos de organizaciones que combinan distintos recursos y los transforman en políticas, en programas políticos, en productos, en servicios con la finalidad de atender los problemas ciudadanos, controlando sus comportamientos, satisfaciendo sus demandas y en definitiva logrando unos objetivos sociales, políticos y económicos, pudiendo comprender y englobar las siguientes fases:

1. Identificación y definición del problema.
2. Formulación de las alternativas de solución.
3. Adopción de una alternativa.
4. Implantación de la alternativa seleccionada
5. Evaluación de los resultados obtenidos.

Imagen nº 1



Fuente: Ciclo de políticas públicas

Durante un largo periodo de tiempo los responsables de llevar a cabo las mismas han ido concentrando su atención en cada momento en un determinado ciclo, orientándose inicialmente en la etapa de la adopción de una alternativa, posteriormente a partir del trabajo *Implementation* (1984) de Wildavsky se desvió hacia la fase de la implementación de la alternativa, para posteriormente en la de identificación y definición del problema público.

3.2 Problemática de la accidentabilidad del tráfico a nivel mundial

A finales del año 2018 la Organización Mundial de la Salud (OMS) presentó un informe sobre el Estado Mundial de la Seguridad Vial, en el que resaltaba que el número de muertes anuales por accidentes de tráfico había alcanzado los 1,35 millones.

Las lesiones por accidentes de tráfico es la causa principal de muerte en personas entre 5 y 29 años, siendo los grupos más afectados de manera diferencial los peatones, ciclistas y motoristas, sobre todo los que residen en países en desarrollo, indicando que el coste pagado por la movilidad es muy alto, tachado como “inaceptable” por el Director General de la OMS, el doctor **Tedros Adhanom Ghebreyesus**, principalmente porque ya existen medidas de prevención aprobadas y adoptadas, siendo estas insuficientes, por lo que sería necesario una acción drástica para implementar medidas con el objetivo de conseguir un objetivo global.

A su vez el embajador global de dicha organización para Enfermedades no transmisibles y lesiones, el señor **Michael R. Bloomberg** indica que: *“La seguridad vial es un problema que no recibe la atención que merece, y realmente es una de nuestras grandes oportunidades para salvar vidas en todo el mundo”, “Sabemos qué intervenciones funcionan. Las políticas sólidas y la aplicación, el diseño de vías de tránsito inteligentes y campañas poderosas de sensibilización pública pueden salvar millones de vidas en las próximas décadas”.*

En el mismo informe se indica que en los lugares donde se han registrado progresos es en gran medida por la aplicación de una mejor legislación sobre los factores de riesgo clave, entre los que se encuentran en relación con el factor humano el exceso de velocidad, consumo de bebidas alcohólicas en la conducción, utilización de cinturones de seguridad, casco y sistemas de retención infantil entre otros, incluyendo unas infraestructuras más seguras como aceras y carriles especiales para ciclistas, teniendo como resultado la reducción de muertes en 48 países de ingresos medios y altos, sin embargo, ni un solo país de bajos ingresos ha reducido el número total de muertes, en gran medida porque no se han implementado políticas públicas en este ámbito.

Según valoración de ingresos económicos la probabilidad de muerte en accidente de tráfico es tres veces mayor en los países de bajos ingresos, teniendo las tasas más altas África con 26,6 por cada 100 000 habitantes y las más bajas Europa con 9,3 por cada 100 000 habitantes.

Según usuarios de la vía los peatones y ciclistas representan el 26% de todas las muertes por accidentes de tráfico, encontrándose el 44% en África y el 36% en el Mediterráneo oriental. Respecto a los conductores y pasajeros de motocicletas el porcentaje asciende al 28% a nivel mundial, siendo de un 43% en el sudeste asiático y un 36% en el pacífico occidental.

3.3 Políticas en seguridad vial a nivel internacional

En el presente punto se van a relacionar unas series de medidas que se han ido aprobando nivel internacional en relación al tema tratado, mencionando las mismas por orden cronológico.

3.3.1 Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (2015)

Para comenzar en las políticas adoptadas sobre este asunto a nivel internacional indicaremos que la Asamblea General de la Naciones Unidas se reunió en el año 2015 aprobando la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, planteando un total de 17 objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible las cuales abarcan ámbitos económicos, sociales y ambientales.

Imagen nº 2



Fuente: Agenda 2030 – Desarrollo Sostenible Asamblea Gral. Naciones Unidas (2015)

Respecto a los objetivos que se pretenden conseguir relacionados con la seguridad vial o la movilidad los encontraríamos entre otros por un lado en el punto 3.6 (Salud y Bienestar) en la cual se establece que hasta el año 2020 se debía reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, echo que como se ha mencionado en el apartado de la problemática de la accidentabilidad no se han conseguido a nivel mundial.

Otro objetivo se localiza en el punto 7.A (Energía sostenible y no contaminante) en el cual se establece que desde su aprobación hasta el año 2030 se debe aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología para la consecución de una energía limpia, incluyendo las fuentes renovables, la eficacia energética y las tecnologías más avanzadas y menos contaminantes, además de promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias.

Y por último el punto 11.2 (Ciudades y comunidades sostenibles) en el cual se establece que desde su instauración hasta el año 2030 se debe proporcionar acceso a sistemas de transporte con seguridad, asequibles, accesibles y sostenibles para la ciudadanía y conseguir un mejor seguridad vial, en especial mediante un transporte público más amplio, prestando especial atención a las necesidades de los ciudadanos en situación de especial vulnerabilidad (personas con discapacidad, avanzada edad, mujeres y niños).

3.3.2 Nueva Agenda Urbana (2016)

En 2016 se celebró la 3ª Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible la cual tuvo como principal objetivo alcanzar un desarrollo urbano sostenible, mediante la aprobación de una «Nueva Agenda Urbana», que define los parámetros de las ciudades del siglo XXI, siendo un documento estratégico, presentando la urbanización como un instrumento para el desarrollo sostenible, entre los que se encuentra España, para el cumplimiento de los Objetivos de la Agenda 2030.

Entre los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad se pueden relacionar los siguientes:

- Interacción y conectividad entre las zonas urbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la movilidad y el transporte sostenible.
- Mejorar la seguridad vial, planificación y diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte, protegiendo y promoviendo

activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta, promoviendo un viaje seguro y saludable a la escuela para todos/as los/as niños/as.

- Promover el acceso de todos/as a unos sistemas de movilidad urbana que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y tengan en cuenta las cuestiones de edad y género.

3.3.3 Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial – “Salve VIDAS” (2017)

Posteriormente en el año 2017 la Organización Mundial de la Salud creó un paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial denominado “Salve VIDAS” en el cual se exponen una serie de medidas básicas sobre datos obtenidos y probados, tratados por expertos a nivel mundial en materia de seguridad vial, indicando cuáles son las medidas que más probabilidad tienen de influir a corto y largo plazo sobre el número de muertes y lesiones como consecuencia de accidentes de tráfico.

Estas medidas tienen relación con el diseño de las infraestructuras, las leyes y su cumplimiento, el control de la velocidad, la seguridad en los vehículos y la atención de una urgencia tras un accidente, proporcionando un catálogo de intervenciones prioritarias.

Entre otros los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:

Respecto al control de velocidad se deben promulgar y hacer cumplir leyes que establezcan límites de velocidad, construyendo vías que la moderen, por ejemplo, mediante rotondas, embudos, badenes, chicanes y bandas sonoras, exigiendo a los fabricantes de vehículos que introduzcan nuevas tecnologías, como sistemas de adaptación inteligente de la velocidad para controlar los límites de la misma.

Respecto al diseño y mejora de las infraestructuras se deben proporcionar unas más seguras para todos los usuarios de las vías de tránsito, entre las que se encuentran las aceras, pasos peatonales, refugios, puentes peatonales y pasos subterráneos, así como abrir carriles para bicicletas y motocicletas, así como aumentar la seguridad de los bordes de las vías de tránsito mediante zonas libres

de obstáculos, estructuras abatibles o barreras, dando a su vez prioridad a las personas mediante la creación de zonas libres de vehículos, restringiendo su circulación y velocidad en zonas residenciales, comerciales y escolares, creando rutas mejores y más seguras para el transporte público.

Sobre las normas de seguridad respecto a los vehículos se deben hacer cumplir, en relación a los cinturones de seguridad y sus anclajes respecto a una colisión frontal o lateral, así como el control electrónico de estabilidad, la protección de los peatones y los sistemas de retención infantil ISOFIX.

En relación a la vigilancia del cumplimiento de las leyes de circulación se debe promulgar y hacer cumplir las leyes a nivel nacional y local sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, así como la utilización del casco, cinturón de seguridad y el sistema de retención infantil.

Respecto a la supervivencia tras un accidente se deben crear sistemas organizados de atención de emergencia prehospitalaria y en centros de salud, proporcionando formación en atención básica de emergencia a los equipos de respuesta a los accidentes.

3.3.4 Asamblea General de las Naciones Unidas - “Segundo Decenio para Seguridad Vial” (2020)

El día 2 de septiembre de 2020 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó a través de la Resolución 74/299 el “Segundo Decenio para Seguridad Vial” con el objetivo de disminuir a la mitad las muertes y lesiones por accidentes de tráfico durante el periodo entre los años 2021 a 2030, el cual se publicó posteriormente en el mes de octubre de 2021.

En el mismo se resalta la importancia de realizar continuas mejoras del diseño de carreteras y vehículos, de las leyes y su aplicación, y la oportuna atención en la emergencia en los heridos, recalcando las políticas adoptadas en la Declaración de Estocolmo para promover el caminar, desplazarse en bicicleta

y usar el transporte público como modos de transporte saludables y ambientalmente ecológicos.

Entre los objetivos conseguidos en el decenio anterior (2011 - 2020) se encuentra la incorporación de la Seguridad Vial en la Agenda mundial de salud y desarrollo, la difusión del conocimiento científico sobre lo que funciona, el fortalecimiento de cooperación y la movilización de recursos.

Imagen nº 3



Fuente: Organización Mundial de la Salud (OMS)

Anteriormente a la celebración del “Segundo decenio sobre Seguridad Vial” se celebró el 19 y 20 de febrero en Estocolmo la III Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, con el título de: “Alcanzando los Objetivos Mundiales 2030”; en la cual se reunieron aproximadamente 1.500 delegados, los ministros de Transporte, Salud y del Interior de los Estados miembros, así como altos funcionarios de Naciones Unidas y representantes de la sociedad civil, universitaria y del sector privado, todos provenientes de más de 140 países con el objetivo principal de tratar asuntos y tomar medidas necesarias para mejorar la seguridad vial global del año 2021 al 2030.

Como uno de los objetivos principales se encuentra el de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves sobre todo en las carreteras europeas para 2030, con el objetivo de lograr la “**Visión Cero**”, que significa cero muertes y cero lesiones graves para **2050**.

Se finalizó la misma con la adopción de la anteriormente denominada “Declaración de Estocolmo”, en la cual se fortalece el compromiso de todos con respecto a la implementación de la Agenda 2030, con el propósito de proporcionar orientación hasta ese año, centrándose en la cooperación internacional para mejorar la seguridad vial a nivel mundial y valorar el pasado “Plan Mundial para la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011 a 2020”, y así potenciar las acciones, sobre todo en las regiones con altas tasas de mortalidad y poder orientar estrategias a nivel mundial hasta 2030, con el fin salvar vidas, así como también mediante un desarrollo sostenible establecido en la Agenda 2030 para un Desarrollo Sostenible por la Asamblea General de las Naciones Unidas.

3.4 Políticas en seguridad vial a nivel europeo

En relación a las actuaciones llevadas a cabo en el marco de la política pública de la Unión Europea en materia de seguridad vial se mantienen los mismos objetivos que se han mencionado a nivel internacional, en los cuales se pretende salvar aproximadamente hasta un total de 10.500 vidas y evitar unos 60.000 heridos graves durante el presente decenio (2021 – 2030).

En mayo del año 2018 la Comisión Europea presentó lo que iba a contener la Estrategia Europea de Seguridad Vial para la actualidad, basado en el concepto anterior de “Visión Cero” mediante la publicación en 2019 del **Plan de Acción Estratégico de Seguridad Vial** (En inglés - Strategic Action Plan on Road Safety), conteniendo mayoritariamente con los mismos objetivos que se tienen a nivel internacional en este aspecto, siendo el más importante la reducción de víctimas mortales y heridos graves junto a un sistema global sostenible.

Entre los objetivos a lograr se encuentra la **mejora en la gobernanza en seguridad vial**, para luchar contra la tendencia al estancamiento de las cifras de la misma en la Unión Europea y poder acercarse al objetivo a largo plazo de cero muertes en la carretera de los países miembros para el año 2050 (“Visión Cero”), necesitando establecer objetivos claros, registrar el progreso y coordinar una acción y una estructura de centralización mejorada.

Un **mayor apoyo financiero** como herramienta para proporcionar estabilidad y coherencia a la hora de financiar soluciones para las mejoras en infraestructuras y otras acciones de seguridad vial.

Vehículos, carreteras y arcenes más seguros, lo que implica la combinación de un correcto diseño vial, regulación de la velocidad y una correcta señalización para que de alguna manera los accidentes no conduzcan a muertes y lesiones graves, siendo importante la mejora en la seguridad de los vehículos a través de los reglamentos, imponiendo como obligatorias ciertas características aplicables a la seguridad que hasta ahora no lo eran, como la asistencia inteligente de velocidad, frenado de emergencia autónomo o visión directa mejorada para camiones.

Rapidez y eficacia en la respuesta de emergencia, con una atención efectiva después del accidente lo que reduciría las consecuencias de las lesiones.

La **adaptación de la seguridad vial a situaciones futuras**, entre ellas la creación de las “Ciudades Seguras”, debiendo fomentar la economía colaborativa, como por ejemplo compartiendo automóviles y bicicletas, así como el caminar y desplazarse en bicicleta, pero para ello hay que combinar las medidas de seguridad vial con entornos más seguros y atractivos para ello, debido a que esto conlleva mayores riesgos para los usuarios más desprotegidos, debiendo tener en cuenta las necesidades específicas de los más vulnerables de la vía (edad, género, discapacidad).

La **influencia de la Unión Europea en el mundo**, dando un enfoque a la seguridad vial con el pensamiento de ser exportado como modelo y así poder ser desarrollado dentro de un marco de cooperación con los países de alrededor.

3.5 Políticas en seguridad vial a nivel nacional

Por proximidad en el tiempo comenzaremos comentando la reunión celebrada el pasado 20 de enero de este mismo año (2022) por la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados en la cual se presentó el nuevo informe sobre la estrategia a desarrollar de 2021 a 2030 tratadas por expertos del sector.

En la misma se trataron aspectos y medidas las cuales se quieren desarrollar, observándose como destacables los que afecta a “la red viaria” en la cual se pretende que las auditorías de seguridad vial lleguen a toda la red española de carreteras y así garantizar una inversión en su mantenimiento y conservación, respecto al conjunto de “vehículos” se tiene la intención de facilitar la renovación de su parque, concienciando de la importancia de la ITV (Inspección Técnica de Vehículos) y extender en todo el territorio nacional una red pública de puntos de recargar para vehículos eléctricos, teniendo en cuenta el medio ambiente y la salud.

Otro asunto estaría marcado por la “Formación Vial” actualizando los contenidos con el objetivo de adaptarlos a la movilidad de hoy en día, incorporando módulos específicos de concienciación, proponiendo dicho informe que esta formación sea continua durante la vida del conductor.

Por último haré mención a la “Educación vial” la cual se observa como necesaria que la misma se encuentre presente en todos los centros escolares, tratándose aspectos relativos a una nueva modalidad, como el “atropello tecnológico” por la importancia negativa que tiene la incorrecta utilización de aparatos tecnológicos como usuario de la vía pública, bien sea como peatón o como conductor, siendo este apartado de gran importancia en el presente trabajo, debido a que el mismo se encuentra enfocado a la Seguridad Vial a través de la Educación Vial, así como el estudio de un entorno más seguro en relación con el Centro Escolar.

De esta manera, las medidas y los cambios propuestos están enfocados a los “nuevos patrones de movilidad” por el cual se apuesta por cambiar el paradigma de reparto del espacio urbano con la finalidad de consolidar dichos patrones y de intentar que las ciudades sean “entornos amigables”, sobre todo para los más jóvenes.

Anterior a esta, el 25 de febrero de 2011 el Consejo de Ministros acuerda aprobar las líneas básicas de la política de seguridad vial en el tramo entre los años 2011 a 2020, tras la aprobación por el consejo superior de seguridad Vial en su sesión plenaria de 23 de noviembre de 2010 la Estrategia de Seguridad Vial 2011 – 2020 por lo que en materia de seguridad vial, partiendo de los importantes avances logrados en los últimos años, entre los que destacan: la modificación del comportamiento de los usuarios, la mejora en las infraestructuras, la renovación del parque de vehículos y los sistemas de seguridad de los mismos; ahora se exige un nuevo impulso en la política de seguridad vial.

Estas organizaciones han definido como principio para las políticas de seguridad vial el derecho de los ciudadanos a trasladarse por los distintos tipos de vías públicas bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible, en el que todos, tanto los ciudadanos como los agentes implicados tienen su responsabilidad.

4. SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD

La ciencia, el desarrollo económico y la tecnología han cambiado el modo de vida globalizado y la utilización generalizada de vehículos ha ido modificando la percepción que se tenía del espacio, creando la necesidad de armonizar el espacio público y el disfrute del mismo.

El ámbito de la Seguridad vial es una cuestión socialmente de gran importancia por la incidencia en la salud de las personas y calidad de vida en el caso de sufrir un accidente relacionado con la misma, modificando las relaciones sociales, laborales y familiares, pudiendo tener consecuencias físicas, psicológicas e incluso económicas, tanto en la víctima como en las personas allegadas, aprobándose entre otras la Ley

35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

La Seguridad Vial se ve condicionada por múltiples factores, como pueden ser económicos, conservación y estado de la red viaria, estado de la flota de vehículos o climatológicos, afectando a sus múltiples políticas y estrategias, tanto medioambientales, de empleo, de salud, de consumo, industriales o turísticas, influyendo a su vez en toda la ciudadanía: menores, adultos, ámbito profesional o administraciones, tratándose por tanto de una política pública de un marcado carácter transversal.

En este contexto se deben integrar y aplicar todas aquellas actuaciones por parte de la Administración para que tengan un impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, con un nuevo enfoque por colectivos, promoviendo e impulsando las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

Respecto a la Movilidad se debe enfocar hacia una “movilidad sostenible y segura” según se establece en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2022 en el cual dicho concepto se encuentra establecido a nivel europeo desde los años 90 al establecer en los ciudadanos el derecho a desplazarse mediante unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible, trabajando en ellos distintos organismos internacionales, como son la Organización Mundial de la Salud (OMS), Naciones Unidas (UN), Unión Europea entre otras con la finalidad de unificar sus esfuerzos en un fin común.

5. RECOPIACIÓN DE GUÍAS, PROGRAMAS Y MANUALES SOBRE SEGURIDAD VIAL Y EL ENTORNO ESCOLAR

En relación a la problemática tratada en el presente trabajo sobre la seguridad vial y el entorno escolar, a nivel internacional, europeo, nacional y local se han publicado distintos manuales, manifiestos, trípticos informativos y demás con la finalidad entre otros motivos de concienciar a la ciudadanía sobre la sensibilidad con la cual se debe tratar este

asunto, al unir al mismo tiempo y lugar la circulación de vehículos y a unos de los usuarios más vulnerables, entre las cuales se podría citar las siguientes:

A nivel internacional:

Se han podido observar entre otros la **Guía para la evaluación e implementación de entornos escolares seguros** en la República Dominicana en 2022, el **Programa de seguridad vial para escuelas de educación básica (Zona Escolar Segura)** en el Estado de Nueva León (México) en 2016, las **Herramientas para la implementación de Caminos Seguros a la Escuela en la región de América Latina y el Caribe**, a través del Banco Interamericano de Desarrollo (actualización 2020).

A nivel europeo:

La realizada por la Comisión Europea en el año 2002, titulada: **“La ciudad, los niños y la movilidad”**, en el cual se presentan ejemplos de medidas prácticas adoptadas por algunas autoridades locales y centros de enseñanza para tener más en cuenta las necesidades de los niños con respecto a la movilidad y el medio ambiente e intentar, en algunos casos, invertir la tendencia en la disminución del número de niños que van al colegio a pie o en bicicleta.

A nivel nacional, autonómico o local:

Entre otros el manual de la Fundación Mapfre sobre **Inspecciones de Seguridad Vial en Entornos Escolares** en el año 2014, el **Manual sobre seguridad vial escolar** publicado por la Inspección Técnica de Vehículos de la comunidad autónoma de Asturias en el año 2016, el **Cuaderno didáctico sobre Educación Vial y Salud** compartido entre el Ministerio de Educación y Ciencia y el Ministerio de Sanidad y Consumo en el año 2004, así como el **Diagnostico de centros educativos para la implementación de caminos escolares**, a través del Ayuntamiento de Málaga y el Observatorio de Medio Ambiente Urbano, la **Guía de Seguridad Vial para padres llamada “TUS PASOS son los de tus hijos”** realizada por el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico en 2013, la **Educación Vial en los Menores** realizada por el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico en el año 2014 y por último el **Manual para la implantación de Caminos Seguros Escolares** realizado por la Diputación de Granada en el año 2016.

6. RELACIÓN CENTROS EDUCATIVOS (ALCÀSSER)

Como se ha comentado al inicio del presente trabajo se van a tratar un total de cuatro centros educativos, localizados en diversos puntos de la población y con distinta circunstancia o problemática respecto a la seguridad vial y su entorno escolar.

En la siguiente imagen se aprecia la zona urbana de la localidad, así como sus dos polígonos industriales (Pla y Alter).

Imagen nº 4



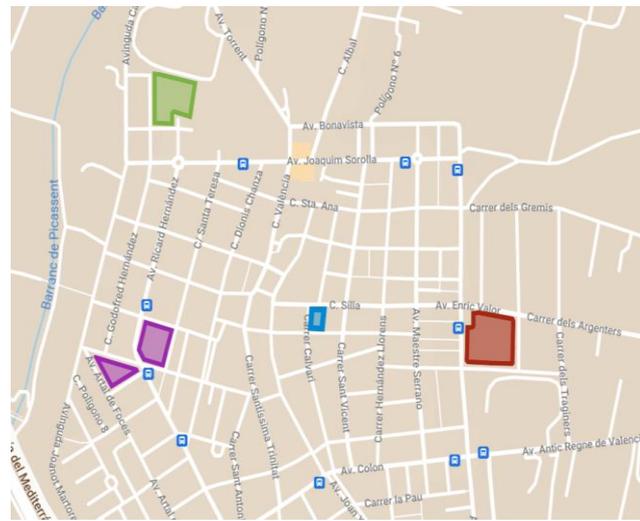
Fuente: Captura de Google Maps – Población Alcàsser (Valencia) - España

En la siguiente imagen se observa la misma imagen aproximada al casco urbano y la ubicación de los centros educativos resaltados con distintos colores para facilitar el poder diferenciarlos visualmente.

Imagen nº 5



Imagen nº 6



Fuente: Captura de Google Maps y My Maps– Población Alcàsser (Valencia) - España

C. E. SANTÍSIMO CRISTO DE LA FE -  / **CEIP JAUME I** - 

CEIP 9 D'OCTUBRE -  / **IES ALCÀSSER** - 

En las próximas imágenes durante la descripción individual de cada centro educativo y su entorno va a aparecer una serie de símbolos, los cuales poseen los significados que se detallan a continuación:

 : Sentido de la circulación que deben adoptar / modificar los vehículos a la hora de entrada y salida del centro escolar, debido al corte de calles mediante vallas.

 : Vallas colocadas para evitar el acceso a las mismas.

 : Entrada / salida del centro educativo

 : Ubicación comercios en inmediaciones o interior de calles cortadas al tráfico.

 : Sentido de circulación vehículos, un único sentido.

 : Vías de doble sentido de circulación de vehículos.

7. C. ESCOLAR SANTÍSIMO CRISTO DE LA FE – Infantil / Primaria / E.S.O

Imagen n° 7



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Es un centro educativo ubicado en el centro de la población, como se puede observar en la imágenes n° 5 y 6 de la página anterior, visualizándose con un círculo de color azul (○).

Está compuesto durante el curso 2021 / 2022 por un total de **365 alumnos**, divididos en 15 niveles a través de las etapas de infantil 1º ciclo, infantil 2º ciclo, Primaria y la E.S.O, habiendo matriculados menores desde 1 año hasta los 16 años de edad aproximadamente.

En la actualidad hay dos accesos habilitados para la entrada / salida del centro, ubicados en la calles Silla y San Martín, resaltado en la imagen número 8 con el símbolo (⚓), habiendo variado junto a los horarios según si ha sido en época anterior a la pandemia COVID-19, durante la misma o en la actualidad, en la denominada “Nueva Normalidad”, habiéndose producido estas últimas modificaciones durante el transcurso del presente trabajo.

Tabla n° 1: Número alumnos en el centro

INFANTIL	PRIMARIA	E.S.O.
1° = 13	1° = 25	1° = 31
2° = 17	2° = 25	2° = 25
3° = 24	3° = 25	3° = 28
4° = 25	4° = 25	4° = 24
5° = 25	5° = 28	- - - - -
- - - - -	6° = 25	- - - - -
Total Infantil: 104	Total Primaria: 153	Total E.S.O.: 108

Fuente: Facilitada por el mismo centro educativo

Horarios entrada / salida curso 2021/2022:

En relación a horarios y ubicación de los accesos anterior a la pandemia COVID-19 había un mismo horario para los niveles de Infantil y Primaria (similar a la actualidad), con la salvedad de que la entrada y salida se hacían por un acceso, por la calle San Martín, no siendo utilizado el de la calle Silla, empezando este último durante la pandemia y continúa siendo así en la actualidad, por lo cual, en este caso en particular al haberse producido un total de tres modificaciones de horarios durante el transcurso del tiempo indicado, vamos a tratar los mismos únicamente durante el transcurso de la pandemia y en la actualidad “nueva normalidad”, salvo para los accesos, que sí se van exponer las tres modificaciones que se han producido para tener conocimiento de las mismas. Una de las características de este centro educativo es que posee únicamente una sola clase por nivel.

Tabla n° 2:

SEPTIEMBRE 2021	Mañana		Tarde	
<i>Horario</i>	Entrada	Salida	Entrada	Salida
<i>Infantil 1° ciclo</i>	09.15 h calle San Martín	12.15 h calle Silla	15.00 h calle San Martín	17.00 h calle Silla
<i>Infantil 2° ciclo</i>	09.15 h calle San Martín	13.15 h calle Silla		
<i>Primaria 1° - 2° y 4°</i>	09.00 h calle Silla	13.00 h calle Silla		
<i>Primaria: 3° - 5° y 6°</i>	09.00 h calle San Martín	13.00 h calle Silla		
<i>E.S.O.</i>	08.00 h calle San Martín	A partir de las 14.00 horas		

Fuente: Facilitada por centro educativo

En relación a la tabla de horarios y lugar de accesos anterior, se observa que ambos son diferentes para evitar coincidir en tiempo y lugar todos los alumnos, aunque en el próximo mes de junio de 2022 eso ya no ocurrirá, debiendo a que se unifica en un mismo horario de entrada y un mismo acceso (calle San Martín), siendo un mismo horario a la salida pero distinto acceso (calle Silla) entrando los padres de los alumnos más pequeños por el acceso de la calle San Martín, por lo cual se deben de cortar ambos accesos como ha venido ocurriendo durante pandemia.

Tabla nº 3:

OCTUBRE 2021 A ABRIL 2022 (PANDEMIA)				
	mañana		tarde	
Horario	Entrada	Salida	Entrada	Salida
Infantil 1º ciclo	09.15 h calle San Martín	12.15 h calle Silla	15.00 h calle San Martín	17.00 h calle Silla
Infantil 2º ciclo	09.15 h calle San Martín	12.15 h calle Silla	14.45 h calle San Martín	16.45 h calle Silla
Primaria 1º - 2º y 4º	09.00 h calle Silla	12.30 h calle Silla	15.00 h calle San Martín	17.00 h calle Silla
Primaria: 3º - 5º y 6º	09.00 h calle San Martín	12.30 h calle Silla	15.00 h calle San Martín	17.00 h calle Silla
E.S.O.	08.00 h calle San Martín	A partir de las 14.00 horas		

Fuente: Facilitada por centro educativo

Durante el transcurso del curso se modifica la tabla anterior pasando a ser la tabla siguiente, unificando como se ha mencionado anteriormente horarios y accesos.

Tabla nº 4:

ABRIL 2021 Y MAYO 2022 (“NUEVA NORMALIDAD”)				
Horario	Mañana		Tarde	
Infantil 1º y 2º ciclo	09.00 h calle San Martín	12.30 h calle Silla	15.00 h calle San Martín	17.00 h calle Silla
Primaria 1º, 2º, 3º, 4º, 5º y 6º	09.00 h calle San Martín	12.30 h calle Silla	15.00 h calle San Martín	17.00 h calle Silla
E.S.O.	08.00 h calle San Martín			

Fuente: Facilitada por centro educativo

Ubicación del centro educativo y sentido de circulación de las vías.

Imagen nº 8



Fuente: Imágenes © 2022 European Space Imaging – Maxar Technologies – Datos de mapa © 2022

Como vías de circulación se encuentran en la parte superior (Norte) la calle Silla, a la izquierda (Oeste) la calle Calvario, en la parte inferior (Sur) la calle San Martí y a la derecha (Este) la calle San Vicente, todas ellas con un único sentido de circulación, salvo un pequeño tramo de doble sentido de circulación en la calle Silla, enlazando la calle Gómez Ferrer con la calle Calvario, observándose en la imagen anterior con los símbolos de flechas amarillas en ambos sentidos.

Por el lugar a excepción de vehículos autorizados no pueden circular los que posean una masa máxima autorizada (MMA) superior a cinco (5) toneladas, no siendo una zona de especial relevancia respecto a la circulación de dichos vehículos, salvo alguna excepción por sus dimensiones, sobre todo por la altura al poder llegar a golpear y dañar algún balcón saliente, no siendo a priori una incidencia a tener en cuenta en relación al presente trabajo.

Imagen: Ubicación centro educativo y corte de vía anterior y durante pandemia COVID-19

Imagen n° 9

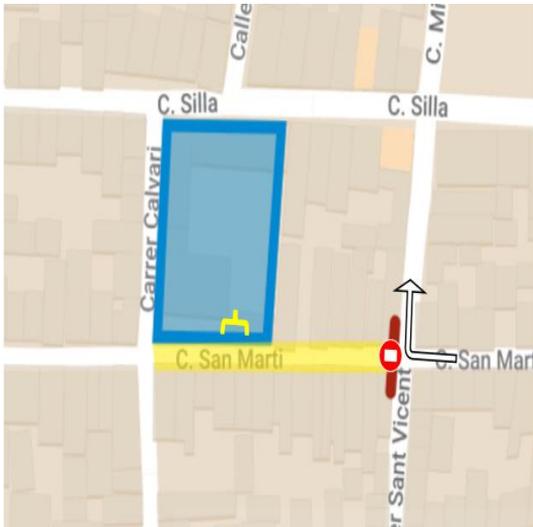


Imagen n° 10



Fuente: Imágenes © 2022 European Space Imaging – Maxar Technologies – Datos de mapa © 2022

En la imagen n° 9 se observa como los alumnos se incorporaban al centro por un único acceso, por la calle Sant Martín, por lo que se procedía al corte hasta ese momento de la misma mediante medios materiales (señal luminosa - prohibido entrada R-101 y una valla metálica de tamaño medio con señal R-101) y en ocasiones se refuerza mediante la presencia de un agente de Policía Local.

Desde la pandemia se comenzó a utilizar un segundo acceso como se puede observar en la imagen n° 10, localizado este en la calle Silla, como se puede apreciar en la imagen anterior, debiéndose de ampliar el corte de vías a la circulación, afectando en ese momento a la calle Silla y a la calle Doctor Gómez Ferrer, por las cuales se impide la incorporación a las mismas y su circulación, y por último la calle María Benlliure en la que se impide un sentido de circulación, impidiéndose mediante la colocación de una valla la entrada a la misma desde la calle Miguel de Cervantes sentido hacía la calle Doctor Gómez Ferrer.

Imagen sobre ubicación de reportaje fotográfico sobre cortes de calles y cruces

Imagen n° 11



Fuente: Imágenes © 2022 European Space Imaging – Maxar Technologies – Datos de mapa © 2022

En el anterior recuadro se establecen las ubicaciones numeradas mediante círculos azules y perspectivas de las imágenes expuestas a continuación, con la intención de poder ser interpretadas de manera más óptima.

Imagen n° 12: (Círculo azul - 1)



Fuente: C/ Silla (Elaboración propia)

Imagen n° 13: (Círculo azul - 2)



Fuente: C/ Silla (Elaboración propia)

Sobre toma de imagen **nº 12** se observa la entrada al centro educativo por la calle Silla, observando en la parte izquierda el paso peatonal de la calle Gómez Ferrer cuya circulación de vehículos finaliza en la calle Silla próxima a la puerta de entrada del centro educativo, realizándose la toma de la toma de imagen **nº 13** desde la calle Silla, en la cual se observa el corte de la misma, desviando el tráfico hacia la calle Calvario.

Imagen nº 14: (Círculo azul - 3)



Imagen nº 15: (Círculo azul - 4)



Fuente: C/ Gómez Ferrer (Elaboración propia) / C/ Gómez Ferrer (Elaboración propia)

Sobre toma de imagen **nº14** se realiza desde la calle Gómez Ferrer a mitad de calle, en la cual se observa la valla que corta el tráfico en el cruce de esta con la calle Silla, así sobre la imagen **nº15** se realiza en la calle Gómez Ferrer, a la altura de la calle María Benlliure, la cual no se observa en la imagen, encontrándose esta en el lado izquierdo de la misma, lugar por donde se desvían los vehículos.

Imagen nº 16: (Círculo azul - 5)



Fuente: Calle Gómez Ferrer cruce con María Benlliure (Elaboración propia)

Sobre toma de imagen n°16 se realiza desde la calle Sant Vicent con vista de la calle María Benlliure en la cual se prohíbe la circulación de entrada a la misma, observándose al final de la misma la calle Gómez Ferrer por la cual se accede frente a la entrada del centro educativo (calle Silla), este tramo de vía que se observa es de doble sentido de circulación, permitiéndose la salida de vehículos de provenientes de la calle Gómez Ferrer.

Imagen n° 17: (Círculo azul - 6)



Imagen n° 18: (Círculo azul - 7)



Fuentes: Calle San Vicente con San Martín y calle San Martín (ambas elaboración propia)

Imagen n° 19: (Círculo azul - 8)



Imagen n° 20: (Círculo azul - 9)



Fuente: Calle San Martín (elaboración propia) / Calle Calvari (elaboración propia)

Sobre toma de imágenes nº 17 y 18, se puede observar en ambas el corte de la calle San Martín a la altura de la calle San Vicente, tanto mediante señal luminosa (R-101) la cual se enciende de forma automática, programada según el horario de entrada y salida (invierno / verano) y mediante colocación de vallado de tamaño pequeño.

Establecimientos y garajes en la zona

Se observan varios establecimientos en la zona afectada por el corte de tráfico durante la entrada y salida del centro escolar por la calle Silla, localizándose dos en la zona interior y otro en las inmediaciones, siendo los siguientes:

Imagen nº 21



Fuente: Imágenes © 2022 European Space Imaging – Maxar Technologies – Datos de mapa © 2022

Supermercado Masymas - C/ Gómez Ferrer, 22 – Horario de 09.00 a 21.30 horas



Se pueden observar por regla general vehículos de dimensiones de MMA de 3.500 kg, procediendo a la actividad de descarga normalmente a la hora de apertura del establecimiento, siendo las 09.00 horas, coincidiendo con la entrada en el centro escolar.

En un principio el corte de las vías no impide el normal funcionamiento de dicha actividad, salvo a la hora de finalizar la misma, que en vez de tener la posibilidad de dos alternativas para continuar la marcha solo tiene salida por la calle María Benlliure.

En el caso de la circulación de dichos vehículos de transporte en las proximidades del centro educativo no se permite por el corte de vallas en la actualidad, no existiendo señalización alternativa alguna ni fija ni móvil que impida su circulación por delante de la puerta de entrada existente en la calle Silla en el caso de no encontrarse las vallas colocadas.

Peluquería Canina Som Nordics – C/ Gómez Ferrer, 37 – Cita previa -



Se encuentra en el interior de la zona afectada por el corte de la calle Gómez Ferrer y María Benlliure, a priori no es un negocio en el cual requiera la circulación de vehículos comerciales de transporte de grandes dimensiones, ni vehículos particulares que requieran un servicio urgente que deban acudir hasta la misma puerta del lugar, al ser una actividad de peluquería canina.

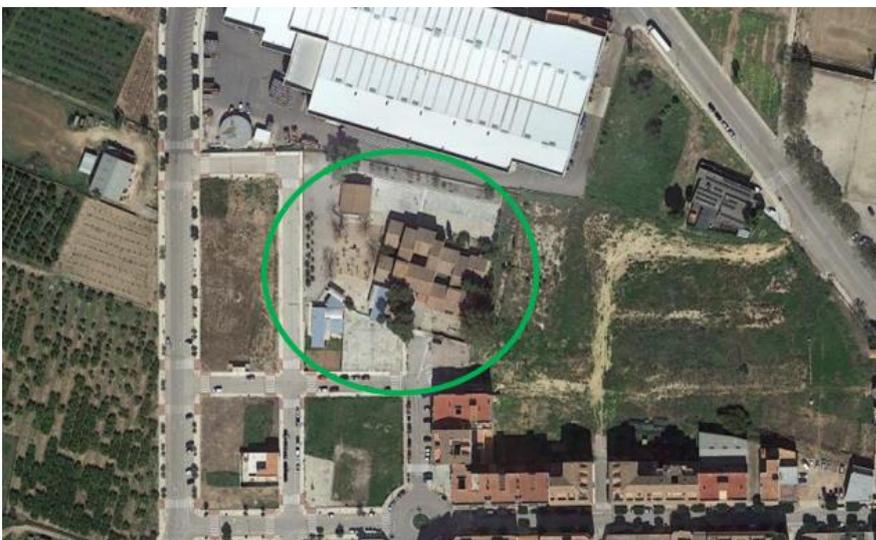
Ultramarinos J. V. F (CA SOL) – C/ Silla, 31 -



Comercio de ultramarinos, el cual se encuentra en la zona afectada por el corte de las calles Gómez Ferrer y calle Silla, observando principalmente como vehículos que realizan la actividad de descarga furgonetas y camiones de MMA de 3.500 kg

8. CEIP JAUME I – Infantil / Primaria

Imagen nº 22



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Es un centro educativo ubicado en la zona noroeste de la población como se puede observar en las imágenes n° 5 y 6, visualizándose con un círculo de color verde (○), compuesto durante el curso 2021 / 2022 por un total de **310 alumnos**, divididos entre las etapas de infantil y Primaria.

Tabla n° 5:

INFANTIL	PRIMARIA
-----	1° = 35
-----	2° = 30
-----	3° = 32
-----	4° = 44
-----	5° = 34
-----	6° = 35
Total Infantil: 100	Total Primaria: 210

Fuente: Facilitada por el centro educativo

Horarios entrada / salida curso 2021/2022:

Tabla n° 6:

SEPTIEMBRE 2021 Y JUNIO 2022 (Infantil y Primaria)					
Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
Solo Mañana	De 09.00 a 13.00 h				
	Salida a las 15.00 h. alumno comedor				

Fuente: Facilitada por el centro educativo

Tabla n° 7:

OCTUBRE 2021 A MAYO 2022 (Infantil y Primaria)					
Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
Mañana	De 09.00 a 13.15 h	De 09.00 a 12.30 h	De 09.00 a 12.30 h	De 09.00 a 12.30 h	De 09.00 a 13.15 h
Tarde	De 15.00 a 16.30 h	Salida a las 15.00 h. alumno comedor			

Fuente: Facilitada por el centro educativo

Ubicación del centro educativo, sentido de circulación y accesos.

Como vías de circulación se encuentra a la izquierda (Oeste) la calle Dels 45 Pobladors, en la parte inferior (Sur) la calle Bonavista, accediendo a la misma desde la calle Ausias March, todas ellas con un único sentido de circulación, como se puede observar en la imagen posterior, no pudiendo circular vehículos con masa máxima autorizada (MMA) de cinco (5) toneladas.

Desde la aparición de la pandemia se habilitó un nuevo acceso por la calle Dels 45 Pobladors (imagen nº 21), hasta ese momento el único acceso se producía por la calle Bonavista (imagen nº 20), resaltados con el símbolo ().

Imagen nº 23:

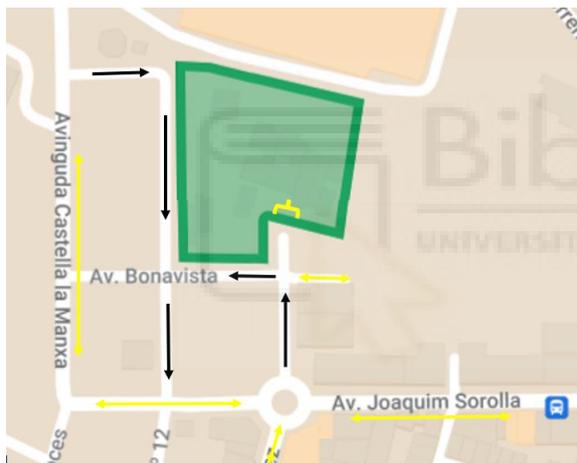
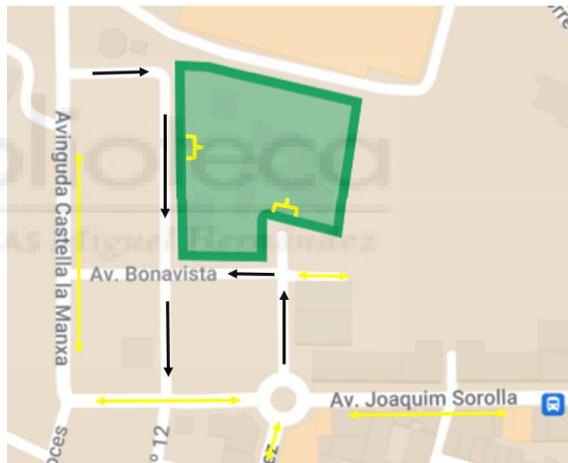


Imagen nº 24:



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Imagen: Ubicación centro educativo y cortes de vía durante pandemia COVID-19

Mencionar que desde la aparición del COVID-19 se comenzó al corte de calle Ausias March mediante una valla metálica con señal de prohibido (R-101), prohibiendo la circulación por esta misma avenida y parcialmente por la calle Bonavista.

Que a su vez también se comenzó a realizar el corte mediante vallas y señal de prohibido (R-101) permanentemente de la calle Dels 45 Pobladors (se visualiza en las imágenes posteriores mediante resaltado naranja), continuando el mismo corte en la actualidad con motivo de la realización de unas obras.

Imagen n° 25



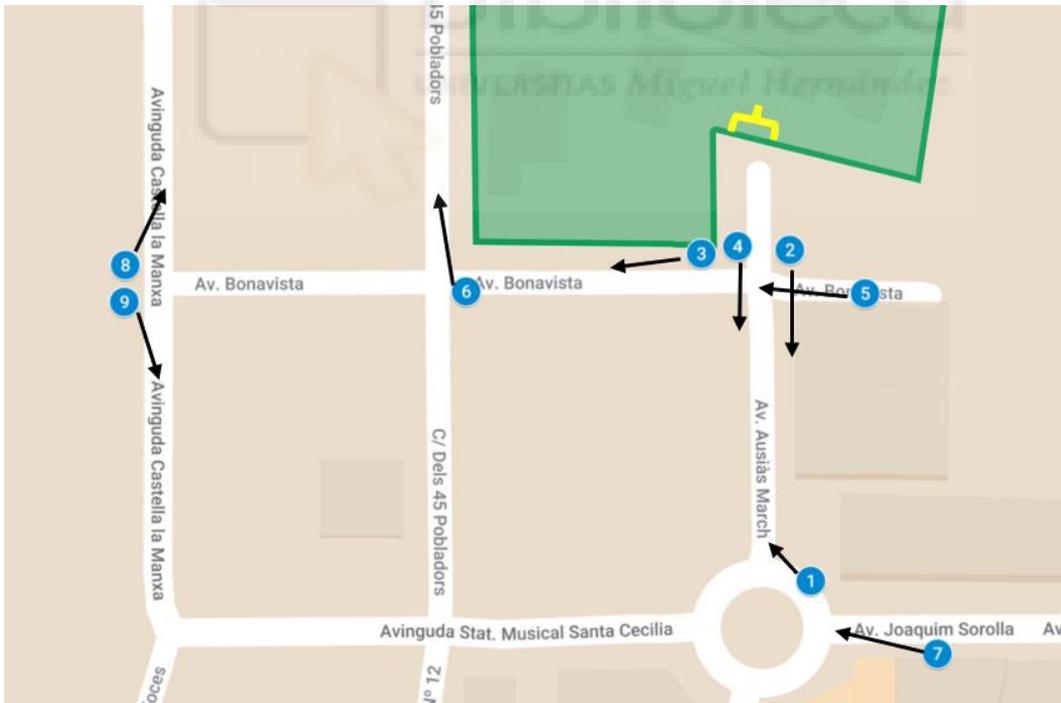
Imagen n° 26



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Imagen sobre ubicación de reportaje fotográfico sobre cortes de calles

Imagen n° 27



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Imagen nº 28



Imagen nº 29 (Círculo azul – 1)



Fuente: Ambas calles Ausias March (Elaboración propia)

Modificación de señalización referente al corte de vía, siendo la imagen nº 29 la que representa como se encuentra actualmente, mediante una señal luminosa en horario de entrada / salida.

Imagen nº 30 (Círculo azul – 2)



Imagen nº 31 (Círculo azul – 3)



Fuente: Calle Ausias March (Elaboración propia) / Calle Bonavista (Elaboración propia)

En la imagen nº 30 se observa la acera por la cual la mayoría de alumnos y acompañantes se aproximan por la calle Ausias March hasta la calle Bonavista, ubicación del acceso principal del centro, observándose en la imagen nº 31 el lateral de la acera del mismo centro educativo, encontrándose a escasos metros en la parte trasera el acceso anteriormente indicado.

Imagen nº 32 (Círculo azul – 4)



Imagen nº 33 (Círculo azul – 5)



Fuente: Calle Ausias March (Elaboración propia) / Calle Bonavista (Elaboración propia)

En la imagen nº 32 se aprecia otra de las aceras por la que se aproximan al paso peatonal existente a la derecha de la imagen el cual se encuentra a escasos metros del acceso principal de entrada, por otro lado en la imagen nº 33 se observan los dos paso peatonales de la calle Bonavista frente al acceso principal del centro, ubicado a la derecha de la imagen.

Imagen nº 34 (Círculo azul – 6)



Imagen nº 35 (Círculo azul – 7)



Fuente: C/ Dels 45 Pobladors y Av. Ricard Hernández (Ambas elaboración propia)

En la imagen nº 34 se observa la calle Dels 45 Pobladors por la cual se abrió otro acceso durante la pandemia, encontrándose cortada por obras en el centro educativo, observándose en la imagen nº 35 el paso peatonal regulado por señalización semafórica de la avenida Ricard Hernández por la cual cruza la mayor parte de peatones que acceden a la calle Ausias March.

Imagen nº 36 (Círculo azul – 8)



Imagen nº 37 (Círculo azul – 9)



Fuente: Ambas imágenes de la avenida Castella la Manxa (Elaboración propia)

Tanto en la imagen nº 36, como en la nº 37 se observan los lugares de estacionamiento de la citada avenida, los cuales son utilizados por los familiares / acompañantes que se desplazan al centro educativo en turismos.

9. CEIP 9 D'OCTUBRE - Infantil / Primaria

Imagen nº 38:



Fuente: Obtenida vuelo mediante dron Policía Local Alcàsser

Es un centro educativo ubicado en la zona Oeste de la población como se puede observar en las imágenes nº 5 y 6, totalmente dividido en dos zonas, por un lado se encuentra la etapa de Primaria, situada en la parte inferior de la imagen anterior, así como la etapa infantil situada en la parte superior derecha de la misma imagen, visualizándose en todas las imágenes relacionadas anteriormente con un círculo de color morado (○).

Está compuesto en el año en curso (2021/2022) por un total de **408 alumnos**, comprendidos entre los niveles de infantil y primaria.

Tabla nº 8:

INFANTIL	PRIMARIA
3 años = 29	1º = 44
4 años = 45	2º = 49
5 años = 47	3º = 50
-----	4º = 43
-----	5º = 52
-----	6º = 49
Total Infantil: 121	Total Primaria: 287

Fuente: Facilitada por el centro educativo.

Horarios del curso 2021/2022:

Tabla nº 9:

SEPTIEMBRE 2021 Y JUNIO 2022					
INFANTIL Y PRIMARIA					
Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
Mañana entrada 2 turnos	08.50 h y 09.00 h				
Mañana salida 3 turnos	12.50 h y 13.00 h / 15.00 h alumnos comedor				

Fuente: Facilitada por el centro educativo.

Tabla nº 10:

OCTUBRE 2021 A MAYO 2022					
INFANTIL Y PRIMARIA					
Horario	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes
Mañana	De 08.50 y 09.00 h a 13.15 h	De 08.50 y 09.00 h a 12.30 h	De 08.50 y 09.00 h a 12.30 h	De 08.50 y 09.00 h a 12.30 h	De 08.50 y 09.00 h a 13.15 h
Tarde	De 15.00 a 16.20 y 16.30 h	Salida a las 15.00 h. alumno comedor			

Fuente: Facilitada por el centro educativo.

Ubicación del centro educativo, sentido de circulación y accesos.

Respecto a la zona habilitada para la etapa de Infantil se localiza como vía de circulación la calle Doctor Moliner en la parte norte, la avenida Artal de Foces en la parte sudoeste, la avenida Enrique Cervera Sapena en la parte sudeste y la avenida Ricard Hernández en la parte este, siendo de un sentido de circulación tanto la calle Doctor Moliner como la avenida Enrique Cervera Sapena y de doble sentido tanto la avenida Artal de Foces como la avenida Ricard Hernández, observándose lo indicado en la imagen anterior.

Respecto a la zona habilitada para la etapa de Primaria se localiza como vía de circulación la calle Extensión Agraria en la parte norte, la avenida Ricard Hernández en la parte oeste, la calle Crist Rei en la parte sur y la calle Santa Teresa en la parte este, siendo todas ellas de un sentido de circulación excepto la avenida Ricard Hernández, la cual divide ambas zonas del propio centro educativo.

Imagen n° 39:



Imagen n° 40:



Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Relativo a los accesos anterior a la COVID-19 se realizaban los mismos por un único acceso en cada zona, como se puede observar en la imagen n° 39 con el símbolo (), posteriormente se procedió a habilitar un acceso más en cada zona, en la calle Enrique Cervera Sapena para la etapa de Infantil y en la calle Crist Rei para la etapa de Primaria, como se puede observar en la imagen n° 40.

Por el lugar no pueden circular vehículos que posean una masa máxima autorizada (MMA) superior a cinco (5) toneladas, a excepción de los que estén autorizados o por la avenida Artal de Foces, que es un vial habilitado para la circulación de los mismos, como bien se explicará posteriormente en un punto dedicado a tal extremo.

Imagen: Ubicación centro educativo y corte de vía

Mencionar que anterior a la aparición de la COVID-19 se procedía al corte únicamente de la calle Extensión Agraria a través de medios materiales (señal luminosa - prohibido entrada R-101 y una valla metálica de tamaño medio con señal R-101) como se puede observar en la imagen n° 41 y en ocasiones se refuerza mediante la presencia de un agente de Policía Local, que podría reforzar dicho cruce o encontrarse regulando otros, como pudiera ser el cruce de la avenida Ricard Hernández con la salida de la misma Extensión Agraria en la zona de Primaria o bien el paso existente en la avenida Ricard Hernández con Doctor Moliner y Cris Rei en la zona de Infantil.

Imagen nº 41:



Imagen nº 42:

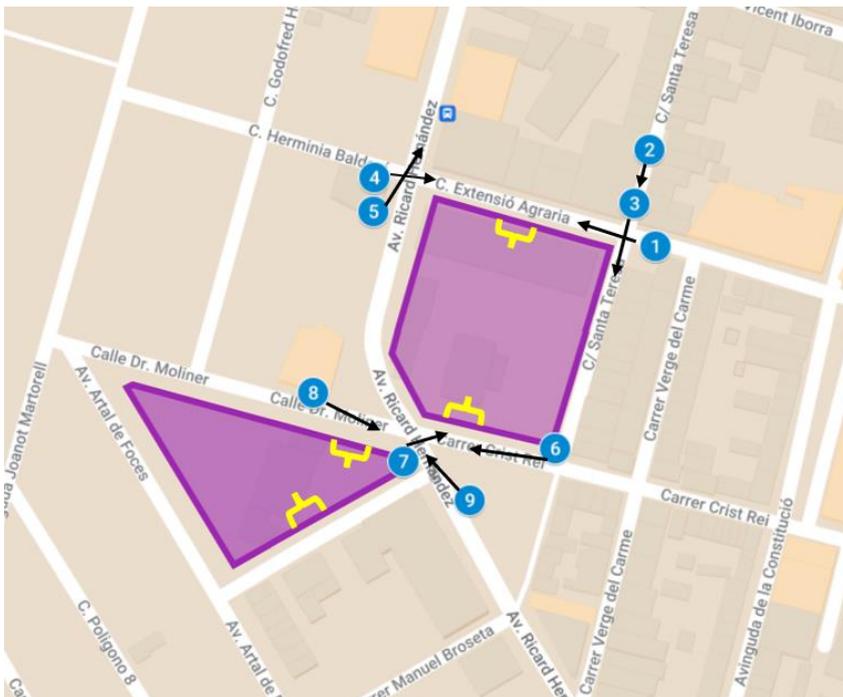


Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Así mismo desde la aparición de la COVID-19 se habilitaron dos nuevos accesos, como se ha comentado anteriormente y se procedió al corte de dos nuevas calles mediante vallas y señal de prohibido (R-101), siendo estas las calles por las cuales se tenían los nuevos accesos, como se puede apreciar en la imagen nº 42.

Imagen sobre ubicación de reportaje fotográfico, cortes de calles e inmediaciones.

Imagen nº 43



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Imagen nº 44: (Círculo azul – 1)



Imagen nº 45: (Círculo azul – 2)



Fuente: Calle Extensión Agraria (Elaboración propia) / Calle Santa Teresa (Elaboración propia)

En la imagen nº 44 se aprecia la calle del acceso principal de la zona de Primaria, la cual se corta mediante señal luminosa y valla metálica. En la imagen nº 45 se observa los últimos metros de la calle Santa Teresa antes de llegar al cruce de la calle Extensión Agraria, en los cuales se puede apreciar las pocas dimensiones de las aceras.

Imagen nº 46: (Círculo azul – 3)



Imagen nº 47: (Círculo azul – 4)



Fuente: C. Santa Teresa (Elaboración propia) / Av. Ricard Hernández (Elaboración propia)

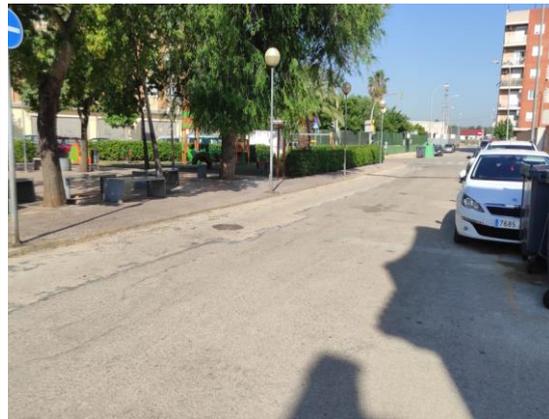
En la imagen nº 46 se observa el cruce de la calle Santa Teresa con la misma calle Extensión Agraria, observando nuevamente las dimensiones de las aceras en dicho cruce de calles, en la cual estaría en el lado derecho el acceso a la calle de entrada principal (ver

imagen nº 44). Respecto a la imagen nº 47 se trata del paso peatonal sito en la avenida Ricard Hernández que conecta la calle Herminia Baldoví con la calle Extensión Agraria (entrada principal).

Imagen nº 48: (Círculo azul – 5)



Imagen nº 49: (Círculo azul – 6)



Fuente: Av. Ricard Hernández (Elaboración propia) / Calle Crist Rei (Elaboración propia)

La imagen nº 48 tiene relación con la anterior (nº 47) siendo el mismo cruce desde otra perspectiva, en la cual se observa el paso de peatones existente en la siguiente esquina. Respecto a la imagen nº 49 se observa la calle Crist Rei desde otra perspectiva en relación a la imagen siguiente (nº 50), siendo el otro acceso de la zona de Primaria, procediéndose al corte de la misma mediante valla.

Imagen nº 50: (Círculo azul – 7)

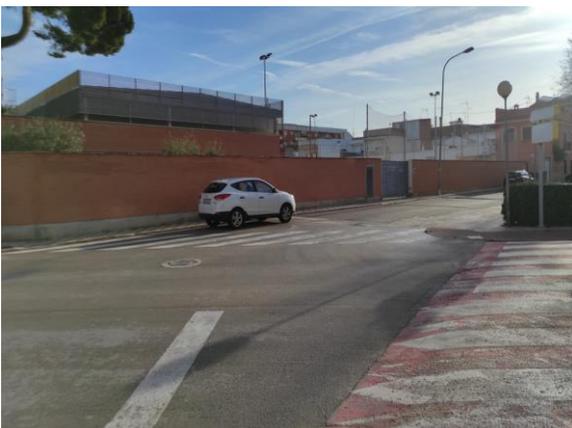


Imagen nº 51: (Círculo azul – 8)



Fuente: Av. Ricard Hernández (Elaboración propia) / C. Doctor Moliner (Elaboración propia)

En la imagen nº 50 se observa la entrada de la calle Crist Rei desde la avenida Ricard Hernández, siendo como se ha mencionado anteriormente el otro acceso a la zona de Primaria. En la imagen nº 51 se observa el acceso principal a la zona de Infantil.

Imagen nº 52: (Círculo azul – 9)



Fuente: Avenida Ricard Hernández (Elaboración propia)

En la presente imagen se observa el paso peatonal regulado con señalización semafórica de la avenida Ricard Hernández, paso que separa las dos zonas de centro educativo que estamos tratando.

10. IES ALCÀSSER (E.S.O. / Bachillerato)

Imagen nº 53:



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Imagen nº 54:



Fuente: Imagen vuelo dron Policía Local Alcàsser

Es un centro educativo ubicado al este de la población como se puede observar en las imágenes número 5 y 6, localizado con un círculo de color rojo (○), se encuentra entre el casco urbano y el polígono industrial de l'Alter, el de mayor actividad de los dos polígonos existentes en la población.

Está compuesto en el año en curso (2021/2022) por un total de 469 alumnos, divididos en 8 niveles y un total aproximado de 22 grupos / clases, desde el nivel de 1º ESO (Educación Secundaria Obligatoria) hasta 2º Bachillerato.

Se accede por dos entradas, una principal (avenida Cortes Valencianas) y otra secundaria (calle Dels Velluters), siendo esta también la entrada al parking del centro educativo, indicadas en la imagen de la página con el símbolo (↵).

Niveles y número de alumnos:

Tabla nº 11:

E.S.O.	BACHILLERATO CIENCIAS	BACHILLERATO HUMANIDADES
1º = 105	1º = 18	1º = 33
2º = 102	2º = 22	2º = 23
3º = 83	-----	-----
4º = 83	-----	-----
Total: 373	Total: 40	Total: 56

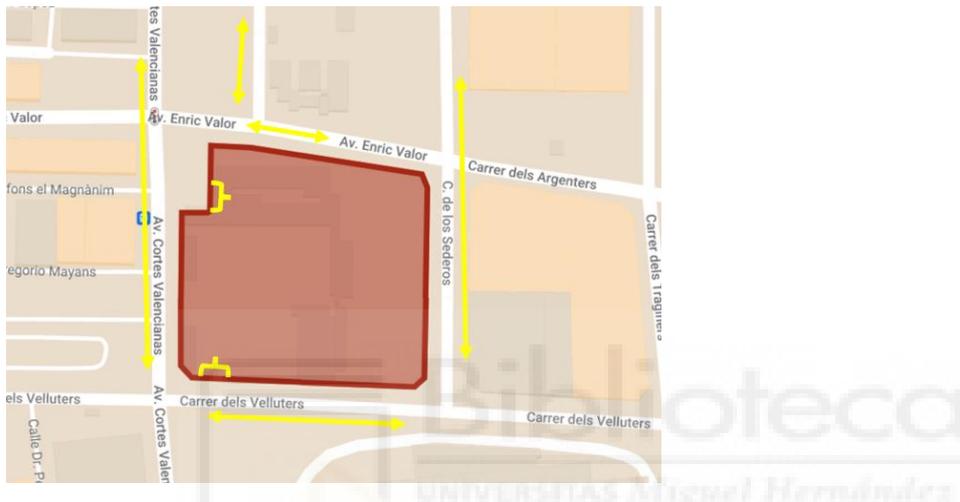
Fuente: Facilitado por el centro educativo

Horarios del curso 2021/2022:

Respecto a los horarios de entrada / salida no se disponen de los mismos, pero se tiene constancia que por regla general la entrada se realiza a las 08.00 horas y la salida a partir de las 14.00 horas en adelante.

Ubicación del centro educativo, sentido de circulación y accesos.

Imagen n° 55:



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Como vías de circulación se encuentran al norte la calle Enric Valor, al oeste la avenida Cortes Valencianes, al sur la calle Dels Velluters y al este la calle Dels Seders, siendo todas ellas vías de doble sentido de circulación.

Por el lugar sí pueden circular vehículos que posean una masa máxima autorizada (MMA) superior a cinco (5) toneladas, motivo que posteriormente se abordará en el apartado correspondiente al efecto.

Respecto a los accesos hay habilitados dos, siendo la puerta principal por la calle avenida Cortes Valencianes y por la zona de entrada al parking por la puerta habilitada por la calle Dels Velluters.

Mencionar que durante la pandemia dicho centro no ha variado los accesos ni se ha procedido al corte de vías por este motivo, procediéndose como anteriormente se venía haciendo en este aspecto.

Imagen sobre ubicación de reportaje fotográfico, cortes de calles e inmediaciones.

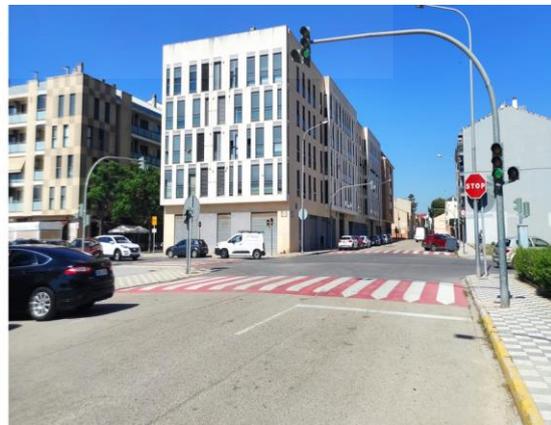
Imagen nº 56



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Imagen nº 57: (Círculo azul – 1)

Imagen nº 58: (Círculo azul – 2)



Fuentes: Calle Enric Valor en ambas imágenes (Elaboración propia)

En la imagen nº 57 se observa uno de los pasos peatonales de acceso a la entrada principal del instituto en la calle Enric Valor, observándose el mismo paso de peatones de en la imagen nº 58 vista desde otra perspectiva, regulándose mediante semáforos, por este paso peatonal no pueden circular vehículos de masa máxima autorizada de más de 5 toneladas.

Imagen nº 59: (Círculo azul – 3)



Imagen nº 60: (Círculo azul – 4)



Fuentes: Av. Corts Valencianes (Elab. propia) / C. Enric Valor (Elaboración propia)

En la imagen nº 58 se aprecia el otro paso peatonal regulado semafóricamente que da acceso a la entrada principal, siendo una vía bastante transitada por todo tipo de vehículos. En la imagen nº 59 se observa el cruce entre la avenida Corts Valencianes y la calle Enric Valor, encontrándose el centro educativo al fondo al margen derecho de la misma.

Imagen nº 61: (Círculo azul – 5)

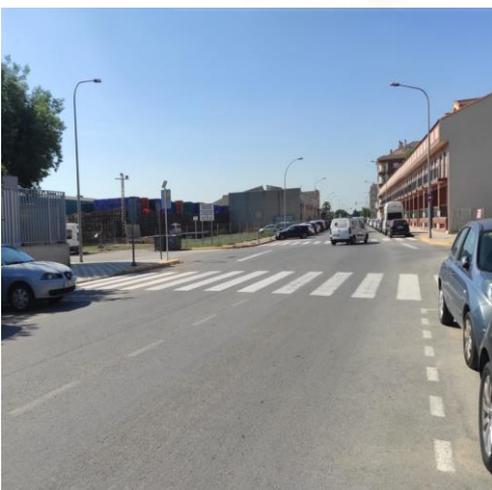


Imagen nº 62: (Círculo azul – 6)



Fuentes: Ambas imágenes en avenida Corts Valencianes (Elaboración propia)

En la imagen nº 60 se observa el paso peatonal sito en la misma avenida Corts Valencianes cruce con la calle Dels Velluters, dando acceso a la entrada por la zona de parking en el lado izquierdo de la imagen, no encontrándose la misma regulado mediante

semáforos, observando el mismo al fondo de la imagen nº 61, localizándose en este caso la entrada al centro fuera del margen derecho de la misma, circulando por el lugar vehículos de todo tipo, sin limitación de dimensiones o masa.

11. VEHÍCULOS PESADOS Y VÍAS DE CIRCULACIÓN

Imagen nº 63



Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Se inicia el presente punto definiendo el concepto de “vehículos pesados”, aunque el mismo es utilizado con frecuencia, tanto en la práctica como en algún caso en el Reglamento General de Circulación, según se indica en la publicación realizada por la DGT (Dirección General de Tráfico) sobre “Reglamentación sobre Vehículos Pesados, Prioritarios, Especiales, de Transporte de Personas y Mercancías y Tramitación Administrativa”, ni el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, ni el Reglamento General de Vehículos, ni el Reglamento General de Circulación antes mencionado definen tal concepto.

No obstante, a partir del punto de vista de la normativa vigente en materia de circulación se podría entender a los “vehículos pesados” como los automóviles destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada (M.M.A.) exceda de 3500 kilogramos, y los de transporte de personas que tengan además del asiento del conductor, más de 8 plazas, excluyendo a los llamados vehículos especiales, los cuales

independientemente de sus masas y dimensiones, son objeto de una reglamentación específica.

Indicado lo anterior, cabe reseñar que en la población en la cual nos encontramos se permite la circulación en el caso urbano a vehículos de hasta 5 toneladas de M.M.A. (Masa Máxima Autorizada), prohibiéndose la circulación a partir de la misma, salvo en algunas avenidas periféricas o vehículos autorizados.

Actualmente en la población de Alcàsser existen dos polígonos industriales, resaltados de color azul en el plano inicial de este punto, de un lado el Polígono Industrial El Pla, localizado en la imagen en la parte superior en forma de triángulo invertido, y por otro el Polígono Industrial L'Alter, localizado en la parte central-derecha, encontrándose este junto al caso urbano de la población en su lado Este.

Así mismo, próximo a dicha población se encuentran tres vías de circulación, localizadas mediante líneas de color morado-rojizo, entre ellas dos destacables por la circulan diariamente una densidad importante de vehículos, siendo una de estas la Autopista del Mediterráneo (AP-7), localizándose en la parte izquierda de la imagen.

Por otro se encuentra la Autovía V-31, más conocida como la Pista de Silla, dando acceso a la ciudad de Valencia por el sur, localizándose en la parte derecha de la imagen.

Enlazando la AP-7 y la V-31, en la parte inferior de la imagen se encuentran conectadas las vías CV-4152 y CV-4153 más conocidas como el corredor de Silla-Picassent, teniendo entre otras funciones la de enlace entre las poblaciones que llevan su nombre, por un lado Silla con una población de 18.467 habitantes (Instituto Nacional de Estadística 2018) y por el otro Picassent con una población de 20.709 habitantes (Instituto Nacional de Estadística 2018).

Imagen nº 64:

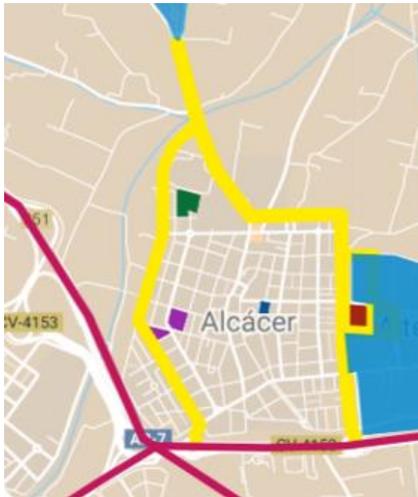


Imagen nº 65:



Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

CEIP 9 D'OCTUBRE -  IES ALCÀSSER -  CEIP JAUME I - 

En las imágenes anteriores se resaltan mediante líneas amarillas las vías mencionadas anteriormente, por las cuales pueden circular vehículos de más de 5 toneladas, siendo estas avenidas de doble sentido de circulación, las cuales se encuentran en la zona más exterior o periférica posibles dentro del casco urbano.

Entre una de sus funciones se encuentra la de enlazar las vías mencionadas anteriormente (AP-7 / V-31 y corredor Silla – Picassent) con los Polígonos Industriales de El Pla y L'Alter (zona color azul).

Próximas a estas se encuentran tres de los cuatro centros educativos desarrollados, los cuales se encuentran en contacto directo o en las proximidades de circulación de dichos vehículos, siendo estos el CEIP 9 Octubre, el IES Alcàsser y el CEIP Jaume I.

Comenzaremos comentando el **CEIP 9 OCTUBRE** () , concretamente se trata del edificio habilitado para la etapa de Educación Infantil, localizado con color morado en la parte izquierda de la imagen siguiente.

Imagen nº 66:



Imagen nº 67:



Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Como se puede observar en este caso en relación a las vías por las que circulan vehículos pesados (avenida Artal de Foces – imagen izquierda) respecto a las zonas habilitadas como accesos de entrada / salida de alumnos del centro (imagen derecha) se podría considerar a priori que en ese momento no existe incidencia o influencia directa, al encontrarse la vía de circulación y los accesos distanciados, no pudiendo circular los mismos frente a estos.

Respecto a la influencia de dicha vía y la zona urbanizada próxima al centro educativo, se observa en las siguientes imágenes, como existe una zona la cual sí se encuentra influenciada, teniendo contacto directo con la misma, tanto si acude al centro como peatón o mediante otros medios.

Imagen nº 68:



Imagen nº 69:



Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Imagen nº 71:



Imagen nº 72:



Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Como se puede apreciar en las imágenes anteriores, en este caso sí hay una incidencia directa respecto a las vías habilitadas para la circulación de vehículos pesados y los dos accesos habilitados al centro educativo, tanto por la entrada principal por la cual acceden únicamente personas (entrada superior imagen derecha) como por el otro acceso, por el cual acceden personas y vehículos (entrada inferior imagen derecha).

También se puede apreciar que la ubicación del centro educativo respecto al punto tratado se encuentra directamente condicionado por la existencia de ambos polígonos industriales, tanto el Polígono Industrial El Pla (forma triangular parte superior imagen), siendo utilizada como influencia directa con el Instituto la avenida Cortes Valencianas como vía de paso desde una de las entradas a población (acceso avenida Diputación) proveniente la circulación desde el corredor Silla – Picassent para trasladarse hasta el Polígono anteriormente citado, como se puede observar en la representación siguiente:

Imagen n° 73

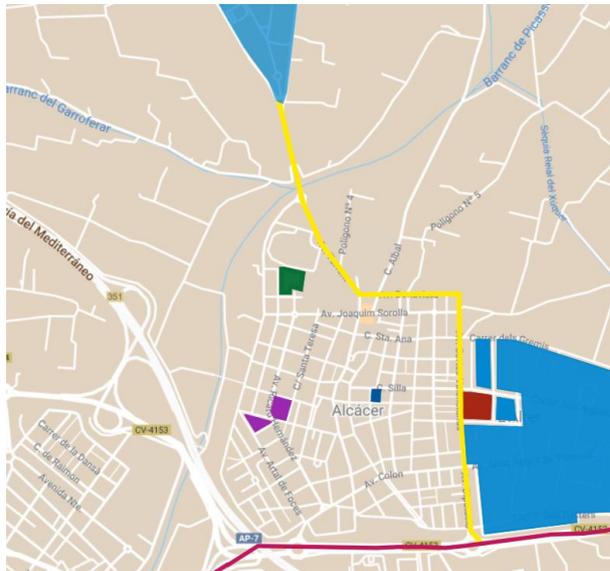
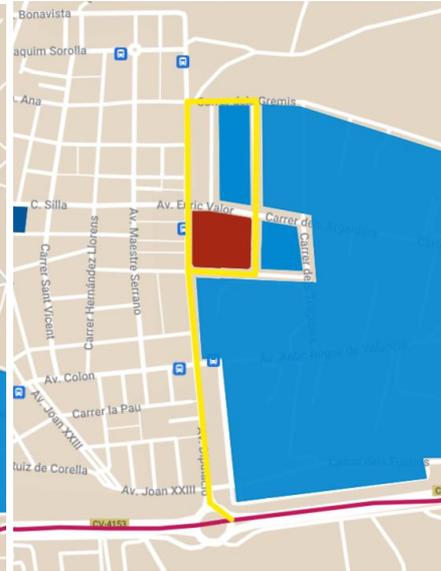


Imagen n° 74



Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Relacionado con la imagen n° 73, en lo que respecta al Polígono Industrial L'Alter (resaltado azul parte inferior derecha), habiendo influencia directa de vehículos pesados con lugar en $\frac{3}{4}$ partes, encontrándose la misma vía anteriormente citada (C. Valencianas) para el desplazamiento al lugar, incluyéndose la calle Dels Velluters (lugar de acceso al centro por peatones y vehículos) y calle Dels Seders (lateral zona Este del centro, no tiene accesos).

Respecto a la imagen n° 74 y la circulación de este tipo de vehículos por la vía principal (avenida Cortes Valencianas) la cual tiene relación directa entre los usuarios del casco urbano y del Polígono Industrial se posibilita la circulación en sentido desde el corredor Silla-Picassent en busca del Polígono Industrial El Pla, reduciendo así mismo el volumen de vehículos por la misma, regresando estos al finalizar su actividad laboral por otra vía habilitada al efecto (avenida Castilla la Mancha y Artal de Foces).

Para finalizar este apartado se encuentra el **CEIP JAUME I** () , influenciado por la avenida Castilla la Mancha, vía de doble sentido de circulación, teniendo como objetivo principal enlazar el corredor Silla- Picassent como vía directa con el Polígono Industrial El Pla, como se puede observar en las siguientes imágenes, resaltando el centro educativo en color verde, sin olvidar la AP-7 y la V-31.

Imagen n° 75:

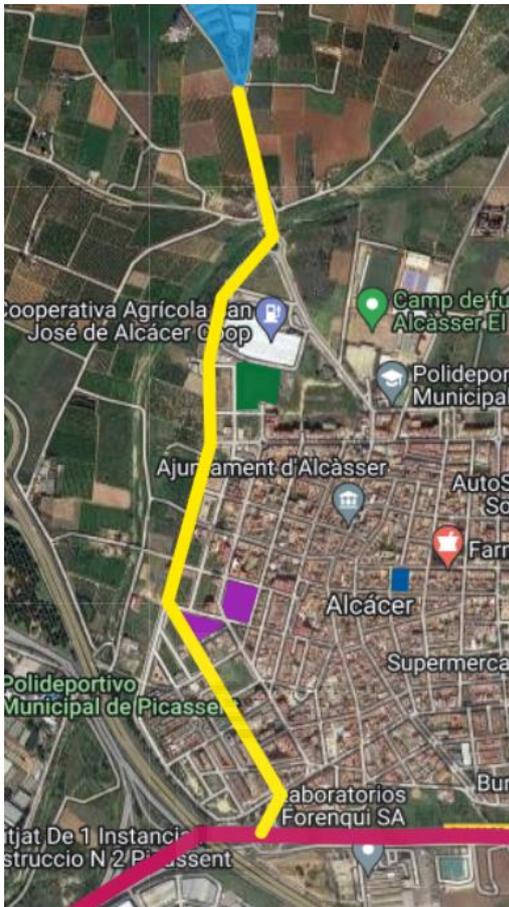
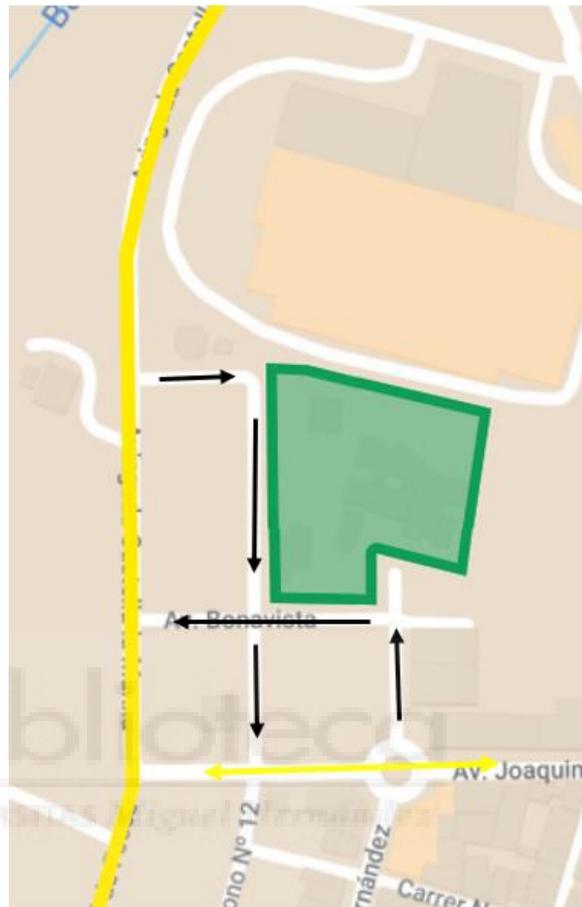


Imagen n° 76:



Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

En relación con la circulación de vehículos pesados por la avenida Castilla la Mancha respecto al centro educativo se ve afectado actualmente al ser uno de los espacios más utilizados como lugar de estacionamiento de los vehículos desplazados para el traslado de menores al centro.

Que como se puede observar en la imagen posterior, en el momento de la entrada y salida del horario escolar las vías de los alrededores del mismo se encuentran cortadas al tráfico, mediante una valla utilizadas para la entrada / salida por la avenida Ausias March y la calle Dels 45 Pobladors mediante vallado y material de obra actualmente, con motivo de obras por ampliación del mismo centro, resaltándose la zona mediante color naranja-rojizo.

Imagen n° 77:



Imagen n° 78:



Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Como se puede observar en este caso en relación a la influencia de dicha vía respecto a los desplazamientos de peatones y vehículos se ve afectado principalmente en los vehículos, debido a que la avenida anteriormente citada divide por un lado casco urbano y por el otro zona rural (campos de cultivo), por lo que se podría suponer que la totalidad de alumnos que acuden caminando no se verían afectados por la circulación de estos vehículos, salvo los que se desplacen al lugar en vehículo circulando por esta vía o la utilicen como zona de estacionamiento, como se ha mencionado anteriormente, habilitándose estacionamientos tanto en línea o cordón en un lado y en oblicuo en el otro.

Imagen n° 79:



Imagen n° 80:



Fuentes: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

13. APORTACIÓN POSIBLES ALTERNATIVAS O MEJORAS ENTORNO CENTRO EDUCATIVO, MOVILIDAD SOSTENIBLE

En este punto se va a proponer posibles alternativas o mejoras, habiendo observado los entornos de cada centro educativo, potenciando sus posibles virtudes e intentando mitigar sus carencias, respecto los desplazamientos de peatones, lugares de tránsito, vías de circulación, vehículos, estacionamiento, etc, sin olvidar los objetivos que se desean obtener a nivel internacional, europeo y nacional, con la intención tanto de evitar víctimas mortales o lesiones graves, como la instauración de un plan sostenible y ecológico.

Comenzaremos con el **Centro Escolar Santísimo Cristo de la Fe** (○) en el que se observa según la encuesta realizada y a su vez en el día a día que la gran mayoría de alumnos y acompañante, junto al profesorado, acuden caminando, siendo con diferencia el centro escolar en el cual se utiliza esta forma, siendo a su vez la más recomendable y la que se quiere y se debe potenciar, sin obviar que el entorno de este centro educativo no es el más propicio para acudir con vehículo a motor, debido a que aproximadamente el 75% de las calles de su alrededor no existe lugar de estacionamiento, por motivo de las dimensiones de las calles, siendo de un sentido de circulación, así como aceras de unos 85 centímetros de ancho por cada lado de la calle, lo que hace que los peatones que caminan en sentido opuesto no puedan cruzarse entre si sin tener que bajar una de las dos partes de la acera, lo que propicia un riesgo.

Especialmente y por los motivos anteriormente expuestos y de manera excepcional a la entrada y salida de los menores del centro, se “permite” el estacionamiento en uno de los laterales de la calle, subiéndose los vehículos sobre la acera, ocurriendo esto en una duración que puede variar entre 5 a 15 minutos, según si es a la hora de entrada o salida del centro, reseñando que hace unos 5 años aproximadamente en toda la población en las calles con estas características se permitía el estacionamiento permanente encima de la acera, cambiando la misma cada mes, procediendo desde entonces a prohibir en toda la población tales extremos, salvo de manera excepcional como se ha comentado anteriormente en ese centro educativo en particular.

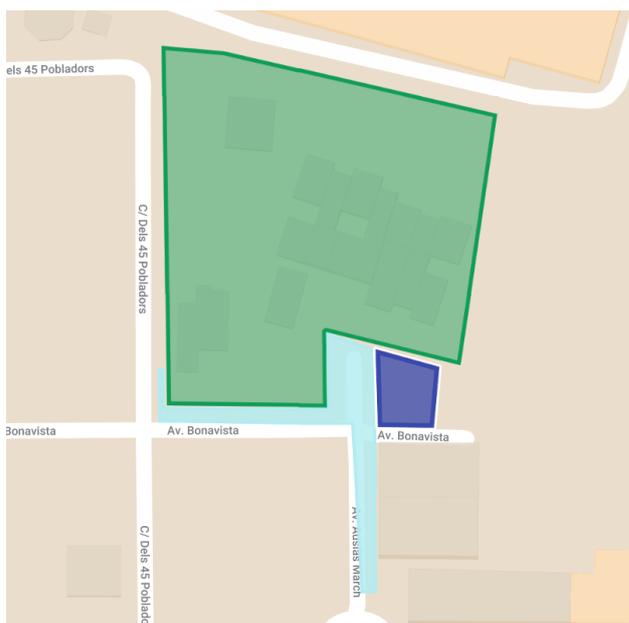
Motivando lo indicado se considera en un primer momento habría que realizar charlas informativas o de concienciación dirigida sobre todo a los progenitores /

acompañantes que se desplazan a lugar con vehículo a motor, que como norma general suelen ser casi siempre las mismas personas, por un lado el hacerles ver el riesgo que supone para sus menores y el resto el hecho de tener que interactuar en un mismo momento y lugar con números vehículos que circulan por dichas vías o se encuentran sobre la acera y por otro el valorar si el desplazamiento en vehículo esta motivo por necesidad o por comodidad.

Así mismo por el organismo competente en materia de señalización vial el reforzar el entorno del centro con señalización informativa de que se encuentran próximos a este, tanto señal vertical como marcas viales, reduciendo a su vez la velocidad por estas a 20 km/h, reduciendo de forma paulatina a su vez las calles del entorno en los cuales se estaciona sobre la acera, habilitando o informando de posibles lugares de estacionamiento próximo.

Respecto al **CEIP Jaume I** () comentar que se observa que posiblemente sea el centro escolar en el cual se realizan más desplazamiento en vehículo a motor hasta el lugar, bien porque el mismo se encuentra en el lugar más alejado de la zona más céntrica de la población o bien porque en las inmediaciones se encuentra estacionamiento disponible.

Imagen nº 82



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Se observa que en lugar hay espacio suficiente para llevar a cabo la ampliación de aceras, tanto en la fachada principal (calle Bonavista) como en la calle que aglutina la gran mayoría de personas que acuden al centro caminando (calle Ausias March), habiendo una zona en la que se podría en un momento dado instalar un parque infantil, lo que podría motivar o incentivar a los menores a acudir andando al mismo, sin olvidar la utilización de la concienciación para intentar reducir los desplazamientos hasta el lugar de vehículos, reduciendo en las proximidades zona de estacionamiento.

Que a su vez habría que reforzar el paso peatonal con regulación semafórica de sito en la avenida Joaquim Sorolla más próximo a la calle Ausias March, reforzando la zona con señalización informativa de zona de paso escolar y marcas viales, así como reducir la velocidad en dicho cruce.

Respecto al **CEIP 9 d'Octubre** () una proposición consistiría en la peatonalización de la calle Santa Teresa, así como la ampliación de acera en la calle Extensión Agraria, modificando el modo de estacionamiento de en batería a en cordón, no permitiendo el estacionamiento en las proximidades a la puerta de entrada, reforzando los paso peatonales redondeados en amarillo, al ser el ubicado en la parte superior el paso peatonal al cual acuden los alumnos y acompañantes que acuden al edificio de Primaria y que normalmente estacionan el vehículo por la zona, habiendo normalmente hueco para ello.

Así mismo se podría realizar un tramo de velocidad 20 km/ h realizando el carril de circulación al mismo nivel que la acera, uniendo la zona peatonal de la calle Santa Teresa con el parque existente en el lugar (resaltado color azul oscuro).

También reforzar el paso peatonal existente frente a la puerta de entrada principal del edificio de Infantil, al concentrarse las personas en lugar antes de la apertura de las puertas del centro, localizado en la parte inferior de la imagen, mediante círculo amarillo.

Imagen n° 83



Fuente: Datos del mapa ©2022 Inst. Geogr. Nacional - Captura Google Maps

Para finalizar este apartado trataremos el **IES Alcàsser** (○) el cual tiene la problemática de la circulación de vehículos pesados en el 75% de las vías que lo rodean, siendo la principal vía de circulación tanto para estos como para el resto de vehículos la avenida Corts Valencianes, localizada en la parte superior de la imagen siguiente.

Respecto a la misma resaltar que aunque la mayor parte de alumnos que acuden al lugar lo hacen a través del cruce regulado por semáforos de la derecha de la imagen, también se utilizan los pasos peatonales resaltados en color rojo, los cuales no se encuentran regulados semafóricamente ni resaltados en la combinación de líneas blancas y rojas, debiendo de ser resaltado el mismo, bien mediante el mismo sistema que el anterior o mediante regulación semafórica activándose a través del peatón, al ser un cruce muy poco utilizado durante el resto del día.

Respecto a las dimensiones de las aceras a priori no habría que resaltar problemática alguna en este aspecto.

Imagen nº 84



Fuente: Imagen tomada vuelo dron Policía Local Alcàsser

14. CONCLUSIONES

Desde hace años se viene trabajando en la implantación de políticas para la reducción de accidentes de tráfico, que conlleven víctimas, tanto mortales como con cualquier tipo de lesiones.

Se realizan campañas de concienciación, actualización de normas legislativas, impartición de educación vial en las escuelas, controles por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, tanto estatales, autonómicas como locales con el objetivo de que dichas normas sean cumplidas, adaptándose a las circunstancias.

En la actualidad hay que ampliar dichos objetivos, mediante planes que se adapten a la realidad en las que nos encontramos, cohesionando los planes urbanísticos relacionados con los entornos escolares a la reducción de circulación de vehículos por los mismos, implementando unos entornos viales seguros, fomentando el desplazamiento a pie hasta los mismos, reduciendo y posteriormente evitando en mayor o menor medida una contaminación ambiental, tanto por ruido como por humos, educando a nuestros más

pequeños en educación vial, salud y medio ambiente entre otros, en base a políticas adaptadas a un plan sostenible y ecológico.

Respecto a los centros educativos observados en nuestra población cabe reseñar en este aspecto que se pueden mejorar, habiendo alternativa y posibilidades para ello, pero no toda la responsabilidad se puede centrar en las organizaciones y estamentos públicos, por parte de la ciudadanía hay que comenzar a mentalizarse y llevar a cabo la reducción de desplazamientos en vehículos a motor cuando estos no son necesarios, pudiéndose realizar caminando o por un medio ecológico y sano, fomentando así en las presentes y futuras generación ese pensamiento interiorizado.

En relación a lo comentado a lo que respecta a los organismos municipales competentes en materia de seguridad vial se deben de habilitar dentro de sus posibilidades carriles bici o calles con prioridad de circulación de las mismas, que fomenten el desplazamiento de los menores hasta el centro educativo o zonas que posteriormente estos acudan para realizar otro tipo de actividades (ejem: polideportivo).

Se deben asfaltar y mantener en buenas condiciones los viales en las inmediaciones de los centros educativos, mediante marcas viales y señalización en las que no haya ni género de duda para los conductores que circulen por la zona que deben de reducir la velocidad, creando un ambiente de seguridad para los peatones, mediante zonas peatonales exclusivas, zonas a un mismo nivel reduciendo la velocidad a 20 km/h, aceras libres de vehículos, otorgando y facilitando un lugar en el cual lo importante sea el peatón y lo primordial su seguridad.

Realizando charlas en centros educativos a padres y alumnos, como dando clases de educación vial, priorizando la seguridad de estos, así como la posible entrega de trípticos a los mas pequeños en las que se les pueda explicar y hacer entender el atractivo de acudir al lugar caminando, tanto para ellos como para lo que les rodea, pudiendo evitar un accidente de tráfico con sus actos, mejorar su salud y la de sus familiares, colaborando para evitar la contaminación del planeta, incluso haciendo ver a sus mayores que acudir en vehículo a motor a su colegio no es una necesidad en mucho de los casos, sino mas bien una comodidad, que hay que intentar reducir.

15. BIBLIOGRAFIA

- **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible** - Asamblea General de Naciones Unidas (ONU, 2015) – <https://www.fundacioncarolina.es/wp-content/uploads/2019/06/ONU-Agenda-2030.pdf>
- **Aguilar L.F** – *La implementación de las políticas*. México: Miguel Ángel Porrúa. 1993.
- **Aguilar, L. F. (2009)** - Marco para el análisis de las políticas públicas.
- **CEIP Jaume I** - Datos sobre número de alumnos y horarios – Facilitados por Secretaría del centro educativo.
- **CEIP Santísimo Cristo de la Fe** - Datos sobre número de alumnos y horarios. Facilitados por Secretaría del centro educativo.
- **CEIP 9 d' Octubre** - Datos sobre número de alumnos y horarios – Facilitados por Secretaría del centro educativo
- **Cuaderno didáctico sobre Educación Vial y Salud** - Ministerio de Educación y Ciencia y el Ministerio de Sanidad y Consumo en el año 2004 / <https://www.sanidad.gob.es/va/ciudadanos/accidentes/docs/medioEscolar.pdf>
- **Declaración de Estocolmo 2020** – Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial / <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>
- **Diagnóstico de centros educativos para la implementación de caminos escolares** - Ayuntamiento de Málaga y Observatorio de Medio Ambiente Urbano / https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/4diagnostico-saracho_tcm30-448896.pdf
- **Educación Vial en los Menores** – Ministerio del Interior y Dirección General de Tráfico (2014) / <https://www.dgt.es/export/sites/web->

DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/educacion-vial/adultos/no-formal/La_educacion_vial_de_los_menores.pdf

- **Estrategias de seguridad vial y movilidad del próximo decenio (2019)** - Observatorio Nacional de Seguridad Vial (Archivo PDF) DGT (Dirección General de Tráfico)
https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/Images/conoce-la-dgt/que-hacemos/consejo_superior_trafico/Estrategias-de-seguridad-vial-y-movilidad.pdf
- **Estrategia de seguridad vial 2011-2020**. Dirección General de Tráfico, 2011
https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/.galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/estrategias-y-planes/estrategico_2020_004.pdf
- **Europa en movimiento - Plan de acción estratégico de la UE sobre seguridad vial (2018)** – Europe on the move - Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean (En inglés) - Comisión Europea. / https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF
- **Guía de Seguridad Vial para padres llamada “TUS PASOS son los de tus hijos”** realizada por el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico en 2013. - https://fundadeps.org/wp-content/uploads/eps_media/recursos/documentos/644/consejos-para-padres.pdf
- **Guía para la evaluación e implementación de entornos escolares seguros** – INTRANT (Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre) de la República Dominicana.
- **Herramientas para la implementación de Caminos Seguros a la Escuela en la región de América Latina y el Caribe**, a través del Banco Interamericano de Desarrollo (actualización 2020)
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Herramientas-para-la-implementacion-de-Caminos-Seguros-a-la-Escuela-en-la-region-de-America-Latina-y-el-Caribe-actualizacion-2020.pdf>

- **IES Alcàsser** - Datos sobre número de alumnos y horarios – Facilitados por Secretaría del centro educativo
- **Informe mundial sobre la situación de las Seguridad Vial en 2018** – World Health Organization - Global Status Report on road safety 2018 – Documento en inglés - Organización Mundial de la Salud (OMS) - https://fundadeps.org/wp-content/uploads/eps_media/recursos/documentos/887/9789241565684-eng.pdf
- **Instituto Nacional de Estadística 2018** (Datos sobre padrón de Silla / Alcàsser y Picassent)
- **La ciudad, los niños y la movilidad (Manual)** – Comisión Europea - http://www.ccub.org/kids_on_the_move_es.pdf
- **Ley 35/2015, de 22 de septiembre**, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación - https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-10197
- **Manual de Inspecciones de Seguridad Vial en Entornos Escolares** – Área Seguridad Vial - FUNDACIÓN MAPFRE https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/i18n/catalogo_imagenes/imagen.cmd?path=1082078&posicion=1®istrardownload=1
- **Manual para la implantación de Caminos Seguros Escolares** – Diputación de Granada (2016) – http://www.a21-granada.org/red-gramas/images/Manual_para_la_implantacion_de_caminos_escolares_seguros.pdf.pdf
- **Manual seguridad vial escolar** - Inspección Técnica de Vehículos de Asturias <http://exyge.eu/blog/wp-content/uploads/2017/02/manual-seguridad-vial-escolar.pdf>
- **Manuel Tamayo Saez**, Cap. 11 El análisis de las políticas públicas. En La Nueva Administración Pública. Bañón y Carrillo.
- **Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030** – Recomendaciones sobre los próximos pasos hacia la «Visión Cero» -

- Parlamento Europeo - https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0211_ES.pdf
- **Mejoramiento sobre seguridad vial en el mundo** / Resolución 74/299 – A/RES/74/299 – Asamblea General de Naciones Unidas - https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Prevencion/SeguridadVial/docs/Mejoramiento_SegVial_mundo.pdf
 - **Nueva Agenda Urbana** - Organización de las Naciones Unidas (ONU - 2016) – <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
 - **Plan de Acción para el Segundo Decenio para la Seguridad Vial 2021-2030** – (Global Plan Decade of action for road safety 2021 – 2030) - https://www.sanidad.gob.es/profesionales/saludPublica/prevPromocion/Prevencion/SeguridadVial/docs/Global_Plan_Decade_of_Action_for_Road_Safety2021_2030.pdf
 - **Programa de Acción de Seguridad Vial de la UE 2020-2030 (5º programa)** - Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (2018) - ETSC (The European Transport Safety Council) En inglés. - https://etsc.eu/wp-content/uploads/5th_rsap_2020-2030_etsc_position.pdf
 - **Programa de seguridad vial para escuelas de educación básica** - (Zona Escolar Segura) en el Estado de Nueva León (México) en 2016. - https://conl-mx.s3.amazonaws.com/documents/document_files/000/000/131/original/Zona_Escolar_Segura_-MovAC.pdf?1621545913
 - **Reglamentación sobre Vehículos Pesados, Prioritarios, Especiales, de Transporte de Personas y Mercancías y Tramitación Administrativa.** - Ministerio del Interior – DGT (Dirección General de Tráfico) sobre <https://sede.dgt.gob.es/sede-estaticos/Galerias/permisos-de-conducir/certificacion-aptitud-profesores-formacion-vial/2020/Manual-III-Reglamentacion-de-vehiculos-pesados-2020.pdf>
 - **“Salve Vidas” - Paquete de medidas técnicas de seguridad vial** — Organización Mundial de la Salud (OMS) -

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255308/9789243511702-spa.pdf?sequence=1>

- **Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia** / Comisión Europea / https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0004.02/DOC_2&format=PDF
- **Wildavsky** – Implementation – Prensa de la Universidad de California, 1984

16. ANEXO – ENCUESTA Y RESULTADO

A día 15/04/2022 se han contestado un total de 163 encuestas.

Encuesta seguridad vial y el centro escolar, un entorno más seguro.

Tutor / Investigador: Enrique Conejero Paz

Alumno: José Alejandro Moreno Carrascosa

“Se solicita su autorización para participar en el proyecto de investigación titulado **“Seguridad vial y el centro escolar, un entorno más seguro”**. Cuyo investigador/a principal(tutor/a) es Enrique Conejero Paz.

Cuyo objetivo es poder valorar la percepción que tiene la ciudadanía de la población de Alcàsser, en relación a la seguridad vial respecto al entorno a sus centros escolares. Consiste en una breve encuesta con cuatro posibles respuestas, debiendo de elegir una de las opciones. Los beneficios que se esperan de este trabajo consistirán en conocer la opinión de los usuarios que interactúan directamente en el lugar (progenitores / acompañantes de alumnos y trabajadores de los centros educativos principalmente) para poder valorar alternativas a las medidas adoptadas actualmente. El estudio se realizará desde el 25 de marzo de 2022 hasta el 15 de abril de 2022. La participación en este estudio es totalmente voluntaria, si usted no desea participar en el estudio, no habrá ninguna consecuencia negativa para usted. En cualquier momento puede retirarse del estudio dejando de cumplimentar la encuesta, sin que ello tenga ninguna consecuencia. La respuesta es completamente anónima, por lo que no se dispondrá de ningún dato que

pueda identificarle. Si tienen alguna pregunta sobre este proyecto de investigación, puede consultar en cualquier momento al/la investigador/a Enrique Conejero Paz y como persona de contacto / alumno José Alejandro M. C. cuyo e-mail es jose.moreno18@goumh.umh.es. Si usted responde a las cuestiones que se le propone, se entiende de forma tácita que ha comprendido el objetivo del presente estudio, que ha podido preguntar y aclarar las dudas que se le hubieran planteado inicialmente y que acepta participar en el estudio. El equipo investigador le agradece su valiosa participación.”

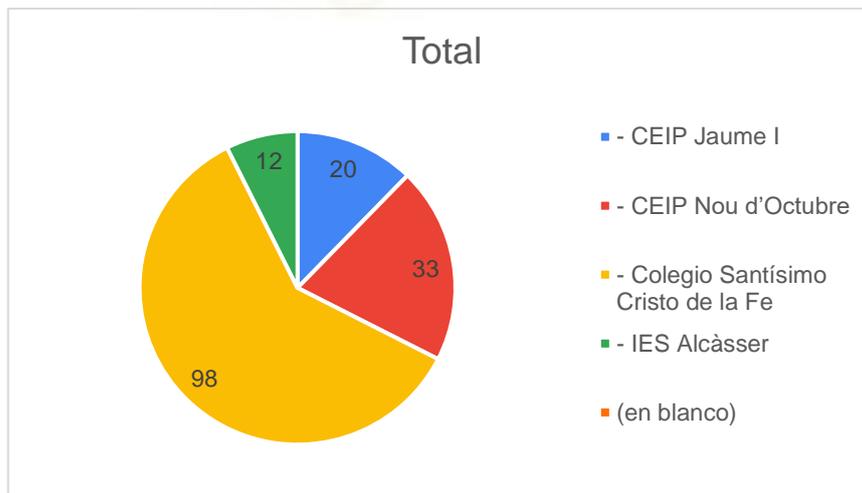
PREGUNTAS CUESTIONARIO:

Pregunta nº 1:

Inmediaciones sobre el centro escolar del cual va a realizar la encuesta es:

- CEIP Jaume I.
- CEIP Nou d'Octubre.
- Colegio Santísimo Cristo de la Fe.
- IES Alcàsser.

Gráfico nº 1



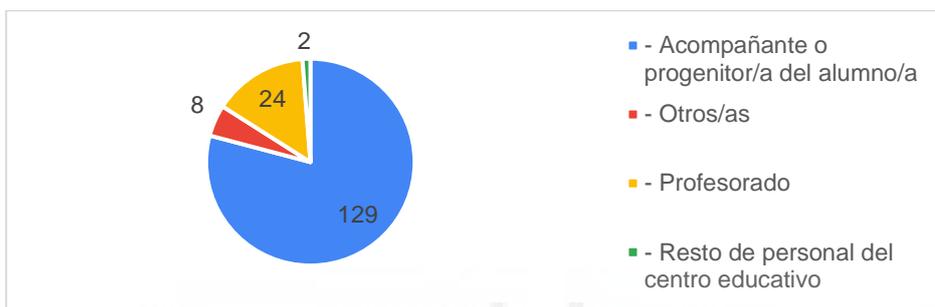
En esta pregunta cabe resaltar la gran diferencia en la participación de uno de los centros educativos sobre el resto, pudiéndose interpretar por las características que envuelven al mismo en relación al posible conflicto con la posible inseguridad vial en su entorno, debido a su ubicación céntrica, dimensiones de las calles y sus aceras, etc.

Pregunta nº 2

Contesto la encuesta como:

- Acompañante o progenitor/a del alumno/a.
- Profesorado.
- Resto de personal del centro educativo.
- Otros/as

Gráfico nº 2



Fuente: Elaboración propia

En esta pregunta se resalta como a priori se esperaba en dicho resultado la participación mayoritaria de progenitores o acompañantes de alumnos, siendo el resultado total entre todos los centros.

Pregunta nº 3:

Normalmente acudo al centro educativo....

- Caminando.
- En vehículo a motor (coche, motocicleta, ciclomotor)
- Bicicleta o patín eléctrico
- Otro/a

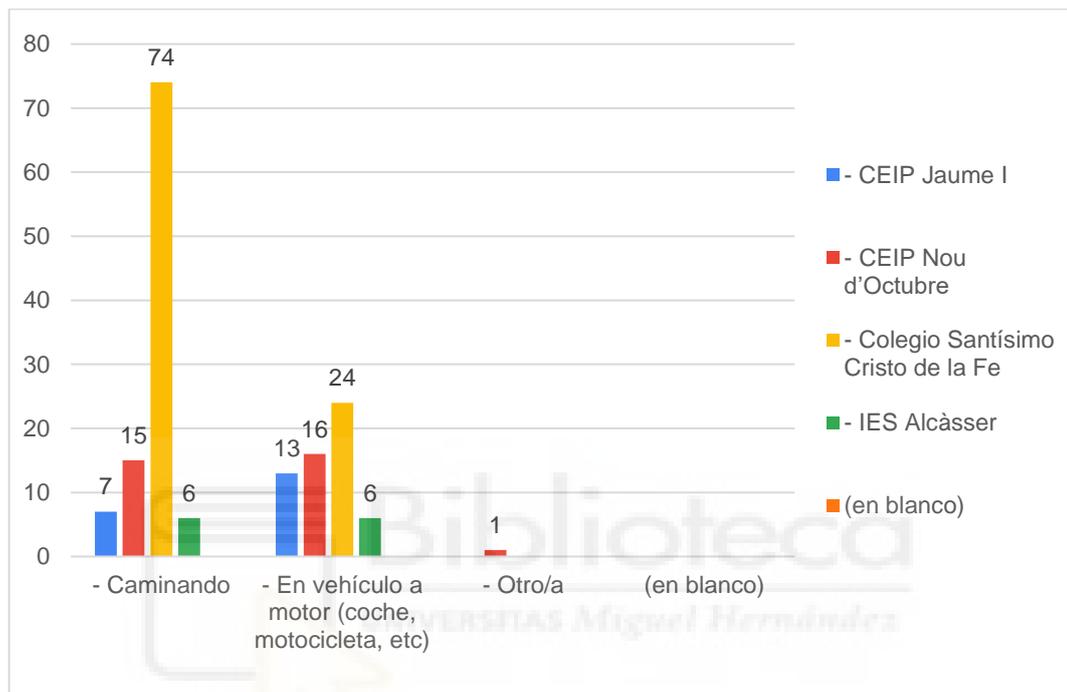
Gráfico nº 3



Fuente: Elaboración propia

Resaltar entre una valoración de todos los centros educativos, aunque acuden muchas personas caminando, un total de un 36% de las personas encuestadas acuden al centro en vehículos a motor.

Gráfico nº 4



Fuente: Elaboración propia

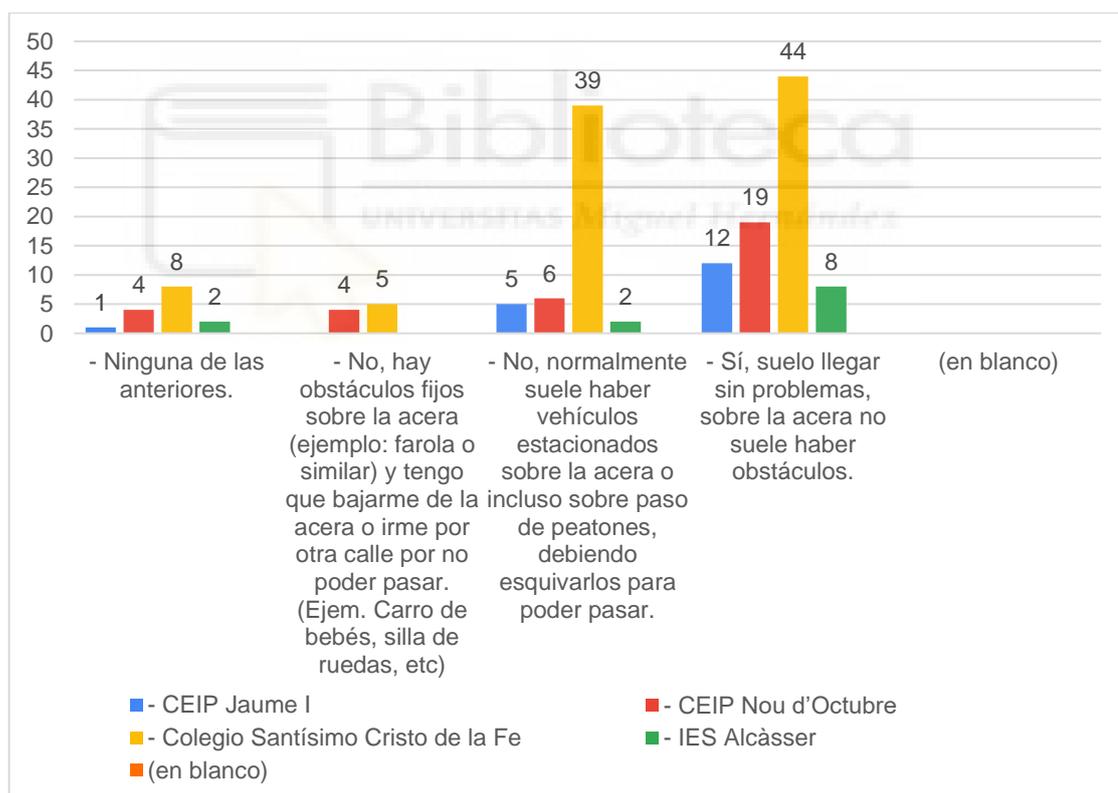
Respecto a la misma pregunta dividida por centros educativos, resalta que en el centro Jaume I de 20 encuestados, que aunque no siendo un porcentaje elevado de valoración respecto al total de alumnos del mismo centro, 13 de 20 acuden al centro educativo en vehículo a motor, siendo un 65% del total de los encuestados. Del resto de centros se observa que tanto el IES Alcàsser como el CEIP Nou d'Octubre las respuestas son de un 50% tanto caminando como en vehículo a motor. Así en cambio, en el Colegio Santísimo Cristo de la Fe, el cual se encuentra en zona céntrica y con zona de estacionamientos bastante más restringidos, el 75% (74 contestaciones) de los encuestados acuden al centro educativo caminando.

Pregunta nº 4:

Si voy a pie al centro educativo desde mi domicilio, ¿encuentro obstáculos que me impiden llegar sin tener que bajarme de la acera?

- Sí, suelo llegar sin problemas, sobre la acera no suele haber obstáculos.
- No, **normalmente** suele haber vehículos estacionados sobre la acera o incluso sobre paso de peatones, debiendo esquivarlos para poder pasar.
- No, hay obstáculos fijos sobre la acera (ejemplo: farola o similar) y tengo que bajarme de la acera o irme por otra calle por no poder pasar (Ejem. Carro de bebés, silla de ruedas, etc.)
- Ninguna de las anteriores.

Gráfico nº 5



Fuente: Elaboración propia

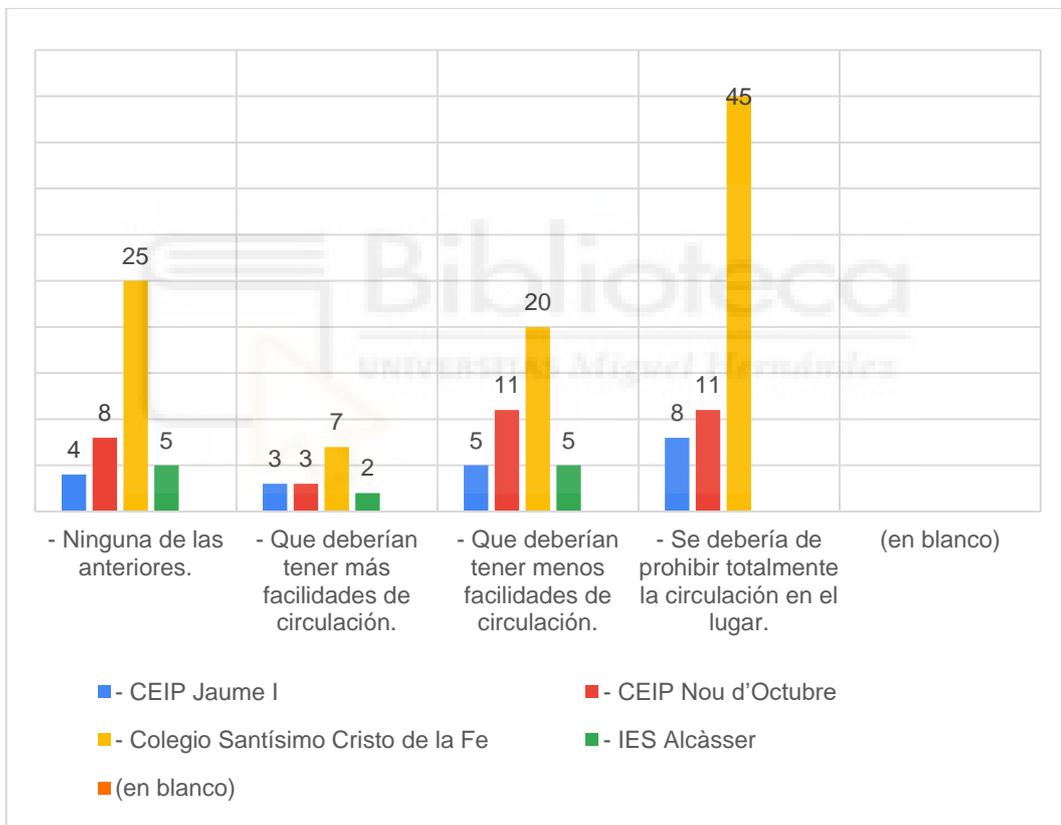
Respecto a esta pregunta cabe resaltar la valoración de un **39,7%** de los encuestados (39 contestaciones) del colegio Santísimo Cristo de la Fe en la cual indican que “**normalmente** suele haber vehículos estacionados sobre la acera o incluso sobre paso de peatones, debiendo esquivarlos para poder pasar.”

Pregunta nº 5:

Respecto a la circulación de vehículos a motor en sus inmediaciones a la hora de entrada y salida de los alumnos, considero que:

- Que deberían tener menos facilidades de circulación.
- Que deberían tener más facilidades de circulación.
- Se debería de prohibir totalmente la circulación en el lugar.
- Ninguna de las anteriores.

Gráfico nº 6



Fuente: Elaboración propia

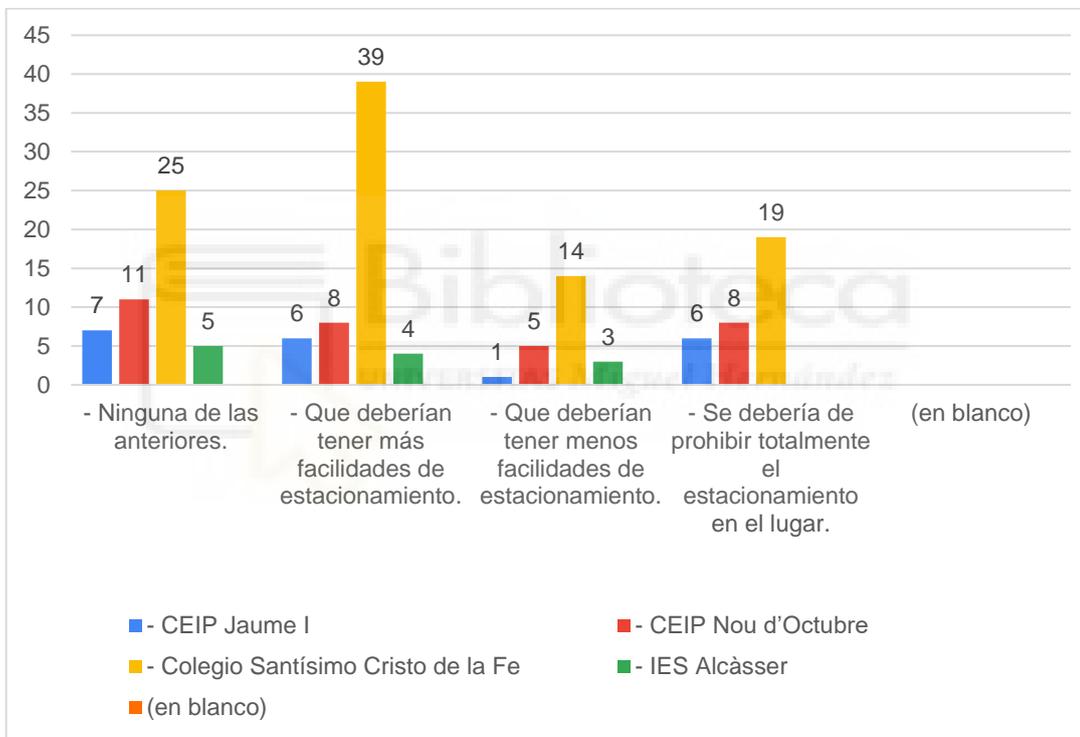
Resaltar que respecto a la opción de que “se debería de prohibir totalmente la circulación en el lugar”, el 45,9% de los encuestados del colegio S. Cristo de la Fe ha votado la misma, así como también un 20% del mismo centro ha votado que “deberían tener menos facilidades de circulación”, siendo ambas opciones restrictivas a la circulación de vehículos.

Pregunta nº 6:

Respecto a los estacionamientos habilitados a vehículos a motor en sus inmediaciones a la hora de entrada y salida de los alumnos, considero que:

- Que deberían tener menos facilidades de estacionamiento.
- Que deberían tener más facilidades de estacionamiento.
- Se debería de prohibir totalmente el estacionamiento en el lugar.
- Ninguna de las anteriores

Gráfico nº 7



Fuente: Elaboración propia

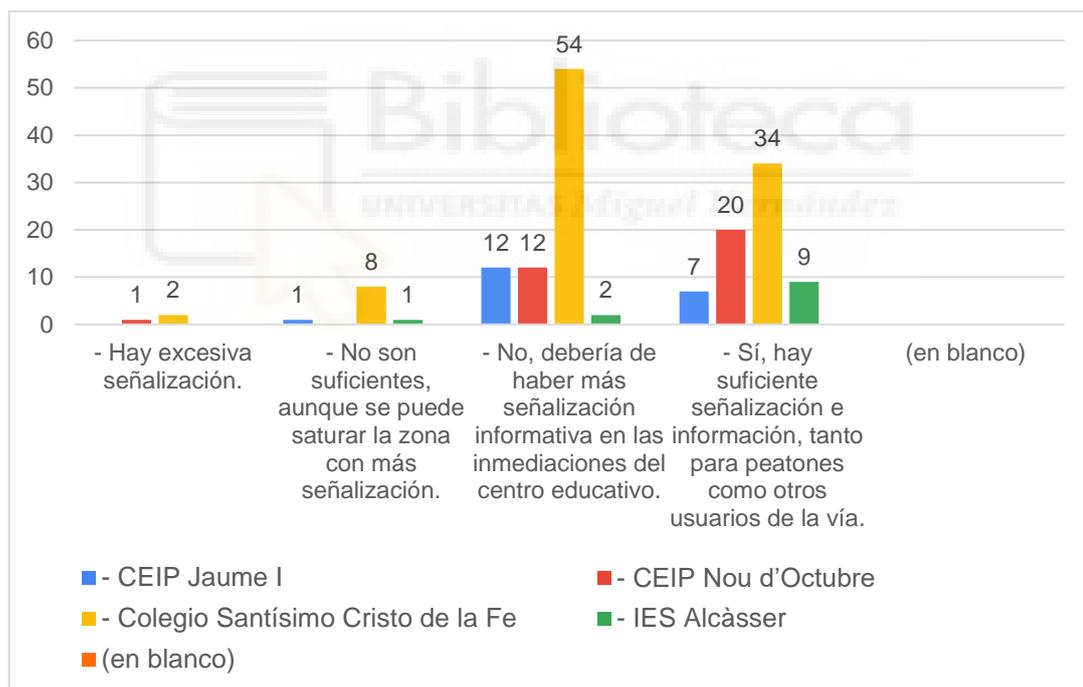
En la presente se observa reseñable la opción tomada por el 39,7% de los encuestados del C. Santísimo Cristo de la Fe en la que consideran que “deberían tener más facilidades de estacionamiento”, mencionar que como se han comentado, dicho centro educativo se ubica en la zona céntrica del casco urbano, encontrando calles estrechas, tanto las vías de circulación como las aceras, siendo imposible el estacionamiento.

Pregunta nº 7:

Respecto a la señalización existente en las inmediaciones de su centro educativo, ¿considera que son suficientes? (Semáforos, señales luminosas “señal prohibido luminosa”, marcas vial - paso de peatones, otros)

- Hay excesiva señalización.
- Sí, hay suficiente señalización e información, tanto para peatones como otros usuarios de la vía.
- No, debería de haber más señalización informativa en las inmediaciones del centro educativo.
- No son suficientes, aunque se puede saturar la zona con más señalización.

Gráfico nº 8



Fuente: Elaboración propia

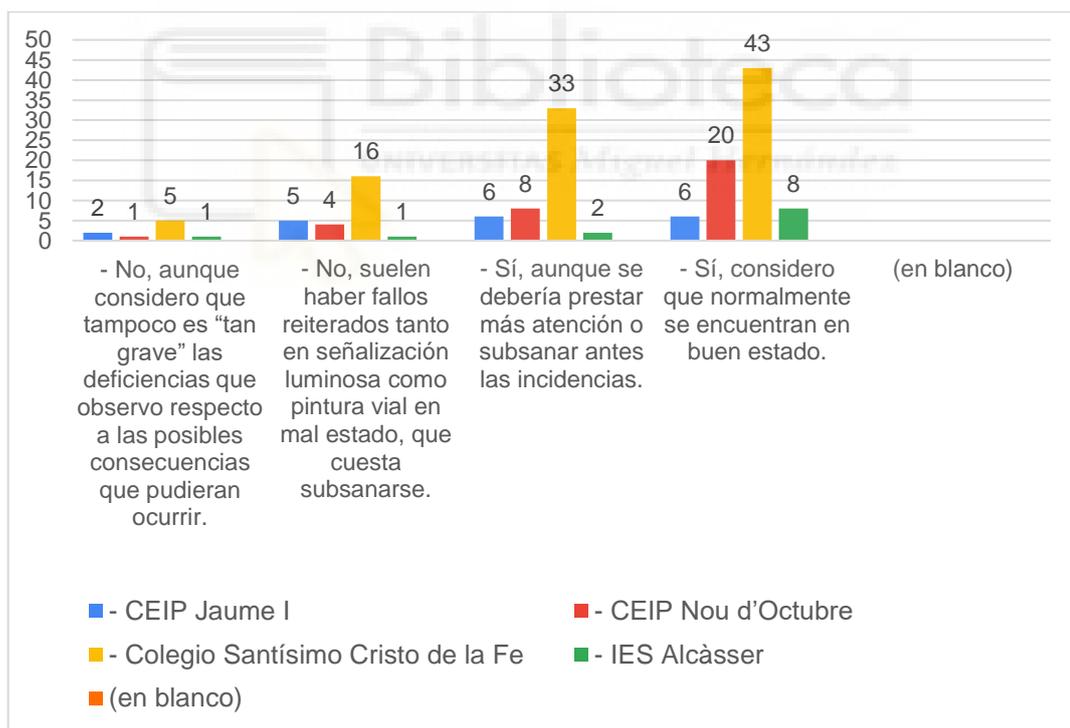
En la presente se resalta que la participación del IES Alcàsser es escasa, el 75% de los mismos han considerado que hay suficiente señalización e información, así por el contrario el 55% por parte del C. S. Cristo de la Fe considera que no, y que debería de haber más señalización informativa en las inmediaciones del centro educativo.

Pregunta nº 8:

En relación con la pregunta anterior, ¿considera que la señalización existente en las inmediaciones del centro educativo se realiza un mantenimiento adecuado? (Funcionamiento correcto de semáforos, señales luminosas, paso de peatones tanto marcas viales como señalización vertical).

- Sí, considero que normalmente se encuentran en buen estado.
- Sí, aunque se debería prestar más atención o subsanar antes las incidencias.
- No, suelen haber fallos reiterados tanto en señalización luminosa como pintura vial en mal estado, que cuesta subsanarse.
- No, aunque considero que tampoco es “tan grave” las deficiencias que observo respecto a las posibles consecuencias que pudieran ocurrir.

Gráfico nº 9



Fuente: Elaboración propia

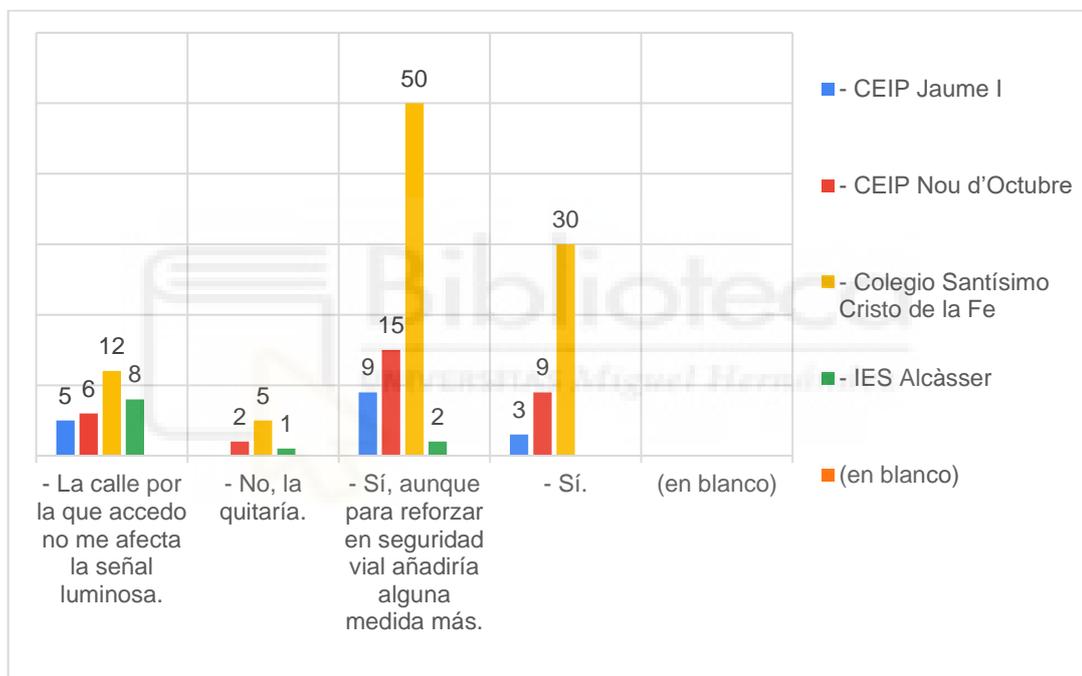
En la presente se observa una percepción mayormente de que la señalización existente se suele mantener en buen estado, con la salvedad del centro Jaume I, en el cual se observa una percepción más dividida, aunque no ha habido una participación lo suficiente como para aportar unas conclusiones claras.

Pregunta nº 9:

Si en su centro educativo se impide la circulación de vehículos a motor con señales luminosas (señal R-101 – dirección prohibida)), ¿considera que es efectiva?

- No, la quitaría.
- Sí.
- Sí, aunque para reforzar en seguridad vial añadiría alguna medida más.
- La calle por la que accedo no me afecta la señal luminosa.

Gráfico nº 10



Fuente: Elaboración propia

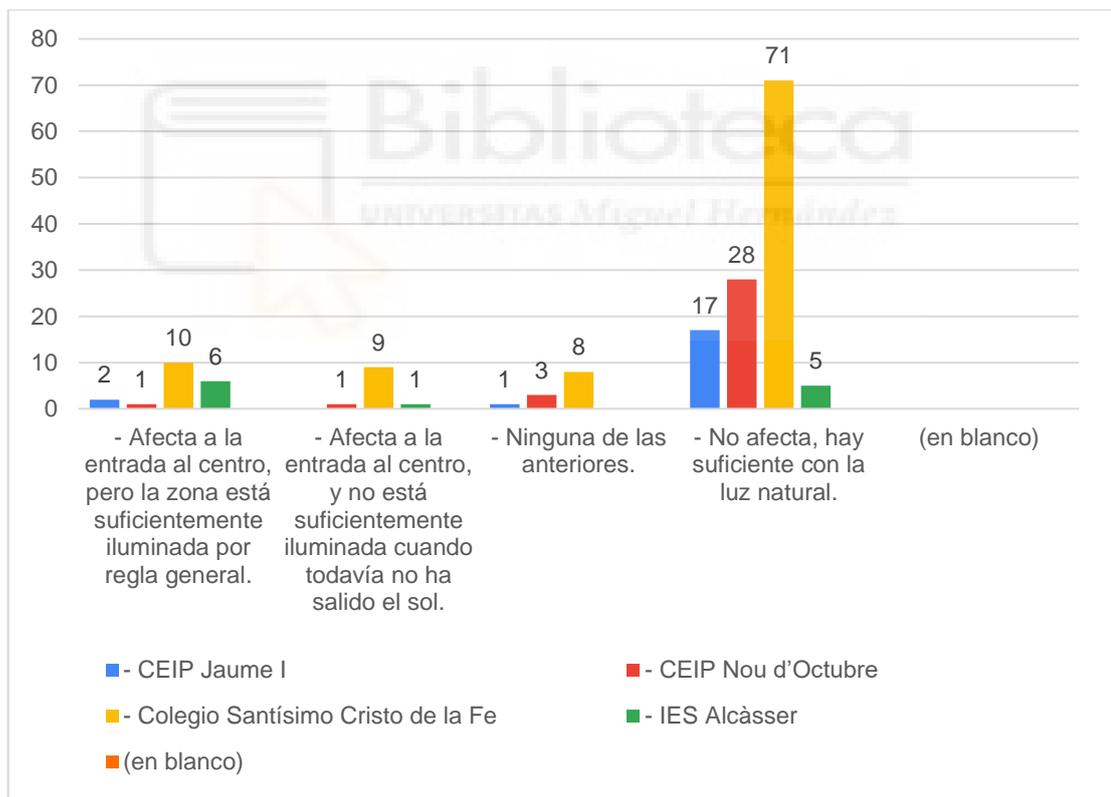
Se observa que la mayoría de los encuestados de los centros educativos en los cuales se tiene instalada la señal luminosa la consideran que es efectiva.

Pregunta nº 10:

Respecto a la iluminación tanto natural como artificial (alumbrado público) existente a la hora de entrada / salida del centro educativo, considera que:

- No afecta, hay suficiente con la luz natural.
- Afecta a la entrada al centro, pero la zona está suficientemente iluminada por regla general.
- Afecta a la entrada al centro, y no está suficientemente iluminada cuando todavía no ha salido el sol.
- Ninguna de las anteriores.

Gráfico nº 11



Fuente: Elaboración propia

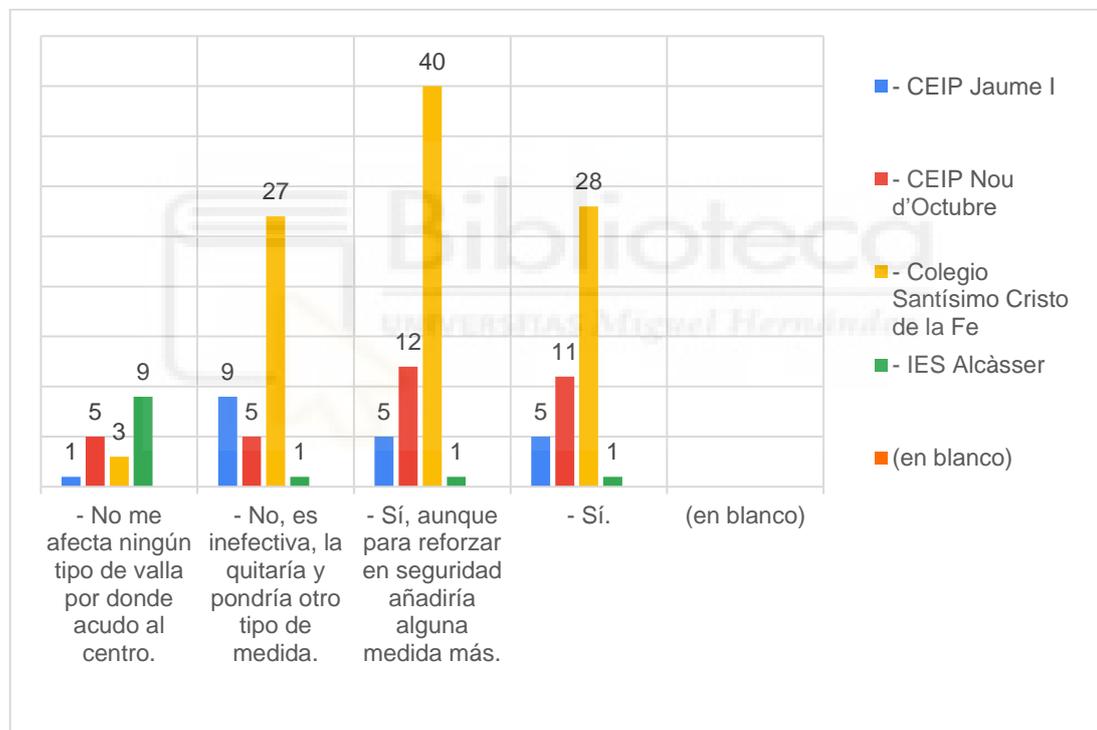
Se observa que no existe a priori problemática alguna a la hora de la entrada y salida respecto a la iluminación.

Pregunta nº 11:

Si en la calle de su centro educativo se impide la circulación de vehículos a motor con alguna valla, ¿considera que esta medida es efectiva?

- No, es inefectiva, la quitaría y pondría otro tipo de medida.
- Sí.
- Sí, aunque para reforzar en seguridad añadiría alguna medida más.
- No me afecta ningún tipo de valla por donde acudo al centro.

Gráfico nº 12



Fuente: Elaboración propia

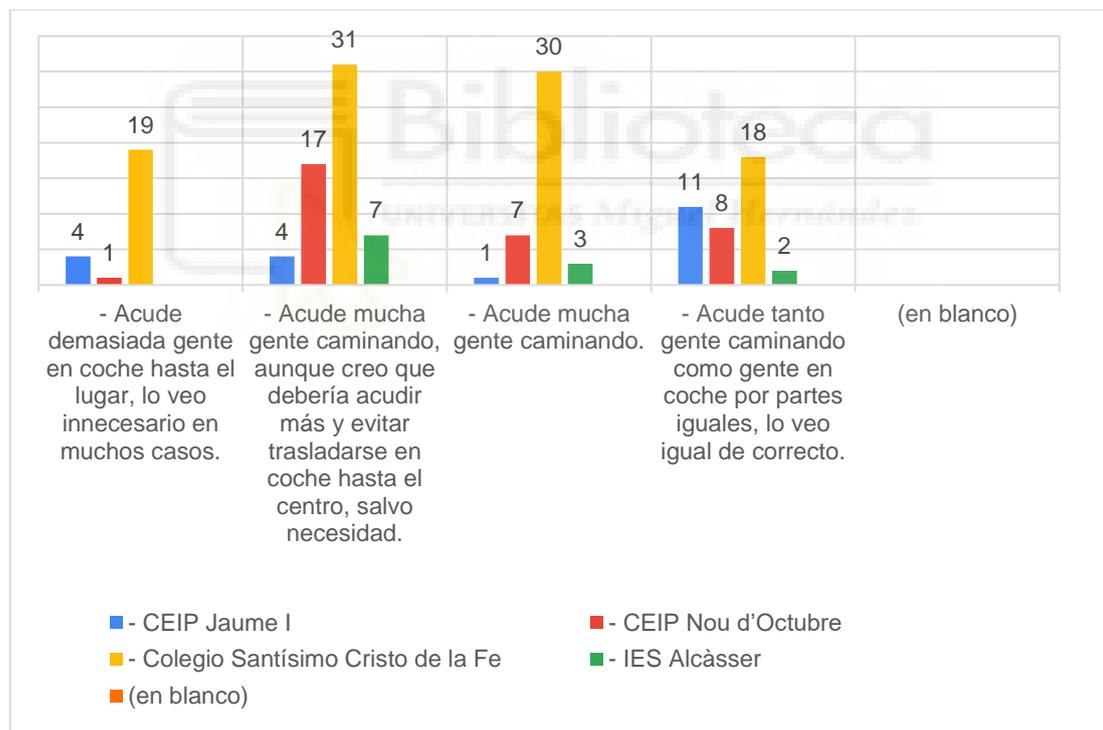
En la presente se observa tanto en el C. Sant. Cristo de la Fe como en el centro Nou d'Octubre valoran positivamente la utilización del corte de calle mediante vallas, así por el contrario en el centro Jaume I el 45% manifiestan que es inefectiva, indicando que la quitarían y pondrían otra medida.

Pregunta nº 12:

Respecto a acudir caminando al centro educativo, pienso que:

- Acude mucha gente caminando.
- Acude mucha gente caminando, aunque creo que debería acudir más y evitar trasladarse en coche hasta el centro, salvo necesidad.
- Acude tanto gente caminando como gente en coche por partes iguales, lo veo igual de correcto.
- Acude demasiada gente en coche hasta el lugar, lo veo innecesario en muchos casos.

Gráfico nº 13



Fuente: Elaboración propia

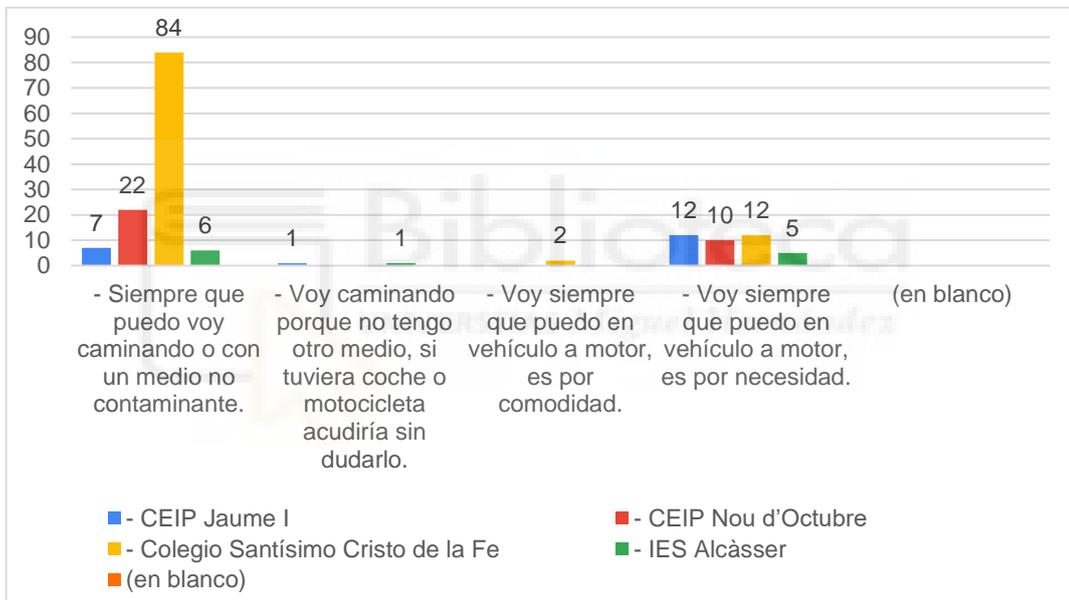
En esta cuestión la opinión está muy repartida, aunque en 3 de los 4 centros la respuesta más votada es la que “Acude mucha gente caminando, aunque creo que debería acudir más y evitar trasladarse en coche hasta el centro, salvo necesidad”.

Pregunta nº 13:

Respecto a acudir caminando al centro educativo, pienso que:

- Siempre que puedo voy caminando o medio no contaminante.
- Voy caminando porque no tengo otro medio, si tuviera coche o motocicleta acudiría sin dudar.
- Voy siempre que puedo en vehículo a motor, es por necesidad.
- Voy siempre que puedo en vehículo a motor, es por comodidad.

Gráfico nº 14



Fuente: Elaboración propia

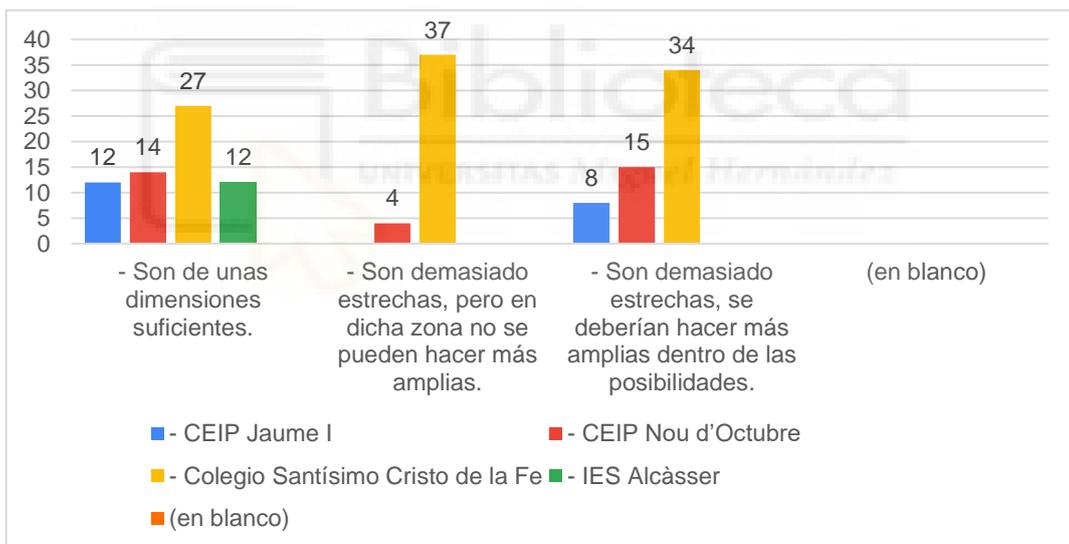
En esta pregunta tanto en el Santísimo Cristo como en el Nou d'Octubre la gran mayoría de encuestados optan por acudir caminando siempre que pueden, en cambio se observa que en el centro de Jaume I hay más gente que acude en vehículo que caminando, echo que resalta sobre el resto, así mismo en el IES Alcàsser está repartido en porcentajes.

Pregunta nº 14:

Respecto a las dimensiones de las aceras en las inmediaciones del centro educativo, considero que:

- Son de unas dimensiones suficientes.
- Son demasiado amplias, se deberían hacer más estrechas y permitir los estacionamientos de vehículos.
- Son demasiado estrechas, se deberían hacer más amplias dentro de las posibilidades.
- Son demasiado estrechas, pero en dicha zona no se pueden hacer más amplias.

Gráfico nº 15



Fuente: Elaboración propia

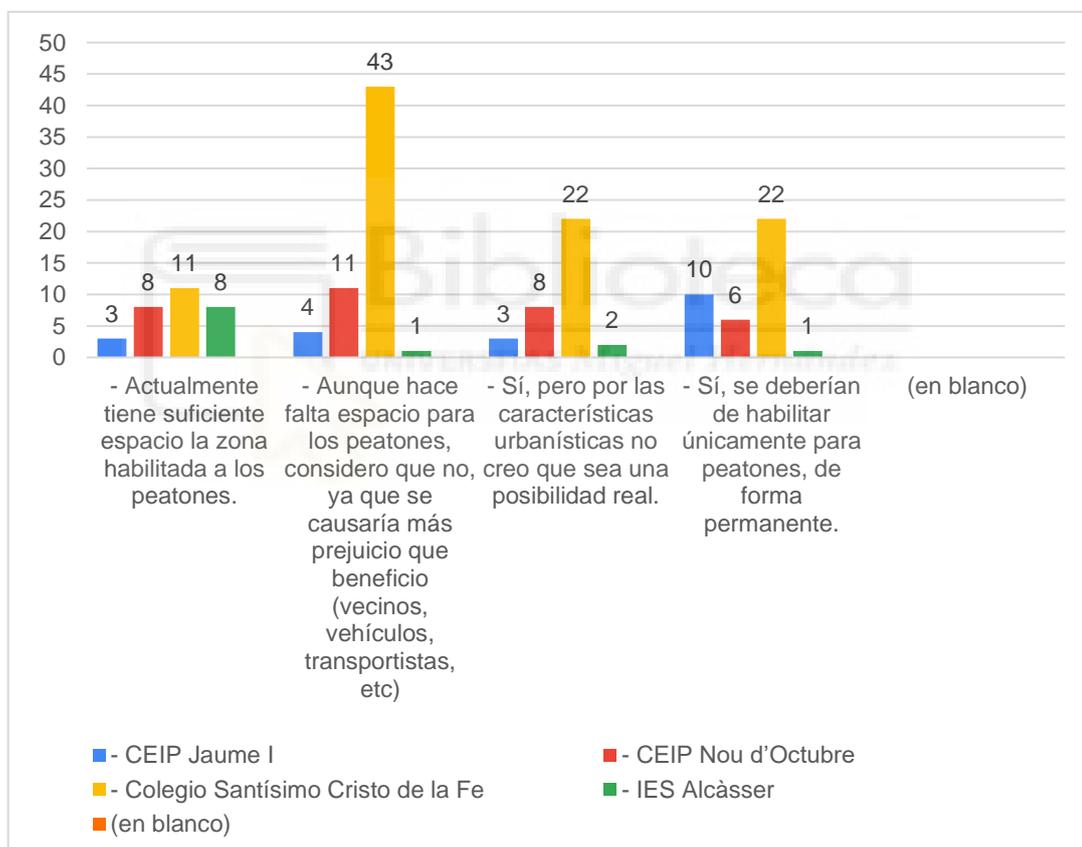
Se observa que en el centro Santísimo Cristo un alto porcentaje opina que las aceras son demasiado estrechas, aunque ha su vez en un porcentaje similar aceptan que el lugar no es apto para poder hacerlas más amplias, aunque lo que más resalta la atención es los 27 encuestados del mismo centro que consideran que estas tienen unas dimensiones suficientes, cuando en las mismas no se pueden cruzar dos personas en sentido contrario sin que una de las mismas se tenga que bajar de esta para que la otra persona pueda seguir en su trayectoria.

Pregunta nº 15:

¿Considera que la calle por donde entra y sale el alumno se debería peatonalizar?

- Sí, se deberían de habilitar únicamente para peatones, de forma permanente.
- Sí, pero por las características urbanísticas no creo que sea una posibilidad real.
- Actualmente tiene suficiente espacio la zona habilitada a los peatones.
- Aunque hace falta espacio para los peatones, considero que no, ya que se causaría más perjuicio que beneficio (vecinos, vehículos, transportistas, etc)

Gráfico nº 16



Fuente: Elaboración propia

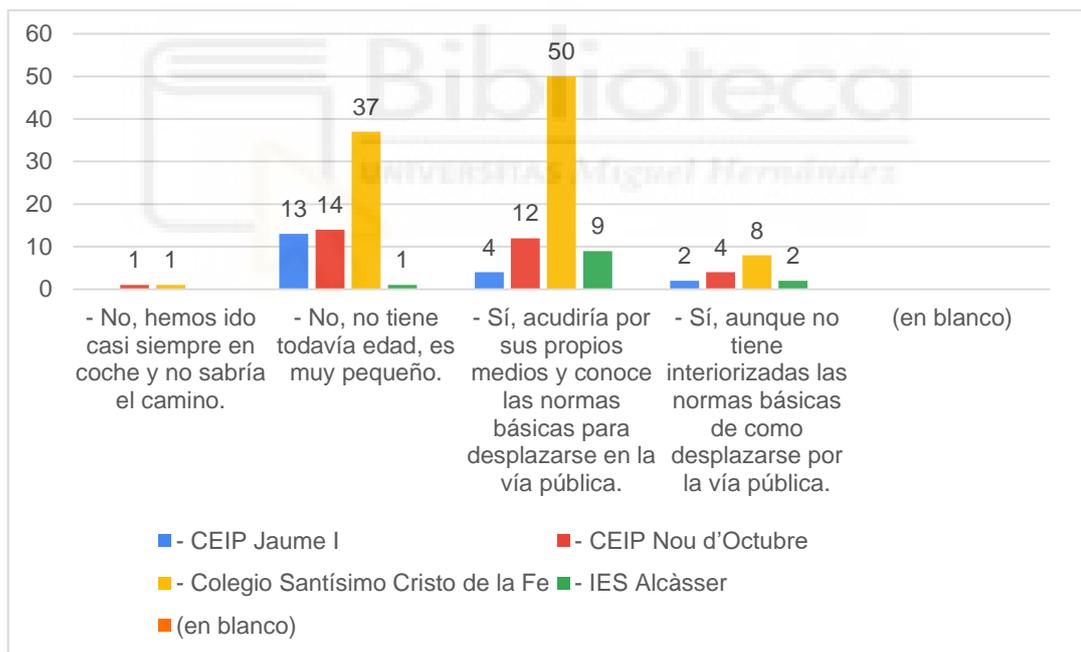
Se observa como en el centro Jaume I el 50% de los encuestados opinan que sí se debería peatonalizar, siendo a su vez el centro en el cual más vehículos se desplazan hasta el centro educativo. Así mismo también se observa como en el Santísimo Cristo casi la mitad de los encuestados consideran que aunque es necesario más espacio para los peatones, se causaría perjuicio al resto de usuarios.

Pregunta nº 16:

¿Actualmente cree que el alumno sin ayuda de ningún tipo sabría acudir y volver del centro educativo a casa y viceversa caminando, con total seguridad?

- No, hemos ido casi siempre en coche y no sabría el camino.
- No, no tiene todavía edad, es muy pequeño.
- Sí, acudiría por sus propios medios y conoce las normas básicas para desplazarse en la vía pública.
- Sí, aunque no tiene interiorizadas las normas básicas de como desplazarse por la vía pública.

Gráfico nº 17



Fuente: Elaboración propia

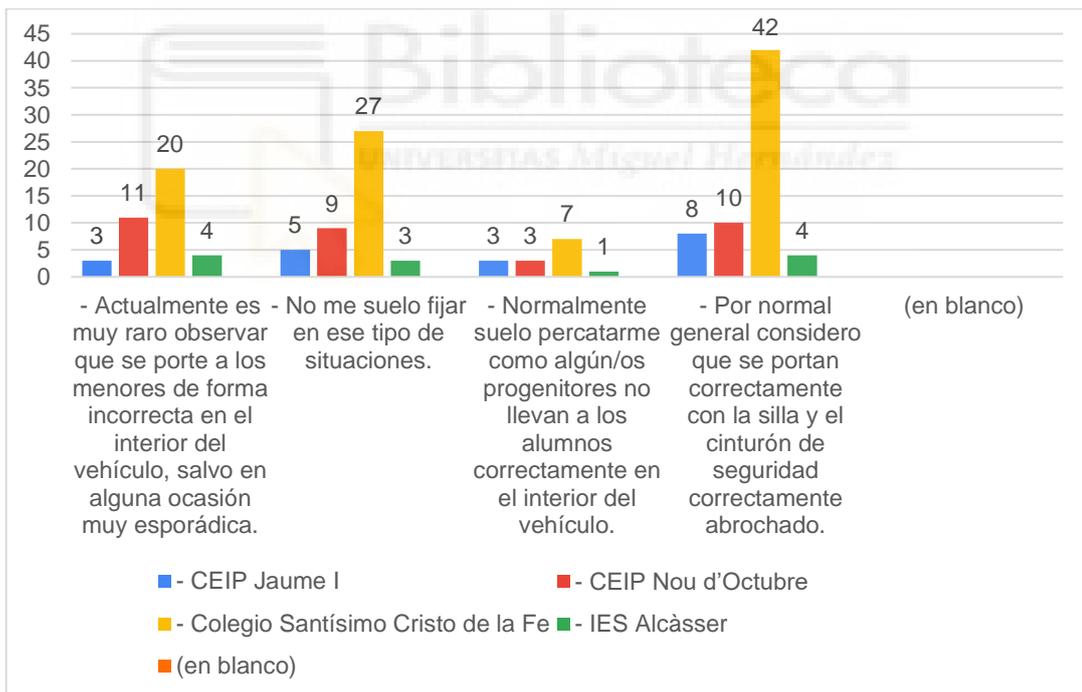
Se observa un porcentaje alto de alumnos que saben acudir por sus propios medios al centro educativo.

Pregunta nº 17:

¿Respecto a los SRI (Sistemas Retención Infantil) o casco de los alumnos que se desplazan en vehículos a motor hasta el centro educativo?

- Por normal general considero que se portan correctamente con la silla y el cinturón de seguridad correctamente abrochado.
- Actualmente es muy raro observar que se porte a los menores de forma incorrecta en el interior del vehículo, salvo en alguna ocasión muy esporádica.
- Normalmente suelo percatarme como algún/os progenitores no llevan a los alumnos correctamente en el interior del vehículo.
- No me suelo fijar en ese tipo de situaciones.

Gráfico nº 18



Fuente: Elaboración propia

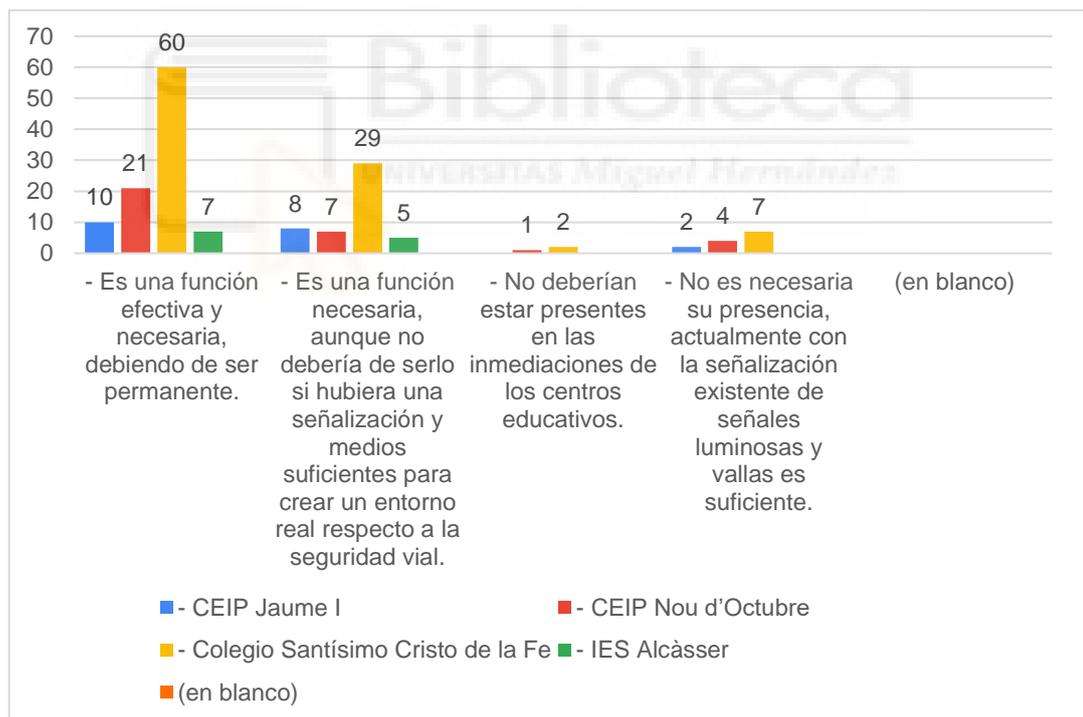
En relación a esta cuestión se desprende que por regla general en todos los centros se porta correctamente a los menores en los vehículos.

Pregunta nº 18:

Respecto a la presencia de los miembros de la Policía Local a la entrada y salida del centro educativo, considero que:

- Es una función efectiva y necesaria, debiendo de ser permanente.
- Es una función necesaria, aunque no debería de serlo si hubiera una señalización y medios suficientes para crear un entorno real respecto a la seguridad vial.
- No es necesaria su presencia, actualmente con la señalización existente de señales luminosas y vallas es suficiente.
- No deberían estar presentes en las inmediaciones de los centros educativos.

Gráfico nº 19



Fuente: Elaboración propia

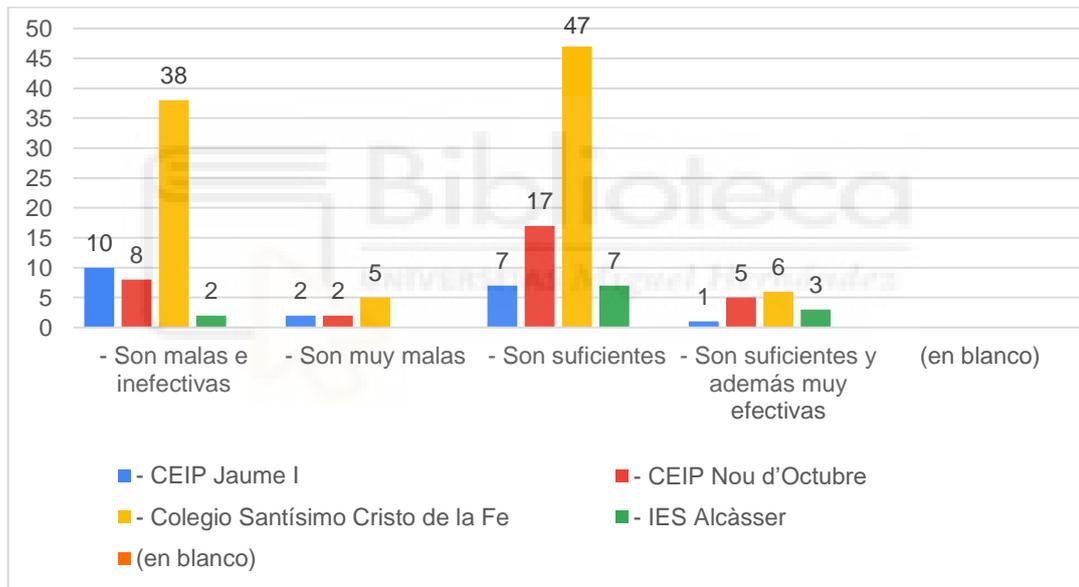
Se observa que en todos los centros educativos sin excepción se considera que la función de la Policía Local es efectiva y necesaria, debiendo de ser de manera permanente.

Pregunta nº 19:

Respecto a las medidas adoptadas en Seguridad Vial por el órgano municipal competente en las inmediaciones del centro educativo elegido, considera que:

- Son suficientes y además muy efectivas
- Son suficientes
- Son malas e inefectivas
- Son muy malas

Gráfico nº 20



Fuente: Elaboración propia

En esta última pregunta se observa sobre todo en el centro Santísimo Cristo y el Jaume I un estado de descontento por las medidas adoptadas en la actualidad, así mismo tanto el centro Nou d'Octubre como el Instituto consideran que son medidas suficientes.

17. ANEXO – LISTADO DE IMÁGENES

- Imagen nº 1 - Ciclo de políticas públicas
- Imagen nº 2 – Agenda 2030 – Objetivos de Desarrollo Sostenible
- Imagen nº 3 – Plan Mundial – Decenio de acción para Seguridad Vial 2021-2030
- Imagen nº 4 – Población término Alcàsser
- Imagen nº 5 – Casco urbano Alcàsser
- Imagen nº 6 - Casco urbano Alcàsser
- Imagen nº 7 – Ubicación Santísimo C. de la Fe
- Imagen nº 8 – Sentido circulación y accesos S. Cristo de la Fe
- Imagen nº 9 – Cortes de vía anterior COVID-19 - S. C. de la Fe
- Imagen nº 10 – Cortes de vía durante COVID-19 - S. C. de la Fe
- Imagen nº 11 – Ubicación reportaje fotográfico S. C. de la Fe
- Imagen nº 12 – Calle Silla corte de calle con calle Calvari.
- Imagen nº 13 – Calle Sila acceso - S. C. de la Fe
- Imagen nº 14 – Calle Gómez Ferrer con calle Silla - S. C. de la Fe
- Imagen nº 15 – Calle Gómez Ferrer corte calle - S. C. de la Fe
- Imagen nº 16 – Corte calle María Benlliure con San Vicente - S. C. de la Fe
- Imagen nº 17 – Cruce San Vicente con San Martín - S. C. de la Fe
- Imagen nº 18 – Corte calle San Martín - S. C. de la Fe
- Imagen nº 19 – Calle San Martín - S. C. de la Fe
- Imagen nº 20 – Calle Calvari - S. C. de la Fe
- Imagen nº 21 – Localización establecimientos - S. C. de la Fe
- Imagen nº 22 – Ubicación CEIP JAUME I
- Imagen nº 23 – Sentido circulación y accesos anterior COVID-19 - Jaume I
- Imagen nº 24 – Sentido circulación y accesos durante COVID-19 - Jaume I
- Imagen nº 25 – Cortes de vía actual – Jaume I
- Imagen nº 26 – Cortes de vía actual – Jaume I
- Imagen nº 27 – Ubicación reportaje fotográfico – Jaume I
- Imagen nº 28 – Corte avenida Ausias March valla – Jaume I
- Imagen nº 29 - Corte avenida Ausias March señal luminosa – Jaume I
- Imagen nº 30 – Ausias March acera – Jaume I
- Imagen nº 31 – Calle Bonavista acera – Jaume I

- Imagen nº 32 – Calle Bonavista con calle Ausias March – Jaume I
- Imagen nº 33 – Calle Bonavista – Jaume I
- Imagen nº 34 – Calle Dels 45 Pobladors – Jaume I
- Imagen nº 35 -Avenida Joaquim Sorolla – Jaume I
- Imagen nº 36 – Avenida Artal de Foces – Jaume I
- Imagen nº 37 – Avenida Artal de Foces – Jaume I
- Imagen nº 38 – Ubicación CEIP 9 d’Octubre
- Imagen nº 39 – Direcciones y accesos anterior COVID-19 - 9 d’Octubre
- Imagen nº 40 - Direcciones y accesos durante COVID-19 - 9 d’Octubre
- Imagen nº 41 – Cortes de vía anterior COVID-19 - 9 d’Octubre
- Imagen nº 42 - Cortes de vía durante COVID-19 - 9 d’Octubre
- Imagen nº 43 – Ubicación reportaje fotográfico - 9 d’Octubre
- Imagen nº 44 – Calle Extensión Agraria - 9 d’Octubre
- Imagen nº 45 – Calle Santa Teresa - 9 d’Octubre
- Imagen nº 46 – Calle Santa Teresa cruce calle E. Agraria - 9 d’Octubre
- Imagen nº 47 – Avenida Ricard Hernández salida E. Agraria - 9 d’Octubre
- Imagen nº 48 – Avenida Ricard Hernández - 9 d’Octubre
- Imagen nº 49 – Calle Crist Rei – 9 d’Octubre
- Imagen nº 50 – Avenida Ricard Hernández altura Crist Rei - 9 d’Octubre
- Imagen nº 51 – Calle Doctor Moliner - 9 d’Octubre
- Imagen nº 52 – Calle Crist Rei - 9 d’Octubre
- Imagen nº 53 – Ubicación - IES Alcàsser
- Imagen nº 54 – Imagen y accesos - IES Alcàsser
- Imagen nº 55 – Sentido de circulación - IES
- Imagen nº 56 – Ubicación reportaje fotográfico – IES
- Imagen nº 57 – Calle Enric Valor acceso IES -
- Imagen nº 58 - Calle Enric Valor cruce avenida Corts Valencianes - IES
- Imagen nº 59 – Av. Corts Valencianes y acceso – IES
- Imagen nº 60 – Calle Enrica Valor cruce Corts Valencianes - IES
- Imagen nº 61 – Avenida Corts Valencianes - IES
- Imagen nº 62 – Avenida Corts Valencianes con calle Dels Velluters - IES
- Imagen nº 63 – Termino Alcàsser y principales vías circulación vehículos pesados

- Imagen nº 64 – Casco urbano y circulación vehículos pesados
- Imagen nº 65 - Casco urbano y circulación vehículos pesados
- Imagen nº 66 – Circulación vehículos pesados y CEIP 9 d’Octubre
- Imagen nº 67 - Circulación vehículos pesados y CEIP 9 d’Octubre
- Imagen nº 68 - Circulación vehículos pesados y CEIP 9 d’Octubre
- Imagen nº 69 - Circulación vehículos pesados y CEIP 9 d’Octubre
- Imagen nº 70 - Circulación vehículos pesados e IES
- Imagen nº 71 - Circulación vehículos pesados e IES
- Imagen nº 72 – IES y sentido circulación vehículos pesados
- Imagen nº 73 – Accesos vías principales a Polígonos Industriales
- Imagen nº 74 - Accesos vías principales a P. I Alter - IES
- Imagen nº 75 - Accesos vías principales a P. I. PLA
- Imagen nº 76 – Circulación vehículos pesados y CEIP Jaume I
- Imagen nº 77 - Circulación vehículos pesados y CEIP Jaume I
- Imagen nº 78 - Circulación vehículos pesados y CEIP Jaume I
- Imagen nº 79 – Circulación vehículos pesados y estacionamientos Jaume I
- Imagen nº 80 - Circulación vehículos pesados y estacionamientos Jaume I
- Imagen nº 81 – Carril bici
- Imagen 82 – Propuestas CEIP Jaume I
- Imagen 83 – Propuestas CEIP 9 d’Octubre
- Imagen 84 - Propuestas IES Alcàsser

18. ANEXO – LISTADO DE TABLAS

Tabla nº 1: Número alumnos centro - Santísimo Cristo de la Fe

Tabla nº 2: Horarios curso septiembre 2021 - Santísimo Cristo de la Fe

Tabla nº 3: Horarios curso de octubre 2021 a abril 2022 - Santísimo Cristo de la Fe

Tabla nº 4: Horarios curso abril y mayo 2022 - Santísimo Cristo de la Fe

Tabla nº 5: Número alumnos - CEIP Jaume I

Tabla nº 6: Horarios curso de septiembre 2021 y junio 2022 - CEIP Jaume I

Tabla nº 7: Horarios curso de octubre 2021 a mayo 2022 - CEIP Jaume I

Tabla nº 8: Número alumnos - CEIP 9 d'Octubre

Tabla nº 9: Horarios curso de septiembre 2021 y junio 2022 - CEIP 9 d'Octubre

Tabla nº 10: Horarios curso de octubre 2021 a mayo 2022 - CEIP 9 d'Octubre

Tabla nº 11: Número alumnos - IES Alcàsser

19. ANEXO – GRÁFICOS

- Gráfico nº 1 – Participación centros educativos
- Gráfico nº 2 – Acompañantes
- Gráfico nº 3 – Modo desplazamiento total
- Gráfico nº 5 – Obstáculos por centros
- Gráfico nº 6 – Circulación vehículos inmediaciones
- Gráfico nº 7 – Estacionamientos inmediaciones por centros
- Gráfico nº 8 – Señalización inmediaciones por centros
- Gráfico nº 9 – Mantenimiento señalización por centros
- Gráfico nº 10 – Señales luminosas por centros
- Gráfico nº 11 – Iluminación por centros
- Gráfico nº 12 – Corte tráfico con vallas por centros
- Gráfico nº 13 – Acudir caminando por centros
- Gráfico nº 14 – Acudir caminando (bis) por centros
- Gráfico nº 15 – Dimensiones aceras por centros
- Gráfico nº 16 – Peatonalización calles accesos por centros
- Gráfico nº 17 – Ayuda desplazamiento alumno por centros
- Gráfico nº 18 – Sistemas de retención infantil por centros
- Gráfico nº 19 – Presencia Policía Local por centros
- Gráfico nº 20 – Medidas adoptadas órgano por centros.