
Camino escolar al Verdemar

Proyecto de mejora de la seguridad vial en el entorno del colegio Verdemar

AFA Verdemar

ÍNDICE

Introducción.....	2
Antecedentes.....	3
Descripción del entorno del centro.....	4
Identificación de problemas.....	5
Propuestas de mejora – Fase I.....	16
Propuestas de mejora – Medio Plazo.....	19
Conclusiones: Movilidad Sostenible.....	21
Bibliografía.....	22
Anexo I: Encuesta Seguridad Vial. Colegio Verdemar. Noviembre 2018	

INTRODUCCIÓN

El Colegio Verdemar se encuentra en el Barrio de San Román, a las afueras de Santander. Un antiguo pueblo donde la convivencia es su principal característica. Allí convive lo antiguo y lo nuevo, vecinos de toda la vida con jóvenes familias recién instaladas, antiguas construcciones con nuevas promociones urbanísticas. Y en esta convivencia también deben compartir espacio vehículos y peatones, ambos cada vez más numerosos y sin embargo reducidos a unas infraestructuras obsoletas en las que el peatón siempre pierde.

Sus carreteras convertidas en calles, sin aceras, arcenes ni pasos peatonales, hacen que ir andando o en bici a comprar el pan, a tomar unas rabas o ir al colegio sean actividades de riesgo. Teniendo en cuenta además que un alto índice de la población de San Román son personas mayores y familias con niños pequeños, este problema se ve aún más agravado si cabe.

Desde la Asociación de Familias del Colegio Verdemar, como miembros de la comunidad, del barrio, somos sensibles a este problema y queremos darle respuesta. Creemos que las calles deben ser recuperadas para los peatones, fomentando la convivencia, promoviendo medios de transporte sostenibles y garantizando la seguridad de los miembros de la comunidad más vulnerables: niños, mayores y discapacitados.

En este contexto hemos desarrollado el presente estudio, poniendo nuestro foco de atención sobre el colectivo de alumnos y alumnas del Colegio Verdemar, formado por más de 500 familias.

Nos preguntamos por qué, si más de la mitad de las familias viven a menos de 3 km del colegio, el 80% opta por acudir en su vehículo particular. Y nos encontramos con que, en algunos casos, el uso del coche es imprescindible por logística familiar y horarios de trabajo, pero en otros muchos se debe a la condiciones de inseguridad de la vía, que no reúne condiciones para que los niños recorran el camino al colegio andando ni siquiera en compañía de un adulto.

Esta situación provoca aglomeraciones de tráfico y situaciones de riesgo derivadas de los estacionamientos indebidos, exceso de velocidad y de la falta de respeto de los pasos de peatones y semáforos.

Es nuestra obligación, y nuestra responsabilidad como adultos, garantizar que nuestros menores acudan al colegio en condiciones de seguridad y no podemos conseguirlo sin la colaboración e implicación del Ayuntamiento y Policía Local, tal y como se ha hecho ya en numerosos municipios de España, Europa y otras partes del mundo.

Por este motivo hemos desarrollado el presente proyecto con dos objetivos:

- Mejorar las condiciones de seguridad vial en el ámbito de influencia del Colegio Verdemar.
- Reducir el tráfico de coches proponiendo medidas para fomentar el uso de medios de transporte alternativos.

ANTECEDENTES

Las familias del Colegio Verdemar somos testigos diariamente de numerosas situaciones de riesgo al llevar a nuestros hijos al colegio, fundamentalmente a las horas de entrada y salida: coches que circulan a excesiva velocidad, estacionados en doble o tercera fila, que no respetan semáforos ni pasos de peatones, invadiendo aceras... y un largo etcétera.

En este aspecto se impone la necesidad de aumentar la concienciación en materia de seguridad vial por parte de conductores y peatones, pero también es cierto que existen algunos factores que aumentan el riesgo de sufrir un accidente o un atropello entre los alumnos y que dependen directamente de las infraestructuras, como son: aceras estrechas o inexistentes, arcenes estrechos, pasos de peatones alejados, cruces con mala visibilidad, ausencia de carriles-bici, insuficiente señalización de reducción de velocidad o aparcamientos escasos para vehículos, entre otros.

Es precisamente en la mejora de estas infraestructuras donde es necesaria la implicación del Ayuntamiento y en la concienciación de seguridad vial y garantía de cumplimiento de la norma donde es necesaria la implicación de la Policía Local.

Sólo desde una estrecha colaboración entre AFA, Colegio, Ayuntamiento y Policía Local conseguiremos superar con éxito el reto al que nos enfrentamos por nuestros niños y niñas: un camino escolar seguro y sostenible.

Con este fin, basándonos en el “Manual de Auditorías de Seguridad Vial en los entornos escolares” de la Fundación Mapfre y en “Caminos Escolares”, plan estratégico de seguridad vial de la DGT 2011-2020, hemos realizado un estudio donde analizamos cómo se están desplazando los alumnos desde su residencia al colegio, qué dificultades se encuentran en el camino y cómo podríamos mejorarlo.

Para ello hemos llevado a cabo 3 actuaciones:

- Encuesta entre todas las familias del centro.
- Inspección de las condiciones de seguridad vial en el área de influencia del colegio.
- Propuestas de mejora basándonos en los riesgos identificados y cómo se han solucionado riesgos similares en los proyectos de “camino escolar” implementados con éxito en otros ayuntamientos.

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO DEL CENTRO

Identificación del Centro:

El Colegio Verdemar se encuentra ubicado en la calle La Llanilla, 120. 39012 – Santander (Cantabria).

Cuenta con Aula de 2 años, Educación Infantil, Primaria y E.S.O.

Actualmente están matriculados 742 alumnos con edades comprendidas entre 1 y 16 años

El Colegio tiene 4 accesos, el principal por la parte sur (Calle La Llanilla) que permanece abierto tanto para la entrada como para la salida; otro en la parte norte (Calle La Candía), abierto sólo para la salida por la tarde; otro acceso en el extremo sureste, utilizado para acceso de personal y mercancías; y un acceso al oeste, (calle Julio Jaurena) que permanece cerrado.

El acceso norte, por la Calle La Candía, es una calle asfaltada, sin señalización horizontal ni vertical, sin aceras y sin carriles, con una anchura de 2.5m.

El acceso sur, por la Calle La Llanilla, es una calle asfaltada, de doble sentido, señalizada horizontal y verticalmente, y plazas de aparcamiento en cordón en ambos sentidos. Dispone de una parada para el autobús del colegio y una plaza reservada para discapacitados. Hay un único paso de peatones junto al colegio.



Mapa detallando el radio de 500m de la entrada principal del colegio

Las recomendaciones sobre seguridad vial en el entorno escolar de la Dirección General de Tráfico establecen que los niños y niñas que acuden al colegio deben tener la posibilidad de ir caminando como mínimo desde un radio de 500 metros, en función de su edad, solos o en compañía de un adulto.

En la imagen podemos ver el área de actuación tomando como referencia el radio de 500m establecido.

Dentro de este área de actuación hemos diseñado la araña de movilidad, los caminos más utilizados por los alumnos para ir desde su residencia al colegio, y hemos identificado los puntos negros que se encuentran en su recorrido.



Mapa detallando las calles sin aceras

IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS

Para la identificación de los puntos negros que se encuentran los niños y niñas en el camino al colegio hemos realizado una encuesta entre las 534 familias del Verdemar (ver Anexo I), a la que han respondido 288 familias (53,93%).

La mayoría de los alumnos vive a menos de 3 km del colegio, de los que aproximadamente la mitad vive a menos de 1 km. Sin embargo, es significativo el 45% de estas familias que viven a menos de 1 km utilizan el coche para ir al colegio de forma habitual.

El 81% de las familias utiliza el coche para llevar a los niños al colegio, pero un 40% estarían dispuestos a cambiar el coche particular por otras formas de transporte alternativo si las condiciones de seguridad vial fuesen adecuadas.

El 82% de las familias percibe el entorno del colegio como un entorno inseguro y muchas de las familias que no lo perciben como inseguro proponen mejoras como aceras o dispositivos de frenado. Esta percepción de inseguridad se materializa en situaciones efectivamente peligrosas, presenciadas por el 77% de los encuestados.

El origen de estas situaciones de peligro radica fundamentalmente en 2 factores: por una parte, las condiciones de la vía y, por otra, la gran presencia de vehículos unida a la falta de respeto de los conductores. En cuanto a las condiciones de la vía se menciona que no hay pasos de peatones o no se respetan, no hay vallas de protección, las aceras son estrechas o inexistentes, la señalización no es suficiente o que faltan aparcamientos para coches, motos y bicicletas. En lo referente a la responsabilidad de los conductores y al tráfico, cabe destacar los estacionamientos indebidos invadiendo aceras, pasos de peatones y vados, exceso de velocidad, falta de respeto de pasos de peatones y semáforos, o despistes del conductor.

En cuanto a los puntos negros concretos detectados por las familias encuestadas, el 37% hace mención a los aparcamientos indebidos, el 22% a las aceras, el 21% a la calle Julio Jaurena y el 17% a la calle El Somo.

A continuación pasamos a detallar, agrupados por zonas, los problemas identificados, basándonos en los datos de la encuesta realizada y en la inspección de la zona delimitada en el proyecto.

Calle La Llanilla:

1. En la calle La Llanilla podemos identificar 2 tramos especialmente conflictivos:
 - a. Tramo frente al colegio: allí se encuentra el acceso principal al mismo, por lo que recibe gran afluencia de vehículos en ambos sentidos a las horas de entrada y salida del colegio. A este hecho se suman los abundantes vehículos estacionados en doble fila a ambos lados de la calle, sobre las aceras e incluso invadiendo el paso de peatones. Todo ello tiene como consecuencia un embotellamiento que llega a afectar hasta las calles Julio Jaurena, Tomás Soto Pidal y todas las aledañas, llegando a colapsar totalmente la circulación. Dada esta situación es habitual ver peatones sorteando los coches por mitad de la calzada, subiendo y bajando de los vehículos mal estacionados, cruzando indebidamente en algunos casos porque el paso de peatones está invadido por vehículos. Esta acumulación de vehículos en las horas punta trae consigo, no sólo las innumerables situaciones de peligro descritas a las que se ven sometidas los alumnos, sino también contaminación por emisión de gases y contaminación acústica por los motores y los claxon, además de situaciones de conflicto entre los conductores dando lugar a situaciones violentas en presencia de los menores. Aunque está prohibido estacionar entre el tramo entre la esquina sureste del colegio y la calle Tomás Soto Pidal (línea amarilla y señal vertical) no es respetada. Cuenta con una señal de zona escolar, limitación de velocidad y radar en la esquina con Tomás Soto Pidal, pero el problema fundamental de esta calle son los aparcamientos indebidos, que interfieren en el tránsito de los escolares y en los vecinos de las urbanizaciones colindantes que tienen ahí los accesos a sus garajes, encontrándose invadidos los accesos a los mismos y con visibilidad reducida, lo que provoca a su vez situaciones de peligro.
 - b. Tramo suroeste, desde la calle Tomás Soto Pidal hasta la misma calle La Llanilla a la altura del paso de peatones. Se trata de una vía estrecha de doble sentido en la que aparcan los vehículos provocando el mismo colapso que observamos frente al colegio. Esta calle no tiene ancho suficiente para contar con doble sentido y, a pesar de la línea continua blanca a ambos lados de la calle, los coches aparcan en ella de forma habitual. La unión de ambos factores provoca atascos y, nuevamente, situaciones de peligro.
2. Las aceras frente al colegio tienen el ancho suficiente, pero el tramo llegando al cruce con Tomás Soto Pidal es estrecho y habitualmente está invadido por la vegetación impidiendo el paso, lo que unido a los coches subidos a las aceras obliga a los peatones a transitar por la calzada.
3. Cuenta con un único paso de peatones, con la pintura deteriorada, sin señalización vertical, dispositivos de frenado ni elevación.





Calle La Llanilla (1.a)



Calle La Llanilla (1.a)



Cruce c/ La Llanilla con c/ Tomás Soto Pidal (2)



Calle La Llanilla. Acceso principal al colegio. Vehículos estacionados indebidamente en plaza de minusválidos, doble fila e intersecciones (1.a)



Calle La Llanilla (1.b)



Calle La Llanilla (1.b)



Calle La Llanilla. Paso de peatones frente acceso principal del colegio (3)



Calle La Llanilla. Paso de peatones frente acceso principal del colegio (3)



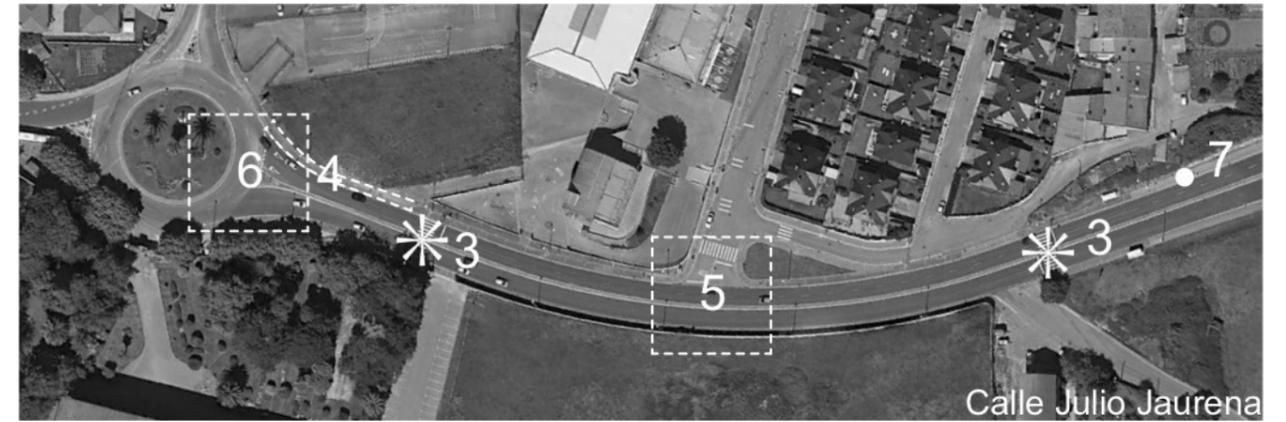
Calle Tomás Soto Pidal. Aparcamientos indebidos. (2)



Calle Tomás Soto Pidal. Aparcamientos indebidos. (2)

Calle Julio Jaurena:

1. Exceso de velocidad en ambos sentidos.
2. Arcenes muy estrechos o inexistentes, lo que hace que los vehículos circulen muy cerca de los peatones.
3. Pasos de peatones con semáforo con pulsador no respetados por vehículos
4. Coches estacionados sobre las aceras
5. Embotellamiento en el cruce con calle La Llanilla
6. Embotellamiento en el cruce con la glorieta de Corbán
7. Deterioro de la señal vertical que indica zona escolar, que ha provocado un oscurecimiento que le resta visibilidad.



Calle Julio Jaurena (2)



Calle Julio Jaurena (3)



Calle Julio Jaurena (3)



Calle Julio Jaurena (4)



Calle Julio Jaurena (4)



Calle Julio Jaurena con calle Candía. Acceso norte del colegio.



C/ Julio Jaurena con c/ Candía. Deterioro de aceras.



C/ Julio Jaurena con c/ Candía. Deterioro de aceras.

Glorieta de Corbán:



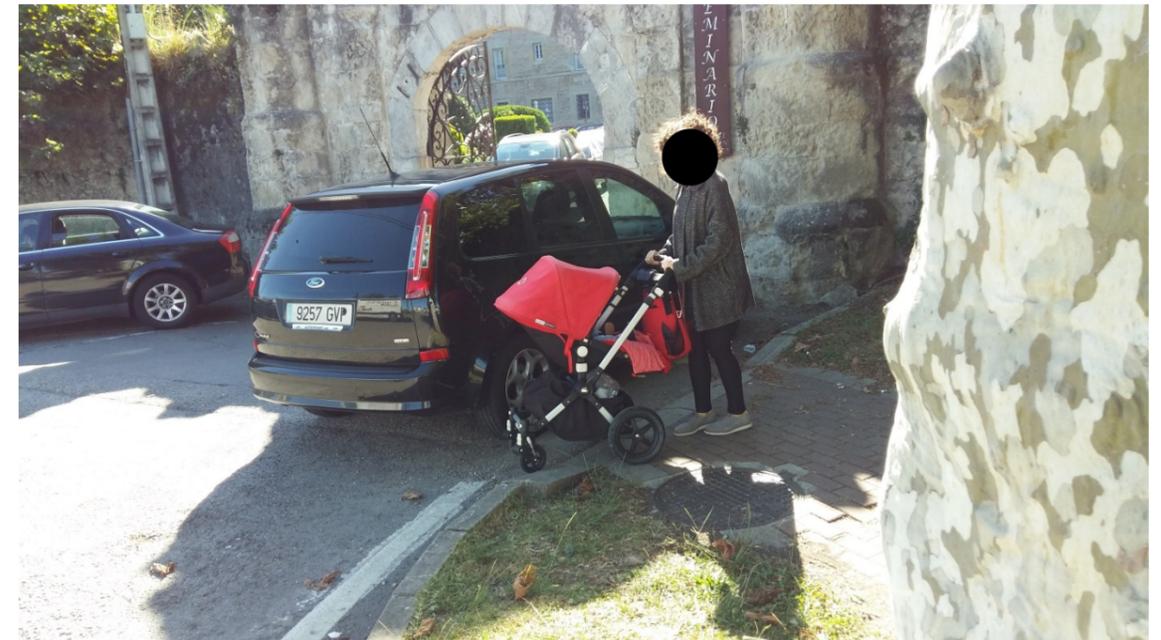
1. Coches aparcados sobre las aceras y en la entrada del seminario, ocupando los vados e impidiendo el paso.
2. Gran densidad de tráfico y embotellamientos de forma habitual.
3. Arcenes estrechos o inexistentes.
4. Conflicto entre peatones y autobús, al tener el autobús que cruzar la acera para llegar a la parada.



Glorieta de Corbán (4)



Glorieta de Corbán (1)



Glorieta de Corbán (1)

Calle El Somo:

1. Exceso de velocidad en ambos sentidos.
2. Arcenes muy estrechos o inexistentes, lo que hace que los vehículos circulen muy cerca de los peatones.
3. Aceras muy estrechas e inexistentes en algunos tramos.
4. Sólo hay 2 pasos de peatones en 700 metros de calle, desde la glorieta de Corbán hasta la Farmacia Guillermo Bárcena Andrés. Y ninguno de los dos está en buen estado:
 - a. El paso de peatones más cercano a la glorieta de Corbán no está al nivel de la acera y la acera tampoco está rebajada, su pintura está deteriorada, lo que dificulta su visibilidad, y no es respetado por los vehículos.
 - b. El paso de peatones con semáforo frente a la farmacia no tiene acera ni espacio físico para los peatones.



Calle El Somo (3)



Calle El Somo (3)



Calle El Somo (3)



Calle El Somo (4.a)



Calle El Somo (4.b)



Calle El Somo (2 y 3)

Calle Virgen del Mar:

1. Exceso de velocidad.
2. Arcenes muy estrechos o inexistentes.
3. Aceras muy estrechas o inexistentes:
 - a. La acera del lado Este es tan estrecha que no se puede transitar por ella con silla de ruedas o carrito de bebé
 - b. La acera del lado Oeste, desde la calle Santa Catalina hasta AMPROS, es sólo una franja roja pintada en el suelo e invadida por la vegetación.
4. El único paso de peatones de la calle está llegando a la glorieta de Corbán. No cuenta con dispositivos de frenado, semáforo ni está elevado y no es respetado por los vehículos con excesiva frecuencia.



Calle Virgen del Mar (3)



Calle Virgen del Mar (4)

Calle Corbán:

1. Exceso de velocidad.
2. Aceras muy estrechas o inexistentes.
3. La glorieta de la calle Corbán (frente al restaurante La Tucho), no tiene aceras y los coches aparcen dentro de la propia glorieta obligando a los peatones a circular por la calzada lo que, unido a la densidad de tráfico, la convierte en un punto muy peligroso, siendo además la zona de paso para las personas discapacitadas que acuden al centro que tiene AMPROS en la calle Virgen del Mar.
4. Los pasos de peatones existentes no son seguros:
 - a. El paso de peatones junto a la glorieta de Corbán (frente a la panadería La Gallofa) presenta varios problemas:
 - Poca visibilidad para los vehículos que se incorporan desde la carretera de Liencres, lo que hace que no sea respetado o que los coches se vean obligados a frenar bruscamente.
 - Tampoco es respetado por los coches que se incorporan desde la glorieta de Corbán, entre otros motivos porque el habitual embotellamiento provoca un embudo al intentar incorporarse desde los 2 carriles de la glorieta al único carril de la calle, lo que deriva en situaciones de peligro para los peatones.
 - El paso de peatones atraviesa un carril bus y muere en un aparcamiento en batería. Los peatones tienen que pasar entre los coches aparcados para alcanzar la acera, lo cual no siempre es posible. Y aunque lo consigan, la acera que separa estos coches del edificio es tan estrecha que, al haber coches aparcados, es muy difícil el paso para los peatones e imposible para las personas con movilidad reducida (sillas de ruedas o carros de bebé).
 - A todo esto se suma la parada de autobús que cruza el paso de peatones, parada utilizada por autobuses públicos y privados, que al estacionar para recoger o dejar pasajeros impiden o dificultan el paso y la visibilidad.
 - b. El siguiente paso de peatones, a la altura del nº 50 de la calle Corbán, tiene un contenedor que impide la visibilidad.
5. La parada de autobús mencionada frente al antiguo bar Corbán y panadería La Gallofa no está señalizada, no hay espacio para que el autobús aparque, los pasajeros deben pasar entre los coches aparcados en batería y sortear los coches estacionados indebidamente en doble fila. Todo esto resta visibilidad y ocasiona numerosas situaciones de peligro y conflicto entre peatones, automóviles y autobús.





Calle Corbán (2)



Calle Corbán (3)



Calle Corbán (3)



Calle Corbán (4.a)



Calle Corbán (4.b)



Calle Corbán (4.b)

PROPUESTAS DE MEJORA – FASE I

Una vez identificados los problemas que se encuentran las familias camino del colegio, podemos concluir que las propuestas de mejora del camino escolar pasan necesariamente por adaptar las condiciones de la vía a los mínimos establecidos por la seguridad vial en el entorno escolar, regular el tráfico y los aparcamientos, reducir el uso del vehículo particular, promover el uso de medios de transporte alternativos y concienciar a los conductores de la necesidad del respeto a la norma.

Según todos los estudios consultados de seguridad vial en el entorno escolar, y tal como hemos mencionado anteriormente, es necesario garantizar que los escolares puedan acudir al centro andando, solos o en compañía de un adulto, como mínimo desde un perímetro de 500 metros. Para ello debemos crear una red de itinerarios seguros y coherentes, cuyas aceras cuenten con el ancho suficiente, con arcones lo suficientemente anchos como para que los vehículos no circulen demasiado cerca de los peatones y, en caso contrario, fundamentalmente en las vías con exceso de velocidad, disponer vallas de protección y dispositivos de frenado que obliguen a los conductores a aminorar la marcha. Las vallas de protección cumplen además otro cometido, que es impedir los estacionamientos indebidos sobre las aceras y los cruces por parte de los peatones. Se impone que los pasos de peatones con o sin semáforo sean respetados, lo cual hemos comprobado que se incumple con frecuencia, por lo que deben estar elevados, a la altura de la acera, contar con dispositivos de frenado, pintura reflectante y antideslizante y, en los puntos más conflictivos, como en las calles Julio Jaurena, calle El Somo, calle Corbán y calle Virgen del Mar, con cámaras de vigilancia. Los semáforos asimismo deben contar con un pulsador que garantice tiempos de espera cortos para los peatones, de forma que se prevengan los cruces de calzada indebidos.

Pero además de la mejora de las condiciones de la vía, es necesario reducir el tráfico en el entorno inmediato del colegio. Esto pasa por una reordenación del tráfico y la habilitación de nuevas plazas de aparcamiento. A la vista de los resultados de la encuesta, es evidente que muchas familias necesitan el coche como medio de transporte habitual, es decir, coches siempre va a haber, por lo que además de proponer medidas para fomentar el uso de otros medios de transporte hay que regular la presencia de coches y buscar espacios que eviten embotellamientos y estacionamientos indebidos. Por ello, una de las medidas que proponemos y que recoge una de las principales preocupaciones de las familias, es precisamente habilitar aparcamientos públicos disuasorios en el límite del perímetro de los caminos escolares: establecer áreas seguras de aparcamiento que enlacen con las rutas peatonales acondicionadas. Con esta medida facilitaremos la liberación de tráfico de las calles adyacentes al colegio, evitaremos los aparcamientos indebidos que impiden el paso a los peatones y dificultan la visibilidad y, al enlazar con los caminos escolares utilizados por las familias que por cercanía pueden ir andando, damos la posibilidad a los escolares que viven más lejos a hacer ese tramo del trayecto también andando, lo que fomenta su autonomía, su autoestima, su socialización y el proceso de aprendizaje por medio de la interacción y la cooperación.

Aun así, no podemos olvidarnos de la necesidad de facilitar el uso de medios de transporte alternativos. Un 40% de las familias dejaría de usar su vehículo particular si las condiciones de seguridad del entorno o la implementación de otros medios de transporte lo permitiesen. Este debe ser uno de los ejes fundamentales de nuestro esfuerzo conjunto, la reducción del número de vehículos a motor que trasladan a los niños al colegio, aminorando el exceso de emisiones contaminantes y el ruido. Debemos trabajar en el cambio de hábitos de desplazamiento caminando, en bicicleta, en transporte escolar o en transporte público, contribuyendo a mejorar el medio ambiente, a recuperar el espacio público y a aumentar la seguridad vial infantil. Además, la promoción de la movilidad activa, caminando o andando en bici, favorece la actividad física cotidiana y los hábitos de vida saludable, en aras de una menor obesidad infantil, que se está convirtiendo en uno de los principales problemas de salud pública del siglo XXI.

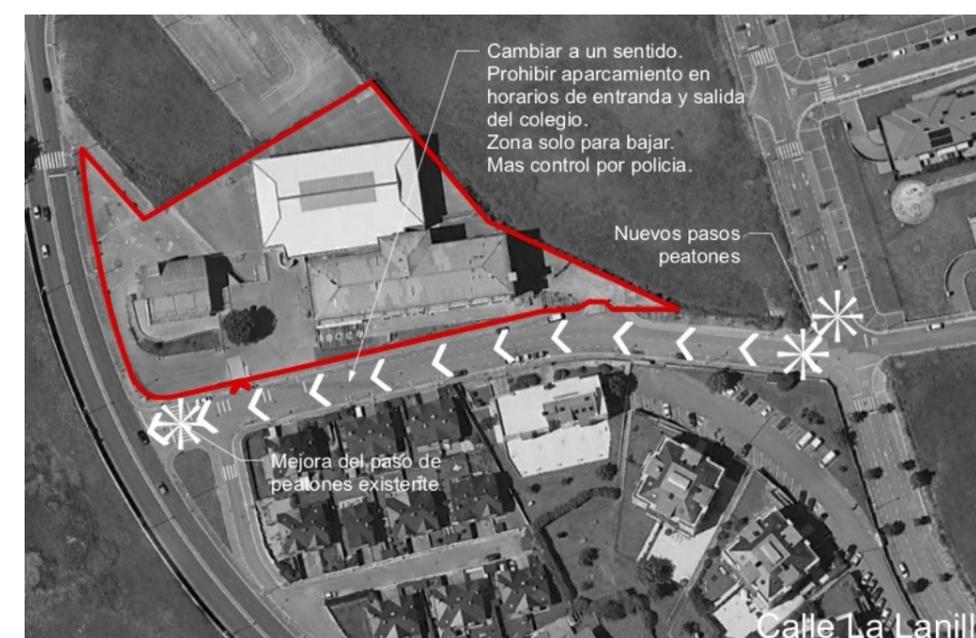
Para la implementación de estas propuestas de mejora hemos establecido unas fases de actuación por orden de urgencia y prioridad.

El presente proyecto se centra en la **FASE I: MEJORAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL EN EL ENTORNO INMEDIATO DEL COLEGIO**

Se trata de propuestas de mejora concretas que dan respuesta a los problemas concretos de seguridad vial más urgentes detectados por la comunidad escolar del Colegio Verdemar

1) Calle La Llanilla:

- Eliminación del doble sentido de circulación, tanto en el tramo frente al colegio como en el tramo sur.
- Restricción del acceso de vehículos particulares, limitándose a vehículos del personal del colegio y residentes, al menos en los horarios de entrada y salida.
- Mejora del paso de peatones existente: elevación, restauración de la pintura, señalización vertical y bandas de frenado.
- Habilitación de un nuevo paso de peatones en el otro extremo de la calle.

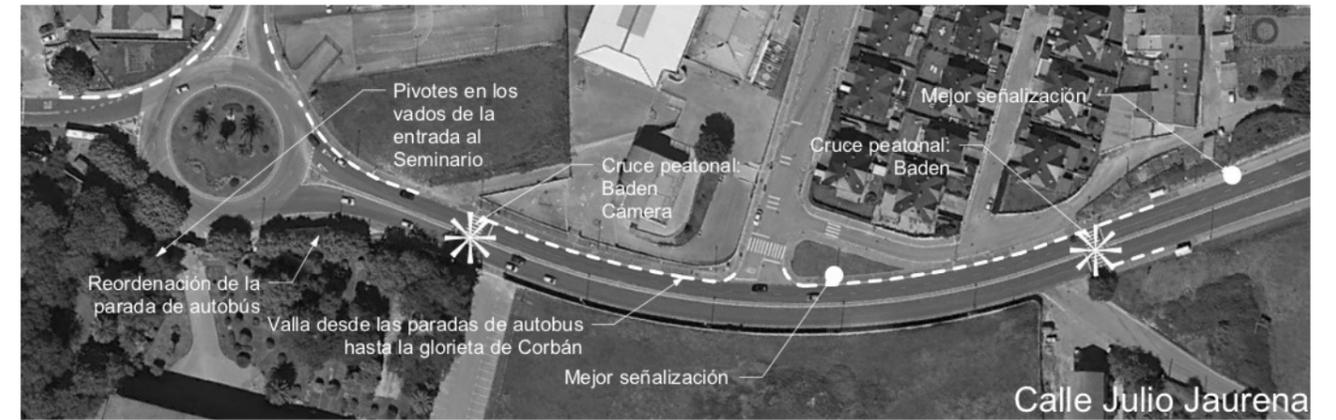


2) **Calle Julio Jaurena:**

- a) Regulación del exceso de velocidad con radar, cámaras, dispositivos de frenado y mejora de la señalización vertical.
- b) Elevación de los pasos de peatones existentes y cámaras en los semáforos.
- c) Vallas de protección desde la glorieta de Corbán hasta la parada de autobús.

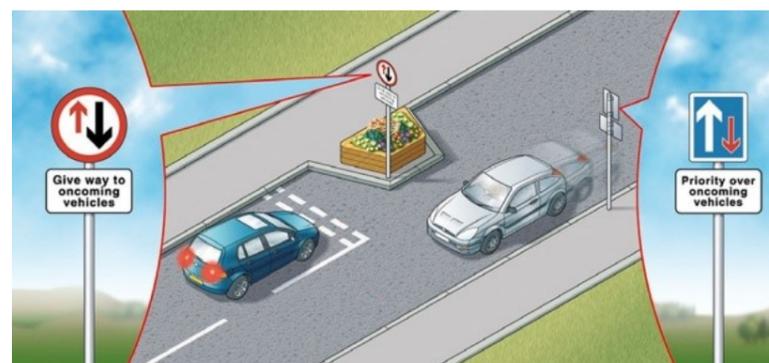
3) **Glorieta de Corbán:**

- a) Vallas de protección, especialmente a ambos lados de la salida hacia la calle El Somo, protegiendo la acera del Parque del Renacuajo y la acera de los invernaderos de AMPROS.
- b) Pivotes en los vados de la entrada al Seminario.
- c) Reordenación de la parada de autobús frente al Seminario.



4) **Calle El Somo:**

- a) Modificación del cruce peatonal más próximo al colegio, acercándolo a la glorieta de Corbán y mejorando sus condiciones de seguridad con elevación, pintura reflectante y antideslizante, bandas de frenado, semáforo con pulsador y cámara.
- b) Mejora del paso de peatones frente a la farmacia: elevación, pintura reflectante y antideslizante, bandas de frenado y cámara en el semáforo. Habilitación de espacio en la acera para que los peatones puedan esperar para cruzar en condiciones de seguridad.
- c) Habilitación de nuevos pasos de peatones con las mismas características en nuevos puntos intermedios de la calle.
- d) Rehabilitación de los tramos de acera existentes y construcción de nuevas aceras en los tramos en los que aún no existen.
- e) Regulación del exceso de velocidad con radar, cámaras, dispositivos de frenado y mejora de la señalización vertical.



El Cruce peatonal al lado de Somomonte es complicado resolver. Una posible solución es hacer parte de la carretera de solo un carril para crear espacio para una acera.

5) **Calle Virgen del Mar:**

- a) Mejora del paso de peatones existente: elevación, dispositivos de frenado, semáforo con pulsador y cámara.
- b) Regulación del exceso de velocidad.
- c) Ensanchamiento de las aceras existentes y construcción de nuevas aceras en el tramo entre la calle Santa Catalina y AMPROS.



6) **Calle Corbán:**

- a) Modificación del aparcamiento existente en batería frente a la panadería La Gallofa a aparcamiento en cordón.
- b) Ensanchar la acera frente a la panadería La Gallofa y unirla con una acera de nueva construcción que enlace con la avenida Virgen del Mar, que cuente con pivotes o vallas de protección que impidan que sean invadidas por los vehículos.
- c) Mejorar el paso de peatones existente frente a la panadería La Gallofa: elevación, pintura reflectante y antideslizante, dispositivos de frenado, cámara y mejora de la señalización vertical para los coches que se incorporan desde la calle Corbán dirección glorieta de Corbán. Y traslado de la parada de autobús de forma que éste no invada el paso de peatones.
- d) Mejora del paso de peatones existente a la altura de la calle Corbán nº 50: elevación, pintura reflectante y antideslizante, dispositivos de frenado, cámara y traslado del contenedor.
- e) Ensanchar la acera a ambos lados de la calle.
- f) Regulación del exceso de velocidad.



Además de todas estas actuaciones concretas sobre las vías existentes, es necesario un trabajo conjunto para buscar **aparcamientos** públicos que enlacen con los itinerarios escolares. En este sentido, apelamos al Ayuntamiento para la cesión de espacios públicos y para actuar como mediador y facilitador en la concesión de un uso regulado de aparcamientos en zonas privadas, como en el terreno perteneciente al Seminario de Corbán.

Es asimismo necesaria la **promoción de medios de transporte alternativos:**

- Reorganización y fomento del transporte escolar: rediseñar y aumentar de las rutas del autobús escolar; reducir la imputación de costes a las familias renegociando el contrato con la empresa de transporte, solicitando nuevos presupuestos a otras empresas y subvencionando parte de estos costes.
- Fomento del transporte público: mejora y aumento de las líneas de metro-tus que enlazan San Román con diferentes puntos del municipio.
- Compartir coche: diseño de una app que facilite la comunicación entre las familias del Colegio Verdemar para compartir coche.
- Pedibus: Organización de rutas con la colaboración de voluntarios para que niños y niñas que vayan a pie puedan organizarse para ir en grupo en compañía de un adulto, estableciendo varios puntos de encuentro en el camino.

PROPUESTAS DE MEJORA A MEDIO PLAZO

La Situación Actual:

Ubicado en las afueras de Santander, el colegio Verdemar se encuentra en un antiguo barrio que incluye:

- Calles originales de viviendas antiguas que delimitan con la carretera, sin aceras. Estas crean un carácter de pueblo, pero no crean un entorno seguro para los peatones.
- Zonas de nuevas urbanizaciones, que generalmente incluyen la construcción de una acera pública al lado de la carretera.

Este proceso de desarrollo por partes, ha creado un espacio público muy fracturado que es difícil de gestionar como peatón.

El plano muestra lo que se considera 'las rutas seguras' (caminos con senderos de una anchura decente y con niveles y velocidades de tráfico más bajos). Se puede ver claramente que estos caminos no proporcionan rutas peatonales coherentes. Además la población del área ha aumentado dramáticamente en las últimas décadas, aumentando los niveles de tráfico en el vecindario y el número de nuevas familias con niños ha amplificado el conflicto entre automóviles y peatones.



Fase 1:

Las propuestas iniciales detalladas anteriormente contemplan la seguridad del peatón en las cercanías del colegio. Asegurando que los cruces peatonales de las carreteras principales sean seguros y que haya senderos adecuados. Plano 10 muestra todas las 'rutas seguras' existentes más las nuevas rutas mejoradas en caso de que todas las propuestas detalladas anteriormente se lleven a cabo.

Esta es una manera de vincular la escuela con su vecindario inmediato, sin embargo, muchas áreas residenciales a poca distancia del colegio todavía no están conectadas a la red de rutas seguras.



Fase 2:

Fase 2 analiza las áreas que son públicas pero que ya no son adecuados para la cantidad de habitantes en el barrio, las 'calles del pueblo' originales. La propuesta aquí es cambiar la jerarquía de la carretera, convertirlas en espacios donde el peatón tiene preferencia al coche. En el Reino Unido, estos espacios se llama 'Home Zones'.

Una 'Home Zone' se define como: una calle que está diseñada principalmente para cumplir con las necesidades de los peatones, ciclistas, niños y residentes, y donde se reduce la velocidad y la prevalencia de los coches.

No se requiere espacio adicional para crear una zona, los peatones tienen derecho a caminar por la mitad de la calle. Con las señales y cambio de pavimento los conductores son conscientes de que están entrando en una zona peatonal, deben reducir la velocidad y no son los 'dueños' de la carretera. Se puede utilizar la instalación de bancos, árboles y pequeños juegos para incentivar a la gente a usar la calle.

Una ventaja de esta propuesta es que puede implementarse de inmediato, no es necesario esperar a la rehabilitación de las casas antiguas colindantes para ganar espacio de aceras seguros.

El problema principal es el precio del cambio del pavimento, ya que las zonas pueden ser grandes. Una posible solución es modificar el pavimento solo en las entradas de las calles residenciales 'Home Zones' y dejar el resto de la vía con el asfalto original.

La señalización se tendría que colocar a lo largo de la calle para recordar a los conductores que están en una zona Residencial peatonal prevalente.



Fase 3:

Fase 3 busca identificar y proteger las rutas existentes a través de los campos que permanecen en el centro de San Román. También tratar de enlazar los parques e instalaciones públicas como el Centro Cívico. Estos enlaces pueden ser difíciles de construir hasta que se desarrollen los sitios verdes, pero se podría considerar su inclusión en el plan urbano.



CONCLUSIONES: MOVILIDAD SOSTENIBLE

Las propuestas de mejora aquí planteadas están siendo impulsadas desde la Unión Europea con el proyecto STARS (Acreditación y Reconocimiento de Desplazamientos Sostenibles para Colegios) y, a nivel nacional, desde la Dirección General de Tráfico con el “Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020 para promover la movilidad sostenible, segura y autónoma de niños y niñas”.

Estas medidas están siendo desarrolladas con éxito en ayuntamientos como Barcelona, Terrassa, Cardedeu (Barcelona), Donostia (San Sebastián), Madrid, Torrelodones, Boadilla, Getafe, Rivas Vaciamadrid, Córdoba, Jaén, Málaga, Granada, La Puebla de Cazalla (Sevilla), Segovia, Valladolid, Ciudad Real, Narón (A Coruña), Ourense, Pontevedra, Zaragoza, Utebo, Valencia, Sueca (Valencia), Almussafes (Valencia), La Pobla Larga (Valencia), Cárcer (Valencia), Xabia (Alicante), Castrillón (Asturias), Palma de Mallorca, Melilla y, en Cantabria, Torrelavega.

Santander no puede quedarse atrás ante este reto. El Ayuntamiento de Santander ha demostrado que es consciente de que el desarrollo futuro de la ciudad pasa por el fomento de la movilidad sostenible, potenciando el menor uso del vehículo privado y favoreciendo el uso de medios de transporte alternativos.

Nuestra petición se enmarca precisamente en esta línea de actuación:

Con la puesta en marcha de las medidas de mejora propuestas conseguiríamos una reducción del uso del vehículo particular, con la consecuente reducción de emisión de gases contaminantes y ruido. Además, el diseño de una red de caminos seguros para los peatones no sólo posibilitaría a nuestros niños y niñas ir andando al colegio, sino que contribuiría al desarrollo integral del barrio de San Román, haciéndolo accesible a todos sus vecinos, atrayendo visitantes y turistas que deseen pasear por sus calles y favoreciendo así el desarrollo comercial y hostelero de la zona.

BIBLIOGRAFÍA

- "Manual de Inspecciones de Seguridad Vial en Entornos Escolares", Fundación Mapfre.
- "Camino escolar paso a paso", Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior. 2013
- "Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil", Román Rivas, Marta y Salís Canosa, Isabel. Ministerio de Fomento. Gobierno de España. 2010