

Llista de punts que afecten la mobilitat dels alumnes

El camí de casa a l'escola hauria de fomentar que els infants i joves facin el seu recorregut a peu, en bicicleta o en patinet i de manera autònoma, és a dir, sense l'acompanyament d'un adult. Per això s'ha d'assolir un model de mobilitat més sostenible i de respecte als infants i joves com a ciutadans. Són molts que assisteixen diàriament als centres escolars del barri Progrés i, en concret, a l'Escola Progrés en són 480.

Amb aquest escrit volem presentar una llista de punts a millorar en quant a la seguretat vial a l'entorn de l'escola. Els punts són un resum dels resultats de l'enquesta adreçada a les famílies, que l'escola va preparar per la ronda d'avaluacions de Camins Escolars que el Consell de Mobilitat va acordar fer el dia 16 de gener del 2020.

A més, a causa de la pandèmia de la Covid-19, l'escola ha hagut de prendre mesures excepcionals per a minimitzar el risc de contagi com ara obrir tots els accessos de l'edifici per a fer possible l'entrada esglaonada dels alumnes d'acord amb diferents torns i tenir molt en compte la distància interpersonal. Aquestes mesures han evidenciat nous punts conflictius per als vianants:

-Entrada i sortida carrer Indústria

El carrer Indústria sempre ha estat un punt conflictiu per l'escola, principalment per l'**alt volum i la alta velocitat del trànsit** i l'**amplada insuficient de les voreres**. Al llarg dels anys hem demanat millores i solucions i, fins ara l'única acció de l'Ajuntament ha estat el canvi del polsador del semàfor Indústria/Providència a un lloc més apartat del vial.

Ara, en el curs que acabem d'estrenar, una solució a la inseguretat d'aquest carrer es fa molt més urgent: degut als protocols de la COVID, l'escola ha de facilitar l'entrada d'alguns grups d'alumnes per una reixa que dona al carrer Indústria. Aquesta reixa sempre ha estat reservada a vehicles grans que havien d'accedir al pati per prestar algun servei, i, en el cas d'excursions, a la sortida d'alumnes per pujar a un autocar aparcat al costat de la mateixa reixa, sense haver de creuar cap vial.

En el tram en qüestió, la vorera té una amplada d'uns 163 centímetres i, per tant, a l'hora d'entrada i sortida queda totalment saturada, i **resulta impossible mantenir la distància de seguretat** (per la Covid). Aquests dies veiem que moltes persones situen - conscientment o no - amb un peu, o amb dos en el vial. I aquest vial no té marge d'amplada.

Estem davant d'una contradicció: el protocol de la Covid exigeix utilitzar aquesta entrada, però l'espai físic que hi ha per accedir a l'entrada fa que ningú pot complir amb el protocol.

-Revisió de la senyalització vertical i horitzontal

En aquest moment hi ha moltes incoherències en les senyals verticals de trànsit. Per exemple, alguns carrers adjacents al carrer Indústria són amb velocitat màxima de 30 km/h mentre que al mateix carrer Indústria aquesta velocitat queda qüestionada perquè tot i que hi ha senyals verticals que limiten la velocitat a màxim 30 km/h, en algun encreuament com és el del carrer Providència, hi ha una senyal de finalització de la limitació d'aquesta velocitat.

Per a millorar la seguretat i també per a acabar amb la inconsistència en la senyalització, seria ideal unificar tots aquells trossets que a dia d'avui ja són de 30 km, i **aplicar velocitat 30 km/h a tot el tram de carrer Indústria** entre carrer Ponent i carrer Ignasi de Loiola. Seria més clar per tots els usuaris del carrer i suposaria menys despeses en senyalització.

-Preocupació per l'estat dels vials

El tram del carrer Eduard Maristany cantonada carrer Providència / túnel sota les vies del tren.

En aquest espai han desaparegut, al llarg dels anys, molts **pilons de separació** entre el vial i la zona de vianants/pàrquing bicicletes. Això es deu als impactes – intencionats o no – dels cotxes que hi passen i aparquen il·legalment (en els primers nou dies que portem de curs, ja s'ha tombat dos pilons més). Els vehicles també han aixafat una de les barres d'**aparcament de bicicletes**. El paviment està en mal estat, precisament com a conseqüència de la pèrdua de pilons. En aquesta zona s'ha de: reparar les barres aparca-bicis existents, ampliar la capacitat del aparca-bicis, reparar el paviment i tornar a col·locar els aparca-bicis i pilons de separació fins la cantonada del carrer Providència. Aquest últim punt és molt urgent ja que els pilons són elements de seguretat per a vianants, alumnes i adults que han d'aparcar bicicletes. Sense els pilons, tot l'espai queda ocupat per vehicles de motor i resulta **impossible caminar o aparcar la bicicleta**.

-Introducció de mesures per limitar el trànsit i la velocitat dels vehicles

Per tal de reduir la velocitat dels vehicles motoritzats al carrer Indústria passar de 2 carrils de **dos sentits a 1 carril de sentit únic**. També hi ha la possibilitat de posar **plataformes elevades** com veiem que s'ha fet en els accessos a altres escoles del barri.

Al carrer Eduard Maristany que té un paviment únic sense marcar calçada i vorera, una senyal vertical marca que la circulació de vehicles està restringida a veïns i serveis però a la pràctica hi accedeixen molts vehicles de motor que no compleixen aquests criteris. A més, hi ha fanals que obstaculitzen la calçada i quan els vehicles de motor hi estacionen, posen en perill els vianants perquè ocupen tot l'ample de la via. Les situacions més perilloses es creen a l'hora d'entrada i sortida de l'escola. Al tram a tocar al carrer Providència, molts vehicles privats s'apropien de l'espai per a deixar o recollir alumnes. Com a conseqüència, la **zona** és molt **perillosa**: els vehicles fan maniobres complicades, circulen en marxa

enrere, bloquegen l'accés a l'aparcament de bicicletes, i els conductors tenen **nul·la visibilitat** respecte als menors que hi passen o volen aparcar les seves bicicletes. Sabem que l'Ajuntament té constància d'aquestes infraccions, però ha decidit aplicar una política de tolerància. El que és evident és que aquesta **tolerància** va **en detriment de la seguretat** dels nostres fills i filles, i dels altres usuaris de la via. Els veïns han de patir la situació cada dia. Ens sembla que aquesta tolerància està fora de proporció, ja que es dóna més valor a la comoditat de les persones que venen en vehicle privat, que a la seguretat de tots. En referència a les polítiques del propi Ajuntament, cal observar que la situació, tant al carrer Indústria com al carrer Eduard Maristany, constitueix un greu incompliment amb la filosofia i els objectius de la iniciativa municipal dels **Camins Escolars**. La nostra proposta és la d'aplicar el **codi de trànsit** vigent i no permetre la laxitud amb els vehicles que hi circulen i hi estacionen si no són veïns ni serveis. Donat que hi cohabituen el trànsit i els vianants, a més, es podria donar prioritat als vianants per mitjà d'una senyal vertical S-28 de **carrer residencial** que atorga la prioritat als vianants.

-Comportament dels conductors

Un **control actiu** i a diari per part de la **Guàrdia Urbana i d'agents cívics** autoritzats és imprescindible per a garantir la seguretat dels infants de l'escola, especialment als torns d'entrada i sortida de l'escola, de 8:50 a 9:10h i de 16:20 a 16:40h. La presència d'aquests agents dissuadeix la infracció de les normes de circulació. També es pot facilitar l'**estacionament** momentani de vehicles **en zones permeses** i només en certes franges horàries (les anomenades "Zones Petó i Adéu").

-Qualitat de l'aire i soroll

Dins les mesures de prevenció de contagis a l'escola Progrés a causa de la Covid, és necessari **ventilar** les instal·lacions interiors abans de l'entrada i la sortida dels alumnes i 3 vegades més durant el dia. Si és possible, es deixen les finestres obertes durant les classes i les portes de les aules romanen sempre obertes. Amb la reducció de la velocitat i el trànsit motoritzat a les immediacions de l'escola, hi haurà una **millora notable de la qualitat de l'aire** que respiren els infants i joves i alhora una **disminució del soroll**. Està demostrat que els infants de les escoles amb trànsit elevat tenen un creixement menor en el desenvolupament cognitiu respecte a les escoles amb poc trànsit. També l'exposició al soroll de les escoles s'associa amb més símptomes de trastorn de dèficit d'atenció i hiperactivitat.

Michael Van Laake i Elena Escolar
Comissió Mobilitat Ampa Escola Progrés