



AL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE SANTANDER

Don. MIGUEL SARO DÍAZ, concejal de **UNIDAS POR SANTANDER** y del Grupo Mixto en el Ayuntamiento de Santander, al amparo de lo dispuesto en el artículo 45 del Reglamento Orgánico del Pleno, la **MOCIÓN** que se expresa al final de este escrito, fundada en lo siguiente:

I.- Desde hace mucho tiempo, las medidas de calmadore tráfico urbano son la principal herramienta para garantizar la seguridad y mejorar la calidad de vida en las ciudades. Especial relevancia ha tenido la limitación de la velocidad en vía urbanas llevadas a cabo por reforma del reglamento de circulación que entró en vigor el 11 de mayo de 2021, mediante la cuál el límite de velocidad en vías urbanas de un solo carril por sentido quedó en 30 kms/hora. Una relevancia teórica e imposible de conocer en su dimensión práctica en nuestra ciudad, puesto que es una regla que no se cumple debido al pobre interés que tienen los responsables del área en hacer cumplir la ley.

Esta medida resulta imprescindible para hacer compatible en las vías urbanas un uso que no sea exclusivo para vehículos de motor, pues solo la reducción de velocidad permitirá su uso seguro por ciclistas y otros usuarios de vehículos de movilidad personal. La reducción de velocidad supone también una enorme mejora para la seguridad vial al incrementarse exponencialmente las posibilidades de supervivencia en caso de accidente. En Santander fallecieron por accidente de tráfico el pasado año tres personas, y este año ya han fallecido dos, existiendo puntos de la red viaria realmente peligrosos que acumulan accidentes graves.

Desde el inicio de su implantación hemos denunciado la ausencia de radares de control eficaces que ayudaran a controlar eficazmente el control de la velocidad de los vehículos en la ciudad. Los únicos radares fijos existentes son solo informativos, y algunas de las vías limitadas a 50 en nuestra ciudad son auténticas ‘pistas de carreras’ con pocas limitaciones físicas y ninguna medida de calmadore tráfico, que facilitan que los vehículos superen con creces los 50 kms/h.

II.- La implantación de medidas en materia de movilidad debe realizarse desde la participación de colectivos implicados, so pena de no salir del inmovilismo por la falta de seguridad y el clásico miedo del político a cambios que no pueden ser inicialmente bien recibidos. Desde Unidas por Santander hemos intentado de diversas maneras la implantación de medidas de control en el diseño y seguimiento de medidas de movilidad para asegurar la participación de la población en la creación e implantación de medidas, a través de propuestas a la mesa de movilidad y la extensión de esta a otros colectivos implicados en la movilidad otros niveles de la Administración, las organizaciones ciudadanas, las asociaciones ecologistas, los ciclistas urbanos, las personas con discapacidad, las AMPAS y las entidades sociales y económicas. Todo ello sin éxito.



A000098a31adcf156f07e70ad021721D



Tampoco se han desarrollado las resoluciones del pleno presentadas por Unidas por Santander como la aprobada el pleno de octubre de 2021 que obligaba al diseño e implantación en el plazo de 6 meses de un modelo participativo entre todos los sectores de la ciudad con arreglo a los criterios que se fijan por el grupo de trabajo de movilidad con el fin de ampliar la participación de la redacción del futuro Plan de Movilidad Sostenible, con los criterios anteriormente expuestos; y la creación de un Observatorio de Movilidad local para el seguimiento de las medidas a implantar en el Plan de Movilidad Sostenible.

Pese a que nosotros hacemos los deberes, con el acuerdo de la mayoría del Pleno, el equipo de gobierno continúa el desarrollo de propuestas y medidas sin participación pública.

III.- Santander necesita medidas de calmado de tráfico y de control de la velocidad de sus conductores en algunas de sus vías, como también control del uso indebido de vehículos de movilidad personal en zonas peatonales. Si no actuamos urgentemente, cada vez tendremos más lesionados y accidentes graves en nuestra ciudad a causa de la imposible compatibilidad entre el uso del vehículo a motor y la expansión de ciclistas o peatones.

El **calmado de tráfico** está orientado a la moderación del tráfico llevando a cabo una serie de restricciones del número o velocidad de los vehículos que circulan por determinadas vías. La transformación de las vías moderando el tráfico comienza con la organización jerárquica de la red 30, así como sus conexiones con la red 50 y la ordenación a través de medidas concretas de ordenación del tráfico.

Por ello, su implantación irá destinada principalmente a salvaguardar que se respete las zonas 30 y las vías destinadas principalmente a los peatones mediante actuaciones en elementos de trazado en alzado como los siguientes: lomo o badén para calles de sentido único o doble y velocidades de hasta 50 km/h; almohada, útil para vías con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas; meseta trapezoidal para zonas de aproximación a cruces o en las proximidades de zonas de gran afluencia peatonal; resaltos peatonales para intersecciones donde sea necesaria la especial salvaguarda de los peatones: bandas de alerta para vías o puertas y barreras.

A estos elementos se les unen otros de trazado en planta como Glorietas de área 30 para intersecciones donde una de las causas de accidentalidad sea la prioridad de paso y velocidad excesiva, o mini glorieta en vías urbanas en las que las velocidades de aproximación no superen los 30 Km/h; estrechamiento en tramo de vía para producir una alteración al movimiento de progresión normal; modificación de intersecciones, retranqueos o Zig-Zag, que producen un cambio brusco en la alineación horizontal de la calzada, de modo que se interrumpa la progresión normal de la circulación; isletas, pavimentos con texturas...etc.

Los **radares de velocidad fijos sancionadores** deben instalarse en zonas de velocidad límite 50 o superior en el ámbito urbano, donde la instalación de alguno de los elementos anteriores sería peligroso para el tráfico, y especialmente en aquellas vías que por su trazado rectilíneo con pocas intersecciones, estrechamientos o curvas faciliten que en la progresión normal del vehículo se aumente la velocidad. Dichos radares deberán ser complementados por los radares móviles de la policía local de Santander.



A000098a31adcf156107e70ad021721D



La competencia para ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación y de policía administrativa que legitiman la directa competencia para realizar denuncias por infracciones de tráfico, corresponde a la policía local sobre la base de lo dispuesto en el artículo 53.1.b) y d) de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo

Estas medidas, perfectamente conocidas y usadas en las ciudades de nuestro territorio, deben implementarse mediante un plan que analice todas las vías y determine cuáles son las más peligrosas por su diseño y por el uso de otros vehículos de movilidad personal. En esa planificación deberán participar los sujetos descritos en esta moción, tanto en su diseño como en su seguimiento y valoración, a través de las herramientas de participación ordenadas por el pleno, vírgenes hasta la fecha de participación: una mesa de movilidad abierta a los colectivos sociales y un observatorio de la movilidad.

Por lo expuesto, el concejal que suscribe presenta la presente **MOCIÓN** por la cual insta a la alcaldesa de Santander a:

- ✓ Elaborar un plan de pacificación del tráfico que, con la participación de los colectivos citados en la moción y los grupos municipales, diseñe específicamente para cada tipo de vías urbanas las concretas medidas de pacificación y calzado de tráfico necesarias mediante elementos sobre el alzado y el trazado de las vías, supervisando su ejecución.
- ✓ Elabore un plan de instalación de radares de velocidad fijos sobre las vías 50 urbanas más peligrosas previo estudio sobre el respeto a la velocidad máxima de sus usuarios y su uso por otros modos de movilidad urbana.

En Santander, a 8 de febrero de 2023

Miguel Saro Díaz



A000098a31adcf156f07e70ad021721D