



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LEÓN
ILMO. SR. ALCALDE

Expediente: ACTUACIÓN DE OFICIO 281/2024 (cítese al contestar)

Asunto: Problemas de tráfico y seguridad vial a las puertas de los centros escolares en horario de entrada y salida de los mismos

Ilmo. Sr.:

De nuevo nos dirigimos a V.I. una vez recibido el informe solicitado en relación con el expediente de oficio que se tramita en esta Institución con el número arriba indicado, referencia a la que rogamos haga mención en ulteriores contactos que llegue a tener con nosotros.

Como recordará, el motivo de la **actuación de oficio** era que esta Procuraduría del Común ha tenido conocimiento de los problemas de tráfico y seguridad vial que con frecuencia se vienen produciendo en los entorno de los centros escolares, durante las horas de entrada y salida de los niños que asisten cada día a clase.

En efecto, es habitual que en esas horas se acumulen vehículos mal aparcados, en doble y triple fila, sobre las aceras, personas acuciadas por la prisa y el estrés, niños saliendo de vehículos situados en la calzada, cruzándola de forma insegura y con peligro para ellos, como personas más vulnerables, y generándolo a terceros.

Por eso, consideramos que es fundamental establecer formas que permitan una movilidad lo más segura posible en esos entornos, aunque en algunos casos no sea un objetivo sencillo de conseguir por la saturación de tráfico que se produce en determinados horarios; en algunos casos, incluso, con la presencia de vehículos de transporte (escolar) colectivo o en calles del centro de la ciudad histórica o de sus entornos.

Iniciada la investigación oportuna, se le solicitó información en relación con las cuestiones planteadas en aquella.

En atención a dicha petición de información se remitió informe, en el cual se hacía constar lo siguiente:

“1. Que se viene observando como habitual, en horarios de entrada y salida de centros escolares de la ciudad, diversos problemas generados por el aumento de la densidad circulatoria, así como por la multitud de estacionamientos indebidos en el entorno de estos centros, que afectan a todos los usuarios de la vía, desde otros conductores hasta peatones.

Que las infracciones más habituales son estacionamientos indebidos en zonas reservadas para otros usuarios, como paradas de bus urbano o reservas de carga y descarga sin autorización, así como estacionamientos sobre las aceras, que afectan gravemente a la



fluidez de circulación y a la seguridad vial de otros usuarios. Igualmente, y en el caso de estacionamientos sobre las aceras o zonas peatonales, destacar que además de los problemas que afectan a la seguridad vial, se producen daños en adoquines, rebajes de aceras, bolardos perimetrales o hitos de balizamiento, con el consecuente perjuicio para la administración.

Cabe señalar que existen unos centros escolares, que por su ubicación y las características técnicas de su entorno no generan prácticamente estas situaciones señaladas; bien porque disponen de estacionamientos dentro del centro escolar, o públicos en el entorno próximo, que facilitan los estacionamientos, o bien porque se encuentran en vías de baja densidad circulatoria, y en el entorno del extrarradio de la ciudad. En el siguiente punto, se relacionan los centros escolares en los que se están implementando más recursos y medios, debido a su mayor problemática en este ámbito.

2. El Excmo. Ayuntamiento de León, y a lo largo de los últimos años, ha implementado diversas medidas para fomentar la seguridad vial de todos los usuarios de la vía en las inmediaciones de centros educativos, destacando como fin último la seguridad de un colectivo de riesgo en el ámbito vial, como los menores de edad. A continuación, se procede a detallar cuáles han sido estas medidas:

I. VIGILANCIA, CONTROL Y SEGURIDAD POLICIAL EN LOS ACCESOS A CENTROS ESCOLARES

Desde el año 2011 se ha procedido, desde el Cuerpo de Policía Local de León, a destinar en horarios de entrada y salida, una patrulla por centro escolar para controlar, vigilar y regular el tráfico en las inmediaciones, priorizando el tránsito peatonal. Dado el elevado número de centros educativos de la ciudad, se optó por intervenir policialmente en los de mayor problemática generaban en el ámbito del tráfico, ya sea por su ubicación o condiciones técnicas del entorno, siendo estos los siguientes:

Colegio Marista San José	Avda. Álvaro López Núñez nº12
CEIP Quevedo	Avda. San Ignacio de Loyola nº1
Colegio Divina Pastora	C/ San José nº2
CEIP Luis Vives	C/ Murillo nº4
Colegio Leonés	Avda. José Aguado nº28
CEIP La Palomera	Avda. Emilio Hurtado sn
IES Lancia	C/ Ejido Quintín sn
Colegio Nuestra Señora del Carmen	C/ Cardenal Landazuri nº6
CEIP Ponce de León	C/ Serranos nº34

Atendiendo a estos datos, y a las jornadas lectivas escolares, se están prestando unos 3330 servicios policiales por curso, en centros escolares de nuestra ciudad, con unos resultados excelentes, ya que, revisadas las bases policiales de siniestros viales de los últimos



cinco años, durante los servicios de vigilancia policial, no se ha registrado ningún atropello en las inmediaciones de centros educativos, tratándose este siniestro del de mayor relevancia, dentro de la diferente tipología. Destacar del mismo modo, la valoración positiva por parte de la ciudadanía de esta medida, que la entiende como un servicio necesario y prioritario para fomentar la educación vial desde tempranas edades.

II. ELEMENTOS DE REFUERZO DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL Y OTRAS INTERVENCIONES

Desde este Cuerpo de Policía Local, y el Ayuntamiento de León se ha trabajado en mejorar y reforzar la señalización, realizando estudios de siniestralidad vial que aporten información de cómo y dónde incidir para reducir estos datos, concluyendo en propuestas que se han ido materializando y desarrollando, constatando con el paso del tiempo resultados positivos que reducen intervenciones policiales en la zona, e igualmente hacen descender los datos de siniestralidad.

- Paso para peatones elevado con resalto, y refuerzo lumínico.

(...)

- Supresión de plazas de estacionamiento favoreciendo visibilidad pasos para peatones.

(...)

- Instalación de elementos de protección peatonal.

(...)

- Limitación de velocidad a 30 km/h, “LEÓN CIUDAD 30”.

(...)

El RD 970/2020 entró en vigor el 02 de enero de 2021, no obstante, la modificación del RGCir que afectaba al artículo 50, entró en vigor el 11 de mayo de 2021. Este Ayuntamiento, apostó antes de la entrada en vigor de la norma a nivel nacional, por establecerse como “Ciudad 30”, entrando en vigor casi un año antes, el 16 de julio del año 2020. Esta medida, ha supuesto un descenso del 24% de la siniestralidad vial general en nuestra ciudad.

- Zonas de prioridad peatonal S-28.

(...)

Estas zonas de prioridad peatonal, además de incluir señalización vertical y horizontal de limitación de velocidad a 10 km/h (R-301) y prioridad peatonal (S-28), se han diseñado con un acondicionamiento que estimule un cambio de comportamiento en la



conducción, es decir, un cambio de configuración física con pasos elevados, calzada con adoquines y elevación de plataforma única calzada-acera, que favorecen el tránsito peatonal en condiciones de seguridad.

Estudio futura implementación de zona de Bajas emisiones (Z.B.E.)

(...)

En definitiva, esperamos haber expuesto adecuadamente la problemática existente en cuanto al tráfico y seguridad vial en las inmediaciones de centros escolares, así como las intervenciones implementadas por este Ayuntamiento, que avanzan en la dirección de reducir la siniestralidad vial, y garantizar la normal convivencia y necesidades de todos los ciudadanos.”

A la vista de lo informado y acreditado en el expediente, procedemos a formular las siguientes consideraciones para fundamentar jurídicamente el contenido de la presente Resolución.

Partiendo de la base de que las ciudades estas diseñadas y construidas, fundamentalmente por y para adultos, los modelos “Kiss and Go” (Beso y adiós) y “Kiss and Ride” (Besa y camina) son estrategias implementadas en diversos países para gestionar de manera eficiente las entradas y salidas en colegios, mejorando el flujo vehicular y la seguridad de los estudiantes. Su implementación exige un análisis de normas de tránsito, seguridad vial y urbanismo, así como la colaboración entre autoridades educativas, municipales y policiales.

Procede ahora realizar algunas indicaciones sobre las características que presenta cada modelo:

1. Concepto del modelo Kiss and Go

El modelo “Kiss and Go” surge como una solución para gestionar el flujo vehicular y de personas en las áreas adyacentes a centros educativos, donde la congestión durante las horas de entrada y salida puede causar riesgos de seguridad para los estudiantes y problemas de tráfico. La idea es establecer zonas de parada rápida, donde los conductores pueden detenerse brevemente para que los estudiantes suban o bajen del vehículo, manteniendo así el flujo continuo de tránsito. Estas zonas se suele ubicar cerca de la entrada del colegio y debe estar claramente señalizada. Para los ayuntamientos, esta iniciativa requiere de una adecuada fundamentación jurídica, la planificación de la infraestructura necesaria y la adopción de políticas claras.

Características operativas:

- Tiempo mínimo de detención: El vehículo prácticamente no se detiene; se espera que el pasajero esté preparado para salir del vehículo de inmediato. El tiempo de detención es mínimo, usualmente menos de un minuto.



- Prohibición de apagado del motor y salida del conductor: El conductor debe permanecer en el asiento y no apagar el motor, promoviendo una rotación rápida.

- Ubicación en zonas de alto flujo: Este modelo es común en zonas escolares ubicadas en áreas de tráfico intenso, donde se busca minimizar cualquier interrupción en el flujo del tráfico.

El sistema “Kiss and Go” es una opción frecuente en entornos urbanos de mucho movimiento, donde los tiempos de espera deben ser minimizados al máximo.

2. Concepto del modelo Kiss and Ride

El sistema “Kiss and Ride” puede definirse como una estrategia de aparcamiento temporal que permite a los conductores un estacionamiento breve del vehículo, generalmente en un área especialmente habilitada, para que el pasajero pueda entrar o salir del vehículo. Estas áreas son señalizadas y cuentan con limitaciones de tiempo estrictas para evitar el estacionamiento prolongado, que podría afectar la fluidez del tráfico.

Características Operativas

- Tiempo de Permanencia Moderado: A diferencia del sistema Kiss and Go, el Kiss and Ride permite al conductor estacionar temporalmente, en general por un período de 2 a 15 minutos, dependiendo de la normativa de cada lugar. Este tiempo limitado permite a los pasajeros acomodarse sin que el tráfico se detenga demasiado tiempo.

- Parada Regulada y Zonas Designadas: Las áreas Kiss and Ride están claramente señalizadas y suelen ubicarse cerca de accesos a las entradas principales. La señalización suele indicar el tiempo máximo de detención permitido y las sanciones en caso de excederlo.

- Facilidades para el Pasajero: Este modelo permite al pasajero disponer de más tiempo para entrar o salir del vehículo.

Comparación entre "Kiss and Ride" y "Kiss and Go"

Las diferencias clave entre ambos modelos son las siguientes:

Aspecto	Kiss and Ride	Kiss and Go
Tiempo de Permanencia	Breve (2-15 minutos)	Ultrarrápido (segundos, 1-2 minutos)
Posibilidad de Apagar Motor	Sí, en algunas ocasiones	No, el motor debe permanecer encendido
Movimiento del Vehículo	Parada breve permitida	Movimiento continuo deseado
Ubicación Posible	Centros escolares	Centros escolares
Multas por Exceder el Tiempo	Sí, con control de tiempo estricto	Sí, regulado con personal y cámaras
Fluidez de Tráfico	Moderada	Máxima



3. Objetivos y Beneficios de los Modelos Kiss and Go y Kiss and Ride

- Objetivo de Seguridad Vial: Reducir el riesgo de accidentes, minimizando la exposición de los estudiantes a zonas de tráfico intenso y facilitando que suban o bajen de los vehículos en espacios seguros.

- Mejora de la Fluididad del Tráfico: Minimizar el tiempo de detención de los vehículos en las cercanías del colegio para evitar aglomeraciones y mantener el flujo de tráfico continuo.

- Reducción de la Contaminación: Evitar las colas y tiempos de espera prolongados disminuye la emisión de gases y contaminación acústica, beneficiando tanto a la comunidad escolar como a la vecindad.

- Optimización del Espacio Público: Utilizar el espacio de forma eficiente, habilitando áreas específicas para la parada temporal y evitando el estacionamiento en zonas no autorizadas.

- Fomento de Conductas Responsables: Incentiva a los padres a adherirse a normas específicas para el uso de la zona “Kiss and Go” y “Kiss and Ride”, promoviendo una cultura de respeto y orden en las áreas escolares.

4. Marco Jurídico para la Implementación de los Modelos

Para que los ayuntamientos puedan implementar estos modelos de manera efectiva y legalmente respaldada, deben considerar varias normativas y reglamentos vigentes en materia de tráfico, seguridad vial, espacio público y normativa ambiental.

Normativa de Tráfico y Circulación: La Ley de Tráfico y Seguridad Vial y sus reglamentos permiten la creación de zonas específicas de parada rápida en áreas urbanas. Los ayuntamientos pueden basarse en esta legislación para regular la circulación y crear zonas de “Kiss and Go” en las inmediaciones de colegios, o bien en zonas un poco más alejadas con el sistema “Kiss and Ride”.

Reglamentos Municipales y Ordenanzas Locales: Los municipios tienen competencias para regular el uso del espacio público y establecer normas para zonas de estacionamiento y paradas temporales. Es recomendable que el ayuntamiento apruebe una ordenanza específica para implantar los modelos, en la que se detallen las normas de uso, duración de las paradas, y sanciones por infracción.

Normativa en Seguridad Vial Escolar: Las normas sobre seguridad en entornos escolares pueden incluirse en ordenanzas municipales o en reglamentos de circulación, permitiendo establecer limitaciones de velocidad, señalización específica y la creación de estas áreas de seguridad.



Normas de Medioambiente: Considerando el objetivo de reducir la contaminación en zonas de alta concurrencia infantil, los municipios pueden valerse de disposiciones ambientales para justificar la reducción del tiempo de detención y el incentivo al uso de ambos modelos. Estas normas pueden apoyar esta estrategia para reducir la huella de carbono en áreas densamente pobladas.

5. Rol de las Autoridades Locales y Escolares

La implementación de un modelo “Kiss and Go” o “Kiss and Ride” que sea efectivo exige la colaboración de varias entidades:

- Autoridades Municipales: Encargadas de planificar, habilitar y señalizar estas, y de coordinar con la Policía Local el control y supervisión del cumplimiento de las normas.

- Policía Local: Responsable de vigilar y sancionar a aquellos conductores que infrinjan las normas establecidas, como detenerse por tiempos superiores a los permitidos o bloquear accesos.

- Instituciones Educativas: Pueden colaborar concienciando a los padres y estudiantes sobre el uso correcto de la zona, mediante campañas informativas, actividades de sensibilización y la aportación de personal en las mismas, que ayude a garantizar la seguridad de los escolares.

- Asociaciones de Padres: Su participación activa ayuda a la difusión de las reglas del modelo y a promover su cumplimiento.

6. Regulación de los Tiempos y Sanciones

Un aspecto crucial para el éxito del modelo es la regulación del tiempo máximo de parada. En general, la parada en una zona “Kiss and Go” debe limitarse a un tiempo breve, normalmente entre 1 y 2 minutos, mientras que en una zona “Kiss and Ride” podrá ser algo superior. Además, deben establecerse sanciones para quienes:

- Se detengan por periodos prolongados.
- Estacionen en zonas prohibidas o interfieran en el flujo vehicular.
- No respeten las señales de tránsito específicas para la zona.

7. Financiación

La implementación de estas zonas “Kiss and Go” y “Kiss and Ride” es apoyada por diversos programas de movilidad urbana sostenible en Europa. Entre ellos están:

-CIVITAS (Ciudades Vivas y Sostenibles), un programa de la Unión Europea dedicado a la movilidad urbana que impulsa iniciativas de sostenibilidad en el transporte urbano, incluyendo la reducción del tráfico alrededor de áreas de alto tránsito.



- ELTIS (Observatorio Europeo de la Movilidad Urbana), que ofrece herramientas y recursos para mejorar la movilidad y reducir la congestión en zonas urbanas. Este programa también fomenta prácticas como “Kiss and Ride” y “Kiss and Go”.

- SUMP (Planes de Movilidad Urbana Sostenible), que promueve planes de movilidad más sostenibles, en los que se incluyen estas prácticas para mejorar la eficiencia en el tráfico y reducir el impacto ambiental.

- Los fondos Next Generation EU (NGEU) también pueden destinarse a proyectos relacionados con la movilidad urbana sostenible, lo que incluye la implementación de sistemas como “Kiss and Go” y “Kiss and Ride”. Estos fondos están enfocados en la recuperación económica de la Unión Europea tras la pandemia de COVID-19, con especial atención a la transición verde y la transformación digital. Estos sistemas encajan en los objetivos que impulsan los fondos, ayudando a reducir las emisiones de carbono y mejorar la calidad de vida en las áreas urbanas de Europa.

8. Conclusión

Tanto el modelo “Kiss and Go” como el sistema “Kiss and Ride” son soluciones que pueden ser efectivas para mitigar la congestión y mejorar la seguridad en las entradas y salidas de colegios, siempre y cuando se establezca con un marco jurídico adecuado y se implementen las medidas de infraestructura y concienciación necesarias. Los ayuntamientos tienen un rol clave en la planificación, ejecución y supervisión de esta medida, y se recomienda adoptar ordenanzas específicas que regulen el uso de estas zonas y sancionen el incumplimiento. A través de una correcta implementación y la colaboración de la comunidad escolar, pueden contribuir significativamente a la seguridad vial, el orden en el tráfico y la protección del medio ambiente en los entornos escolares.

En definitiva la adopción de estos modelos puede traer beneficios considerables para la comunidad educativa y para los ayuntamientos:

- Mejor Gestión del Tráfico Urbano: Al reducir las congestiones y optimizar el flujo de vehículos, se disminuye la carga en las calles cercanas a los centros educativos.

- Reducción del Impacto Ambiental: La limitación en el tiempo de parada ayuda a reducir la contaminación por gases y ruido en entornos escolares.

- Fortalecimiento de la Seguridad Vial Escolar: Se mejora la seguridad para estudiantes y peatones, un aspecto clave en las políticas de movilidad y urbanismo.

- Promoción de una Cultura Cívica y Responsable: Con el uso adecuado de estas zonas, se fomenta el respeto a las normas y el civismo entre la comunidad escolar y el vecindario.

En virtud de todo lo expuesto, y al amparo de las facultades conferidas por el Estatuto de Autonomía de Castilla y León y por la Ley 2/1994, de 9 de marzo, del Procurador del



Común, consideramos oportuno emitir las siguientes propuestas, para que puedan ser valoradas y posteriormente tomadas en cuenta por ese Ayuntamiento, y que se formulan como **Resolución:**

PRIMERA: Planificación y Selección del Área.

- **Selección de la Ubicación:** Identificar el lugar más seguro y cercano a la entrada del colegio para instalar la zona “Kiss and Go”. Este espacio debe ser de fácil acceso para los vehículos y lo suficientemente amplio para permitir la detención rápida y segura de varios vehículos en fila.

En el caso de la zona “Kiss and Ride”, esta no necesita estar tan cercana al establecimiento escolar, pero requerirá que el traslado hasta el centro sea vigilado por un tutor, trabajador del centro o por agentes de la policía.

- **Estudio del Tráfico y Seguridad en la Zona:** Antes de la implementación, realizar un estudio sobre el flujo de tráfico en la zona y los puntos críticos en horarios de entrada y salida para maximizar la efectividad de la medida.

SEGUNDA: Señalización y Adecuación de las Zonas.

- **Señalización Vertical y Horizontal:** Instalar señales visibles que indiquen la entrada y salida de estas áreas delimitadas, la duración máxima de la parada y las sanciones por incumplimiento. En las zonas de “Parada Rápida” o “Kiss and Go”, será preciso marcar el pavimento con líneas de delimitación y señales.

- **Iluminación y Seguridad:** Asegurar que las zonas estén bien iluminadas, especialmente en invierno y en horarios de poca luz, para mejorar la visibilidad y seguridad de los estudiantes.

TERCERA: Regulación de los Tiempos de Parada y Horarios.

- **Duración Máxima de Parada:** Establecer una duración de parada entre 1 y 2 minutos en las áreas “Kiss and Go”, y un poco más amplia en las zonas “Kiss and Ride”, permitiendo que los estudiantes suban o bajen de manera segura y evitando congestiones. Es recomendable fijar horarios específicos para el uso de ambas zonas (por ejemplo, de 7:30 a 9:00 y de 14:30 a 16:00) para regular mejor su funcionamiento.

- **Supervisión de Cumplimiento:** Contar con personal de supervisión o agentes de policía local en horas pico, o bien implementar sistemas de vigilancia mediante cámaras que permitan monitorear el correcto uso de la zona.

CUARTA: Educación y Concienciación de la Comunidad.

- **Campañas de Sensibilización para los padres y conductores:** Informar a los padres y a la comunidad escolar sobre su importancia y las normas para su uso



adecuado. Se pueden organizar reuniones informativas, distribuir folletos, o realizar campañas en redes sociales.

- **Programas de Educación Vial en Colegios:** Los centros educativos pueden colaborar en la concienciación sobre seguridad vial con actividades que involucren a los estudiantes, promoviendo una cultura de seguridad y respeto a las normas entre los mismos alumnos y sus familias.

QUINTA: Sanciones y Medidas Disuasorias.

Para asegurar el cumplimiento de las normas, es importante que el ayuntamiento establezca sanciones claras para quienes infrinjan el reglamento que regula estas zonas:

- **Multas por Infracciones:** Se puede aplicar una multa a los conductores que se detengan por periodos superiores a los permitidos, se estacionen en la zona o no respeten las señales.

- **Remoción del Vehículo en Casos Graves:** En casos de obstrucción significativa o incumplimiento reiterado, se puede contemplar la retirada del vehículo.

- **Registro de Infractores Habituales:** Valorar la implementación de un sistema de advertencia o sanciones progresivas para aquellos conductores que infrinjan repetidamente las normas.

Esta es nuestra resolución y así se la hacemos saber, con el ruego de que nos comunique de forma motivada la aceptación o no aceptación de la misma en el plazo de dos meses, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.2 de la Ley Reguladora de la Institución.

Una vez realizadas las comunicaciones oportunas, se acuerda publicar la presente Resolución en la página web de esta Institución, previa disociación de los datos de carácter personal que contuviera.

Pendiente de sus noticias, reciba un cordial saludo.

Atentamente,

EL PROCURADOR DEL COMÚN

Tomás Quintana López

NOTA IMPORTANTE: No será necesario que nos envíen su respuesta por correo postal si la registran al Procurador del Común (DIR3 I0000423, CIF Q9750006J) y tienen activados los avisos por correo electrónico (procurador@procuradordelcomun.es) o el envío de comunicaciones/notificaciones a la Dirección Electrónica Habilitada única (DEHú), o bien si la registran directamente en nuestra sede electrónica (pccyl.sedelectronica.es). Les solicitamos, por otra parte, que no la envíen al representante (persona que haya presentado este escrito en su sede electrónica).