



## Proyecto de reordenación del sentido de circulación en el entorno de los colegios de Ongarai

HOJA 1

### I. INTRODUCCIÓN

En mayo de 2010 los departamentos municipales de Igualdad y Medio Ambiente, dentro de la estrategia de la Agenda 21, organizaron conjuntamente un taller para analizar la movilidad sostenible en el municipio, desde la perspectiva de género.

La iniciativa tenía entre sus objetivos dar a conocer los principios básicos por los que se organiza la movilidad de las personas en nuestra sociedad y analizar, desde un punto de vista crítico, el modelo actual de transporte.

Los departamentos organizadores, basándose en buenas prácticas ambientales desarrolladas en nuestro entorno, presentaron las diversas necesidades de mujeres y hombres en esta materia, abordando la movilidad desde la perspectiva de género, planteando dinámicas de promoción y empoderamiento concretas, en torno a dos acciones prácticas. Esas acciones fueron el desarrollo e implantación de los proyectos de camino escolar y la promoción del servicio de transporte público.

Posteriormente, en septiembre de 2010, con motivo de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad, que tenía por motivo *“La ciudad sin mi coche”*, centrada en la idea de una mejor movilidad como estrategia para incrementar la calidad de vida de las personas y el medio ambiente de las ciudades europeas, el Ayuntamiento se adhirió a esta iniciativa y la concejalía de Medio Ambiente propuso, en el marco de la Agenda 21, un conjunto de actividades a realizar durante la semana del 16 al 23 de septiembre.

El lema elegido fue *“¡Muévete con inteligencia y vive mejor!”* El programa incluyó un taller práctico con el objetivo de mejorar la movilidad sostenible, la sostenibilidad urbana y la seguridad vial de los/as niños/as en sus desplazamientos a la escuela, valorando el modo de poner en marcha una experiencia de camino escolar, dirigido a miembros de las comunidades educativas de los centros escolares: docente, integrantes de las AMPAs y público interesado en general.

Asimismo se llevó a cabo un coloquio sobre las posibilidades, dificultades y oportunidades para poner en marcha experiencias de movilidad sostenible en Ermua. La sesión llevaba por título *“Calmar el tráfico, pasos hacia la movilidad sostenible en Ermua”*.

Los centros escolares de Ongarai Eskola, Anaitasuna Ikastola, San Pelayo y Eskolabarri tuvieron una participación muy activa y protagonista en el desarrollo de la mencionada Semana Europea de la Movilidad y estudiaron la posibilidad de ampliar la experiencia del camino escolar, desarrollada inicialmente en el colegio Eskolabarri, a los colegios de Ongarai, ya desde el mismo curso 2010-2011.

Una docena de representantes del profesorado y de las Asociaciones de Padres y Madres de los colegios antes mencionados analizaron y formularon propuestas sobre cómo mejorar la movilidad y la seguridad de los/as niños/as en sus desplazamientos a la escuela, a partir del éxito obtenido en la experiencia de implantación del camino escolar del colegio Eskolabarri, realizada el curso anterior.

Entre las propuestas presentadas se estimó la conveniencia de poner en marcha el “*Camino Escolar de Ongarai*”, con el objetivo de prevenir accidentes en los desplazamientos cortos y cotidianos de su alumnado tanto fuera como dentro del recinto escolar.

En la definición de este proyecto el grupo de trabajo del “*Camino Escolar de Ongarai*” elaboró una estadística sobre los modos de desplazamiento que usan los niños y niñas para acudir a su centro escolar de la que se desprende que casi un 80% de los niños y niñas iban a la escuela andando.

Asimismo, elaboraron un diagnóstico sobre los principales problemas con los que los niños y niñas se encontraban a diario en sus itinerarios desde su casa hasta el colegio: estacionamiento de vehículos en pasos de peatones señalizados o en lugares que dificultaban la visibilidad y el paso por la acera, lo que obligaba a los niños y niñas a invadir la calzada, con el alto riesgo de atropello que ello suponía; vehículos estacionados en el lugar reservado al autobús escolar...

En definitiva, obstáculos que hacían que les fuera difícil el paso con seguridad, en la mayoría de las ocasiones porque las personas propietarias de los vehículos infractores no respetaban las normas básicas de educación vial.

El análisis de las estadísticas sobre accidentes relacionados con el tráfico en la mayoría de nuestras ciudades pone de manifiesto que uno de los principales grupos de riesgo lo constituyen los niños y niñas, y que el mayor porcentaje de accidentes lo sufren cuando hacen uso de la vía pública en sus desplazamientos casa-escuela-casa.

La educación vial que, como parte de la educación social, imparten a los niños y niñas los colegios y sus docentes, para tratar de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida y de calidad medioambiental, se ponía en entredicho por la actitud incívica de un número reducido de personas que estacionaban su vehículo sobre la acera, sobre un paso de peatones o en la zona reservada a la parada del autobús escolar, lo que derivaba en situaciones diarias de conflicto con otros/as alumnos/as, madres, padres y profesores/as.

Desde el primer momento en el Área de Seguridad Ciudadana nos comprometimos en articular los recursos necesarios para poder contribuir a mejorar la seguridad del tráfico de vehículos y peatones en el entorno de los tres centros escolares de Ongarai, implicándonos activamente para proteger a los/as niños/as mediante la prevención de accidentes en sus desplazamientos al centro escolar, y en abril de 2011, a la vuelta de las vacaciones de Semana Santa, pusimos en marcha la acción consistente en el control del tráfico rodado de la calle Betiondo, entre las esquinas de Anaitasuna Ikastola y el Colegio San Pelayo, desde el momento en que el autobús escolar entra en la zona, hasta su salida, una vez que los niños y niñas hayan bajado del autobús y entrado a su colegio.

El objetivo de esta medida era crear un espacio libre de coches y, por tanto, totalmente seguro para los niños y niñas que van al colegio andando, en bici o en transporte colectivo (autobús), sin que los vehículos privados que transportan a los niños y niñas de manera particular pudieran acceder a esta zona segura hasta la salida de los autobuses.

Asimismo, se procedió a controlar el estacionamiento ilegal de coches en las aceras, sobre los pasos de peatones o en las vías de circulación, y prohibir la parada y el estacionamiento de



## Proyecto de reordenación del sentido de circulación en el entorno de los colegios de Ongarai

HOJA 2

coches en las paradas del autobús escolar o en las inmediaciones de los colegios, fuera de las zonas autorizadas.

Desde enero de 2013 se ha complementado la protección del Camino Escolar de Ongarai con una nueva acción consistente en la presencia de un/a Agente en el paso de peatones de Ongarai Eskola, para velar por la seguridad de los/as escolares y sus acompañantes en dicho punto.

En marzo de 2012, un año más, el alumnado de los centros educativos de Ermua participó activamente en la Agenda 21 Escolar, que es un programa que impulsa la educación para el desarrollo sostenible dentro de los propios centros educativos participantes y su entorno, con el objetivo de desarrollar en el alumnado las capacidades para resolver problemas y educarlos para ser ciudadanos y ciudadanas participativas, que conozcan los problemas sociales y medioambientales de la escuela y del municipio y acuerden y lleven a cabo propuestas de alternativas de mejora de los mismos, en definitiva, para transformar el centro educativo en un modelo de buenas prácticas a favor del medio ambiente y de la sociedad.

Cada año se trabaja un tema relacionado con la sostenibilidad. En 2012 la movilidad fue el tema de estudio y trabajo. Con este fin, alumnos/as de Educación Primaria (de 7 a 12 años) y de Educación Secundaria (de 13 a 16 años) visitaron el Ayuntamiento y mantuvieron un encuentro con miembros de la Policía Local y técnicos/as del Área Técnica municipal, preguntándonos por la problemática de nuestro trabajo e interesándose por conocer qué medidas se habían adoptado desde el Ayuntamiento para mejorar las condiciones de la movilidad infantil en los centros escolares, las funciones de la Policía Local, los principales problemas de movilidad a los que debemos atender en nuestro trabajo diario, dónde se producen dichos problemas, las infracciones que se cometen con más frecuencia, las multas que se ponen diariamente...

Posteriormente, en junio de 2012, como en años anteriores, coincidiendo con la fecha en la que se celebra el Día Mundial del Medio Ambiente, en Ermua aprovechamos para celebrar el Pleno extraordinario de la Agenda 21 Escolar con los/as representantes de las comisiones ambientales de todos los centros escolares del municipio, que aprovecharon la ocasión para presentar el diagnóstico que habían elaborado a lo largo del curso sobre los problemas de la movilidad que afectan a Ermua, que pasan por los problemas de contaminación, tráfico y el desarrollo sostenible del municipio.

En concreto, algunos de los problemas detectados pasaban por la existencia de accesos con algunas dificultades debido a la no existencia de rebajes en las aceras, que dificultan el tránsito a las personas con movilidad reducida, pero también se abordaron temas como la construcción de carriles bici o el tamaño de las aceras y el aparcamiento indebido en zonas de preferencia peatonal.

En la mencionada ocasión el Ayuntamiento se comprometió a estudiar y abordar la implantación de las medidas necesarias para continuar con la peatonalización de la zona centro del municipio, preferentemente, de la calle Zubiaurre, configurada como espacio peatonal que, sin embargo, entre las 8 y las 12 horas se habilitaba como zona de carga y descarga en toda su extensión, lo que facilitaba la circulación y estacionamiento de camiones y furgonetas, pero también de turismos.

Esta ocupación abusiva de la calle Zubiaurre provocaba, de una parte, que las personas que transitaban por la misma para realizar sus compras o pasear no pudieran hacerlo con plena seguridad y tranquilidad ante el riesgo de atropello, y de otra, que el suelo especial de la calzada se deteriorara rápidamente por el peso y las maniobras de estacionamiento o circulación de los vehículos que la atravesaban.

Para dar una solución a la anterior situación en la que la totalidad de la calle Zubiaurre se habilitaba como espacio de carga y descarga de mercancías de los establecimientos ubicados en dicha calle, en el primer trimestre de 2013 se han habilitado dos nuevas zonas de carga y descarga, una frente a la acera de los portales 2 y 4 de la calle Zubiaurre, y otra en la calle Karabixa, para facilitar el reparto de mercancías a los establecimientos situados tanto al comienzo de la calle Zubiaurre como a los situados en la parte superior de la citada calle.

De este modo, se ha recuperado la calle Zubiaurre para su función original como espacio de convivencia y disfrute peatonal, no sólo a partir de las 12 horas del mediodía, sino durante las veinticuatro horas del día, sin perjuicio de que se autoricen ocupaciones provisionales con motivo de la celebración de eventos, mudanzas, etc.

En septiembre de 2012 se celebró una nueva edición de la Semana Europea de la Movilidad, centrada en un tema que está relacionado con la movilidad sostenible: *"Participa en los Planes de Movilidad de tu ciudad: ¡muévete en la buena dirección!"*.

En esta edición, el Ayuntamiento realizó distintas actividades en el municipio en colaboración con los colegios Anaitasuna Ikastola, Eskolabarri, Ongarai, San Lorenzo, San Pelayo y el institutito IES UNI Eibar-Ermua.

Estas actividades iban dirigidas a toda la población, los/as niños/as, jóvenes y mayores que desearon participar en esta iniciativa.

Un año más, por segunda vez consecutiva el alumnado de los centros educativos de Ermua participó activamente en la Agenda 21 Escolar para continuar trabajando la movilidad. En la reunión mantenida en abril de 2013 se evaluaron las acciones desarrolladas en el ejercicio anterior y se presentaron las iniciativas que luego se trataron en el Pleno de junio de 2013.

Cada centro realizó una presentación y planteó sus propuestas. Algunas de ellas obtuvieron un pronunciamiento favorable por su sensatez y otras fueron desestimadas debido a que incumplían la normativa, eran más perjudiciales que beneficiosas o no eran de competencia municipal.

Entre las iniciativas propuestas este año destaca la necesidad de mejorar la seguridad del Camino Escolar de Ongarai convirtiendo en dirección única el tramo que va desde Gure Etxea a la esquina de Anaitasuna Ikastola, y reducir de esta manera los riesgos en los momentos de entrada o salida de los colegios de Ongarai, principalmente.

Como conclusión, la iniciativa de participación en que consiste la Agenda Escolar 21, que cada año cuenta con la participación activa de 70 escolares, aproximadamente, se consolida y erige en una dinámica de trabajo que posibilita el debate y acuerdo dentro de los propios centros educativos participantes y su entorno, con el objetivo de desarrollar en el alumnado las capacidades para resolver problemas y educarlos para ser ciudadanos y ciudadanas



## Proyecto de reordenación del sentido de circulación en el entorno de los colegios de Ongarai

HOJA 3

participativas, que conozcan los problemas sociales y medioambientales de la escuela y del municipio y acuerden y lleven a cabo propuestas de alternativas de mejora de los mismos, en definitiva, para transformar el centro educativo en un modelo de buenas prácticas a favor del medio ambiente y de la sociedad.

### II. PROPUESTA QUE SE REALIZA

Desde el primer momento asumimos como propia en el Área de Seguridad Ciudadana la propuesta de convertir en dirección única el tramo que va desde Gure Etxea a la esquina de Anaitasuna Ikastola, de modo que los vehículos que quieran desplazarse hacia el centro de la Villa utilicen el acceso por Betiondo-Monte Hermoso o por Vialbe-Okinzuri, por cuanto se encuentra alineada con la estrategia en la que llevamos actuando los dos últimos años, de trabajar por un modelo de sociedad y de ciudad que queremos construir, con respecto a la sostenibilidad, por cuanto contribuye a cambiar los hábitos de movilidad y dar la importancia que se merece a las personas frente a los coches.

Esta propuesta contribuye a dar una solución a un punto negro en nuestro municipio en materia de seguridad vial, como consecuencia de la circulación de algunos vehículos a una velocidad excesiva en el tramo de vía comprendido entre la esquina de la Ikastola Anaitasuna y Gure Etxea, esto es, precisamente en el sentido descendente de la circulación, con el consiguiente riesgo para las demás personas usuarias de esta vía. Velocidad excesiva provocada no solo por quienes querían aprovechar la situación y no tener que cruzarse con otro vehículo que circulara en el sentido de subida sino, sobre todo, por vehículos conducidos por personas entre 20 y 30 años, las tardes de los viernes y fines de semana, principalmente, lo que había suscitado la presentación de quejas vecinales en repetidas ocasiones.

Y una fuente permanente de incomodidades y situaciones de peligro en la conducción cada vez que dos vehículos debían cruzarse pues la calzada es muy estrecha en ese tramo para posibilitar una circulación fluida y el cruce sin riesgos de dos vehículos a la vez.

Además, de este modo se forma un circuito que da la vuelta alrededor de los colegios Ongarai Eskola y Anaitasuna Ikastola, lo que contribuye a mejorar la seguridad y accesibilidad en el entorno de ambos centros de enseñanza y proteger tanto a los/as alumnos/as como a las personas que acuden con ellos/as al colegio, cuya protección también es una obligación para la Policía Local.

En definitiva, mediante esta acción desde la Policía Local queremos contribuir a apoyar el esfuerzo de los padres y madres comprometidos/as con los Caminos Escolares, garantizando a los niños y niñas una ruta segura para ir al colegio, asegurando que todos los elementos viarios operen en sus máximas condiciones de seguridad, minimizando la posibilidad de aparición de situaciones de riesgo que pueden implicar accidentes.

De otra parte, debe tenerse presente que la zona deportiva de Betiondo genera un tránsito muy importante de vehículos en la mañana de los sábados, sobre todo a partir de octubre y hasta mayo, coincidiendo con la celebración de eventos relacionados con el deporte escolar, y la tarde de los sábados y domingos por la celebración de partidos de fútbol de los equipos federados del Ermua C. D. o de los integrados en la APFE.

Al desviar el tráfico de estos vehículos en el sentido de bajada por Monte Hermoso o Vialbe, se reduce el tránsito de vehículos por Ongarai y se protege el carácter residencial del barrio.

Finalmente, la decisión de modificar esta vía y transformar sus dos carriles de dos sentidos, en uno, de un único sentido, nos permite incrementar el actual número de plazas de estacionamiento de vehículos en la zona, que resulta insuficiente para poder atender, de manera razonable, la demanda de estacionamiento en superficie dadas las características de la orografía de la zona y de la tipología constructiva de los edificios de Ongarai, dado que la mayoría de los mismos no disponen de garaje bajo la edificación.

Para este fin, bastaría con que se proceda a adecuar el estacionamiento al nuevo sentido de circulación mediante la modificación de la orientación de las actuales plazas de aparcamiento con el objeto de reducir a 3,20 metros el ancho de la calzada, lo que contribuirá a calmar el tráfico en este tramo, y posibilitar que se pueda incrementar el número de plazas de estacionamiento disponibles, de las actuales 19 a 37, lo que sin duda permitirá ayudar a paliar el problema del aparcamiento en el entorno de Ongarai.

A este respecto, se hace constar que actualmente hay dos plazas reservadas para personas con movilidad reducida, que proponemos que se reduzcan a una, considerada como suficiente para una instalación educativa, ya que la otra plaza correspondía a un profesor del Ongarai Eskola, ya jubilado desde hace tiempo.

### **III. MOTIVACIÓN DE LA PROPUESTA**

Todos los pueblos y ciudades experimentamos conflictos entre calidad de vida y movilidad. Según sea nuestro tamaño los problemas varían pero no desaparecen. Las calles, que hasta hace pocos años eran espacios de encuentro entre las personas que caminaban por ellas, se han convertido en espacios inseguros donde ya no se ven niños/as jugando ni personas adultas charlando. El uso excesivo del vehículo privado, para necesidades que podrían solucionarse de otra manera, conlleva el deterioro ambiental y social del municipio.

No hace falta insistir en que el fenómeno del tráfico de vehículos a motor se ha generalizado y extendido de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana, transformándose en una de las expresiones más genuinas del ejercicio de la libertad de circulación.

Pero la circulación de forma masiva y simultánea acarrea una serie de problemas a los que es necesario hacer frente mediante la oportuna regulación, para que aquel ejercicio no lesione intereses individuales o colectivos que deben ser objeto de protección pública.

La gestión de la movilidad urbana sostenible necesita de la concienciación e implicación de todos/as los/as habitantes del municipio si queremos conseguir un cambio de tendencia y avanzar hacia un municipio con más calidad de vida, más sano, con menos contaminación derivada de la excesiva circulación de los vehículos, y más seguro, con menos riesgo de atropellos y accidentes.

Las calles son, ante todo, un lugar de convivencia y contacto humano donde las distintas redes de movilidad, peatones, ciclistas, automóviles privados, motocicletas, transporte público, transporte de mercancías, etc., comparten un espacio limitado sujeto a unas determinadas normas de uso.



AYUNTAMIENTO DE LA VILLA DE ERMUA  
ERMUA HIRIKO UDALA

## Proyecto de reordenación del sentido de circulación en el entorno de los colegios de Ongarai

HOJA 4

Por desgracia, en nuestra sociedad actual parece que todo vale y que la calle nos pertenece, porque creemos tener derecho a ocuparla frente a otras personas, olvidando nuestra obligación de preservar el espacio público como un lugar de encuentro, convivencia y civismo, en el que todas las personas podamos desarrollar en paz y libertad nuestras actividades de libre circulación, ocio y recreo, sin que nuestras acciones perjudiquen o dañen los bienes o derechos de las demás personas con las que compartimos la ciudad.

Cada medio de transporte o sistema de desplazamiento tiene sus propias características y necesidades en lo que se refiere a espacio disponible, velocidad, nivel de ocupación, etc., pero éstas no deben condicionar las políticas públicas de movilidad a la hora de definir el modelo de movilidad a implantar. Al contrario, deben integrarse adecuadamente en la jerarquía de prioridades definidas por los responsables del espacio público en lo que se refiere al reparto equitativo de su superficie urbana.

En este sentido, los sistemas de desplazamiento mayoritarios, más eficientes y saludables deben estar protegidos frente al resto de medios de transporte a motor, siempre naturalmente que el reto sea avanzar hacia un modelo de movilidad urbana más seguro y sostenible.

Por dicho motivo, la planificación y gestión del espacio público debe tener como uno de sus principales objetivos reducir el grado de riesgo de los colectivos más vulnerables al tráfico, impulsando actuaciones que redunden en la convivencia cívica y el respeto de los peatones y ciclistas por parte de los conductores de vehículos a motor. Y es que debemos recordar que todos y todas somos peatones, conductores/as sólo algunos/as y que si queremos mejorar Ermua, lo debemos hacer entre todos/as.

En este sentido, la materia de tráfico no se circunscribe, en exclusiva, a la labor preventiva y, en su caso, correctiva de las infracciones de tráfico que realiza la Policía Local, pues estamos en presencia de un problema de civismo, de educación y de respeto a los demás, pues el cumplimiento de las normas de tráfico es una responsabilidad cívica que a todos/as nos incumbe.

Incluso, hay quien sostiene que si todos los ciudadanos y ciudadanas cumpliéramos voluntariamente las distintas normas, no habría necesidad de policía.

Las personas vivimos en sociedad y eso implica que somos titulares de derechos, pero también de obligaciones, y aunque a todos/as nos gustaría que no nos las recordaran, o que en caso de incumplimiento se fuera flexibles con nosotros/as, el espacio público debe convertirse en un espacio de convivencia entre los ciudadanos y ciudadanas, independientemente de que sean peatones o vayan en coche, en el que debe prevalecer la protección de las personas sobre la circulación de los vehículos en aplicación del principio de que los más fuertes deben respetar a los más débiles.

El papel preponderante que se le debe otorgar al peatón frente a los vehículos aconseja realizar una apuesta decidida por modificar el tipo de ciudad en que vivimos e ir hacia un modelo más amable, sostenible y seguro.

En definitiva, construir una ciudad en la que la vida de nuestros ciudadanos y ciudadanas sea mejor porque puedan desarrollar muchas de las actividades que se producen en la ciudad, como pasear o ir de compras, tranquila y libremente.

Porque la calidad de vida en la ciudad tiene mucho que ver con el acertado ejercicio y la adecuada ordenación del tráfico urbano, que adquiere en nuestro días una nueva dimensión pública e influye no solo en la libre circulación de vehículos y personas sino incluso también en el efectivo ejercicio de otros derechos, motivo por el que la presente propuesta pretende incidir en la consecución de buenos hábitos en materia de seguridad vial y preservar el espacio público como espacio de convivencia entre los ciudadanos y ciudadanas, independientemente de que sean peatones o vayan en coche.

Debemos alcanzar un nuevo equilibrio entre las diferentes formas de desplazarse en nuestro municipio. Para ello se deben potenciar los modos de transporte más eficientes, desplazamientos andando, en bici o en transporte público, y mejorar la accesibilidad para las personas con problemas de movilidad, tercera edad, personas con alguna discapacidad temporal o permanente, o especialmente vulnerables a los efectos del tráfico, como los/as menores de edad.

En definitiva, la presente propuesta contribuye a potenciar formas de desplazamiento urbano que nos faciliten la vida a todos los ciudadanos y ciudadanas de Ermua, al tiempo que suponen una mejora económica, social y ambiental.

Pues mejorar la movilidad urbana es algo bueno para todos/as los/as habitantes de cualquier municipio. No importa el tamaño del pueblo o ciudad. Nuestro pueblo es pequeño por lo que las actuaciones aconsejables han de ser necesariamente diferentes a si viviéramos en una gran ciudad.

Pero, en cualquier caso, podemos trabajar para que los coches no aparquen sobre las aceras, para que los/as peatones, incluidos/as niños/as y las personas ancianas, no sufran peligro al cruzar calles con mala visibilidad.

Curiosamente, en Ermua muchos desplazamientos que se hacen en coche están relacionados con distancias menores de 1 Km., que apenas son diez minutos andando, y que precisamente en las ciudades de tamaño grande o mediano la mayoría de sus habitantes los hacen, mayoritariamente, andando.

Hoy, circular en coche por la ciudad no es fácil. Es más, debiéramos hacerlo sólo si es estrictamente necesario. Las dificultades de tráfico se agudizan como consecuencia de una intensa utilización del automóvil para cualquier tipo de desplazamiento por el interior del casco urbano, a pesar de las cortas distancias existentes desde el centro a los barrios.

Utilizamos el coche hasta para ir a comprar el pan a la tienda de la esquina y, además, queremos aparcarlo delante de casa, aunque sea sobre la acera, en doble fila o en un paso de peatones lo que causa problemas a otras personas al obligarlas a invadir la calzada con un coche de bebé, por ejemplo, lo que supone un grave riesgo para su integridad física.

También la presente propuesta sirve, como se ha apuntado en el apartado anterior, para conseguir un tráfico más calmado en el entorno de los colegios de Ongarai que puede contribuir a evitar riesgos de atropello y potenciar un camino escolar seguro.

En definitiva, la presente propuesta se formula conforme al principio de la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas de Ermua por cuanto posibilita mejorar la organización del tiempo de las actividades ciudadanas, reduciendo el empleado en los



## Proyecto de reordenación del sentido de circulación en el entorno de los colegios de Ongarai

HOJA 5

desplazamientos urbanos e interurbanos, al tiempo que mejora la seguridad vial, reduciendo el riesgo de accidentalidad en el entorno de los colegios de Ongarai.

### IV. COMPETENCIA

Los municipios, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, ejercen competencias en materia de tráfico y seguridad vial conforme establece el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, que en su apartado b) se refiere a la "ordenación del tráfico de vehículos y personas en vías urbanas".

Y para conocer el alcance de las competencias municipales en esta materia hay que acudir a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Texto articulado aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, reformado por la Ley 5/1997, de 24 de marzo.

El artículo 7 LSV "Competencias de los Municipios", establece, en desarrollo de la Base 2ª.1 de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, las competencias municipales en el ámbito de la Ley; entre las cuales, especialmente, nos interesa destacar las atribuidas por su apartado a), que son:

1. Ordenación y control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad.
2. Vigilancia, en las vías urbanas de su titularidad, por medio de agentes propios.
3. Denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías.
4. Sanción de las infracciones que se cometan, en las repetidas vías, cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.

Teniendo en cuenta la clasificación de las competencias de las Entidades locales que efectúa el artículo 7.1 LRBRL, distinguiendo entre competencias propias o atribuidas por delegación, es evidente que las definidas por el artículo 7 LSV son todas ellas competencias propias, que "se ejercen en régimen de autonomía y bajo la propia responsabilidad, regida por el principio de autoridad municipal como garante de la disciplina vial".

De otra parte, la potestad para la gestión del dominio público queda amparada por las diversas normas legales que conforman el panorama jurídico de la gestión de los bienes públicos, y más directamente al ser de aplicación al caso que nos ocupa el artículo 6 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, donde se sienta el principio de que "el dominio público tendrá una dedicación preferente al uso común frente a su uso privativo".

### V. MEJORA DE LOS HÁBITOS Y ACTITUDES DE LOS PADRES Y MADRES DE LOS/AS ALUMNOS/AS

Al margen del contenido de la presente propuesta, queremos señalar nuestro interés en retomar, el próximo curso escolar, la realización de actividades educativas en las que participen los/as alumnos/as de los centros escolares de Ermua, con el fin de actuar también en la formación y sensibilización de los/as escolares y reforzar la adopción de buenos hábitos en materia de

seguridad vial al ir y volver de casa al colegio, como medio de prevención de accidentes en sus desplazamientos al centro escolar.

Incluso, ampliaremos las campañas de educación escolar a las madres y padres, para que contribuyan a enseñar a nuestros hijos e hijas a circular por estos espacios conocidos, y, respetar también ellos/as las normas de circulación.

Porque todas las personas usuarias de la calle tenemos nuestra parte alícuota de responsabilidad a la hora de crear un entorno urbano más seguro. También naturalmente los propios colectivos vulnerables, ya que la probabilidad de accidentes y la gravedad de las consecuencias se incrementa de forma notable si adoptan comportamientos de riesgo. Incluso aunque los conductores se desplacen a una velocidad adaptada perfectamente a los límites de cada vía y manteniendo toda su atención en su entorno, las reacciones y movimientos imprevistos de los/as peatones les pueden sorprender y suceder un percance.

## **VI. COSTE ECONÓMICO**

El coste económico de la propuesta que se realiza se circunscribe al generado por las tareas de nueva señalización vertical y horizontal en la zona afectada por la medida. Según la estimación de costes realizada por el Área Técnica el importe total del proyecto de modificación de sentidos de circulación y estacionamientos en Ongarai asciende a 4.630,14€, para el que existe consignación presupuestaria en el Presupuesto municipal correspondiente al ejercicio de 2013, en la partida 2220.210.01, por importe de 30.000€.

Respecto al plazo previsto para su ejecución, la misma se podrá llevar a cabo, una vez finalizado el expediente de contratación del suministro correspondiente, en cuanto las condiciones climatológicas lo permitan, pues se requiere que el suelo esté seco y haga calor.

En Ermua, a 6 de junio de 2013

EL DIRECTOR DE SEGURIDAD CIUDADANA,

Fdo. : José Antonio Fernández Celada