

ITINERARIOS ESCOLARES SEGUROS DE LA PROVINCIA DE GRANADA

Autores: David Fernández Caldera¹, Rubén Rodríguez Ramírez¹, María Teresa Madrona Moreno¹ y Francisco Javier García Martínez²

1. Consultor externo.

2. Servicio de Medio Ambiente. Diputación de Granada. C/ Periodista Barrios Talavera nº 1. E-18.014, Granada, España. Tlf: +34 958 24 75 00

Resumen del proyecto

El proyecto de Itinerarios Escolares Seguros, se enmarca dentro del grupo de trabajo de Medio Ambiente Urbano de la Red GRAMAS (Red Granadina de Municipios hacia la Sostenibilidad). Se trata de diseñar, en cada uno de los municipios participantes, unos itinerarios que ofrezcan la seguridad necesaria a las familias para que sus hijos puedan acceder al colegio sin necesidad de llevarlos en automóvil y de forma más autónoma. Esta meta se enmarca en un objetivo más genérico: mejorar la calidad de la vida urbana con medidas que aseguren la accesibilidad a los servicios básicos a través de medios de transporte no motorizados. El trabajo con los *itinerarios escolares seguros* contribuye de forma directa a una disminución del número de desplazamientos motorizados y, por tanto, contribuye a la lucha contra el cambio climático por la reducción de emisión de gases de efecto invernadero.

Nombre de la entidad u organización que lleva a cabo el proyecto

Diputación Provincial de Granada.

Finalidad

El proyecto pretende a nivel **pedagógico** fomentar el desarrollo de la autonomía de los escolares, a nivel ambiental mejorar el balance de la energía, disminuir la contaminación y los ruidos, a nivel urbano mejorar las condiciones del tráfico y la convivencia y a nivel **político**, desarrollar un modelo de ciudad más centrada en las personas y en la utilización grata y segura de los espacios públicos.

Acciones enfocadas a disminuir el número de alumnos que acuden a los centros educativos en vehículo privado de baja ocupación. Como consecuencia de las acciones se disminuyen los problemas horarios de atasco y disminuye la movilidad motorizada y mejora la calidad de vida.

Metodología del proyecto

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

Por una parte se analiza, diagnostica y se proponen mejoras para el medio físico en el que se producen los desplazamientos; es decir, las calles, aceras, plazas, espacios por donde se accede y se podría acceder de forma más segura y no motorizada desde los hogares hasta los centros escolares. Se trata del estudio de la oferta y demanda en relación a los desplazamientos. Las fuentes de datos son el trabajo de campo típico de cualquier estudio de movilidad y las aportaciones de los implicados, que subjetivizan y dan sentido a los comportamientos y conflictos detectados.

Por otra, se han diseñado y realizado toda una serie de acciones cuya finalidad es conseguir un cambio de hábitos en los desplazamientos escolares, que atañen a padres, hijos, profesorado y vecindario. Para ello se ha planteó un plan de trabajo a lo largo de todo el curso, tanto con las familias, como con los educadores y los escolares.

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

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

Resultados del proyecto

Según las encuestas realizadas en los centros escolares de los municipios de Huétor-Vega, Santa Fé y Salobreña durante el curso académico 2010-2011, el reparto modal aproximado en los desplazamientos de acceso a los colegios de estos tres municipios ha sido de un 50,83% en coche, un 44,1% a pie, un 4,4% en moto y un 1,2% en autobús.

Con este proyecto se pretende, en una hipótesis muy conservadora, una disminución en el reparto modal de un 5% de desplazamientos de vehículos a motor y un correspondiente aumento de desplazamientos a pie. Con esta hipótesis recalculamos el consumo de combustible y las emisiones, en este caso, su disminución.

Los consumos de energía en la situación inicial son de 5,10 toneladas/año de gasolina y de 4,40 toneladas/año de gasóleo. Pero se quedarían, de acuerdo con el ahorro energético que supone el proyecto, en 4,07 toneladas/año de gasolina y 3,16 toneladas/año de gasóleo.

La disminución de desplazamientos supone entre un 35% y un 45% menos de consumo total de toneladas de combustible.

El ahorro energético que se espera conseguir con la implantación de las medidas del proyecto piloto en t/año, durante los 9 meses de un curso escolar es de 1,03 toneladas de gasolina y de 1,22 toneladas de gasóleo. Por lo que la reducción de consumo energético en un solo escolar supone una reducción de las emisiones de CO2 de 7,12 toneladas en emisiones directas desde los vehículos.

Otros resultados esperados, que también suponen favorecer conductas respetuosas con el clima son: la obtención de rutas seguras de preferencia peatonal; la disminución del número diario de desplazamientos motorizados y aumento del correspondiente número de no motorizados, la disminución de atascos, accidentes, contaminación.

Ámbito de actuación y grupos objetivo

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

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

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

Conclusiones

En el caso de Salobreña se ha pasado de un 63% de desplazamientos andando en 2011 a un 77,2% actualmente, habiendo disminuido los desplazamientos en coche de un 35% en 2011 a un 17,39% y los de autobús han aumentado en un 5%. En el caso de Santa Fé el porcentaje de desplazamientos de modo “andado” ha disminuido de un 55% a un 48,8%, debido a que muchos escolares viven en otros pueblos. El colegio de Huétor Vega está siendo analizado en estos momentos y no tiene aún resultados.

En Huétor Vega se ha habilitado una pasarela peatonal para salvar un barranco y unir peatonalmente dos zonas alejadas y un tratamiento peatonal al asfaltado de acceso al colegio. También ha habido una mejora de la señalización vial, regulación del tráfico a

las horas de entrada y salida del colegio, y la eliminación de un sentido de tráfico en seis calles.

En Salobreña se está trabajando en un nuevo acceso desde la carretera que permita desviar el tráfico de la entrada al colegio. Se han mejorado varios cruces con tres pasos de peatones. Se ha ensayado un día de acceso totalmente peatonal y se está estudiando su implantación permanente.

En Santa Fé se ha mejorado la señalización vial para disminuir la velocidad en la calle de acceso al colegio. Se ha ampliado la superficie de acera, mejorando la señalización para evitar el aparcamiento a ambos lados de la calzada.

No obstante, nuestros mejores resultados se centran en la aceptación del proyecto, que ha pasado de ser una idea que causaba cierto rechazo y desconfianza a profesores, gobernantes y familias, a ser un proyecto creíble e ilusionante. Se han creado grupos de trabajo con padres que participan en las acciones. Y los profesores han cambiado su actitud de forma muy positiva, participando activa y voluntariamente en el desarrollo de las actividades dentro del aula.

El futuro del proyecto.

Aún queda pendiente la puesta en marcha del plan de acción, que abarca, entre otras labores, la mejora del entorno del centro escolar por parte de los ayuntamientos; la organización de acciones participativas por parte de las familias, como son el funcionamiento de grupos de acompañamiento pedestre o estrategias para compartir coche. Estas acciones necesitan de un apoyo técnico, de un proceso de participación y de un proyecto pedagógico que trabaje de forma más sistemática los hábitos familiares.

El estudio de los efectos del proyecto a nivel de alumno y de centro escolar (no se interviene en el total de los alumnos) requiere asimismo continuar con las encuestas de hábitos y salud.

El análisis de estos tres años de encuestas arrojará una información muy valiosa y novedosa, pues en la mayoría de los proyectos similares no se desarrolla un proceso sistemático y validado de este tipo. En nuestro caso es posible gracias a la colaboración de un grupo de investigación de la Facultad de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte de la Universidad de Granada.