



Moción para a humanización dos tránsitos Rodoviaros nos núcleos urbanos de Vedra

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

No concello de Vedra existen puntos de especial intensidade de tránsito peonil dentro dos espazos urbanos. Estes puntos concentran fundamentalmente as áreas recreativas, farmacia, Colexios e espazos sociais onde os pequenos e maiores realizan actividades de lecer.

Os espazos urbanos municipais (ou asimilables) son: San Xulian, Vedra, Ponte Ulla e Santa Cruz. Dentro dos espazos urbanos municipais, as vías de circulación principais teñen a categoría de "Travesías".

Así mesmo, existen no concello outras zonas con especial tránsito peonil con espazos asimilables a travesías, como é o caso de San fins.

Nota: Atendendo ao Real Decreto 1428/2003, define travesía como "tramo de estrada que discorre por poboado. Non terán a consideración travesías aqueles tramos que dispoñan dunha alternativa viaria ou variante á cal ten acceso".

Na actualidade nas vías de circulación dentro de espazos urbanos, ou asimilables a urbanos, existen pasos peonís que priorizan o tránsito das persoas sobre os vehículos, en zonas especialmente sensibles, sinalizacións que limitan a velocidade por debaixo dos 40 Km/h, e redutores de velocidade do tipo "Bandas rugosas". Por exemplo, en algún espazo próximo a colexios, ou áreas deportivas.

As áreas mais afectadas por esta situación son:

Na Parroquia de Vedra:

Os tres accesos ao núcleo Urbano, onde:

- Un dos accesos acométese polas inmediacións do CPI de Vedra, da casa dos Maiores, o Pavillón polideportivo Municipal, e o que será nun futuro próximo o Velódromo de Vedra (*sen Bandas rugosas que advirtan do acceso a núcleo, e unha limitadísima sinalización*).

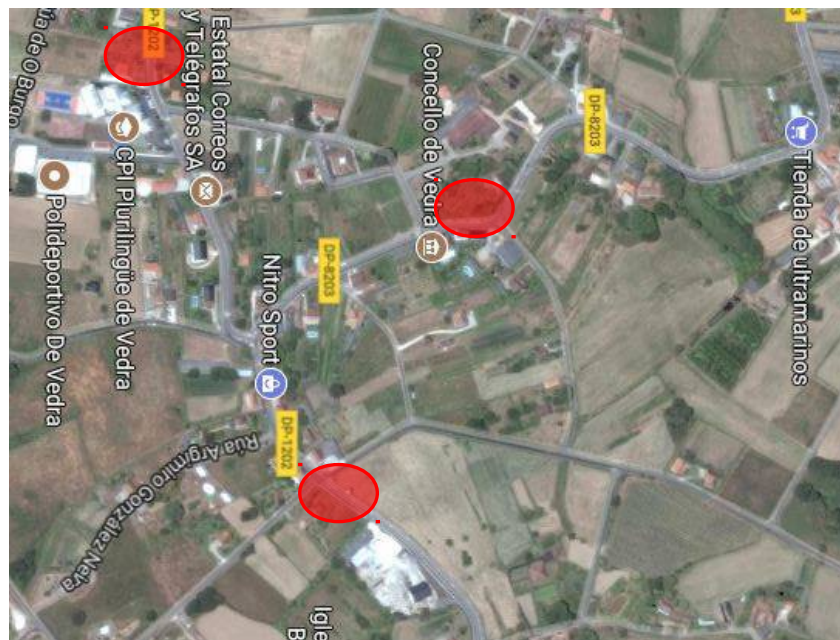


- Outro dos accesos ao núcleo prodúcese a través dunha área que recolle a farmacia, a casa do Sindicato (*sede dos partidos políticos con representación municipal, e onde se realizan moitas actividades municipais e veciñais*), e a casa da Irmandade, (*sede da asociación de Veciños, e sede tamén de actividades municipais e veciñais*), engádese a presenza do estanco. Nunha distancia de escasos cen metros concéntrase unha inusitada actividade diaria, que esténdese ao longo da xornada durante os sete días da semana, os 365 días do ano, engadindo á problemática, unha limitadísima capacidade de aparcamento.

Neste espazo, especialmente conflitivo, non existe sinalización nin sistema de redución da velocidade, facendo da visita a farmacia, ou da recollida dos nosos fillos en algunha das actividades que se desenvolven nas proximidades, un exercicio de risco.

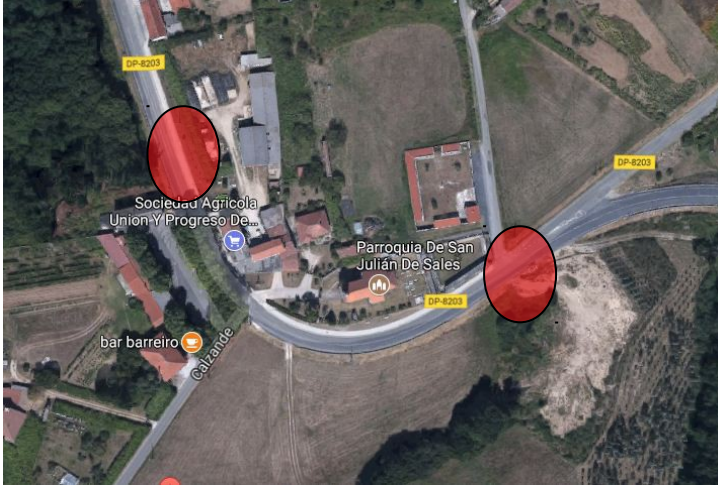


- O terceiro dos accesos prodúcese, pola Casa do Concello, enfilando a avenida principal do núcleo, e permitindo o acceso ao centro de saúde. Enténdese que nesta área existe un elevadísimo tránsito rodoviario e peonil.



Na Parroquia de San Xulian:

O Acceso ao núcleo de San Xulián concentra a igrexa, o Cemiterio, a Sociedade Agrícola Unión e Progreso, e o Campo da festa. Non existindo sinalización nin redutores de velocidade.



Na Parroquia de San Fins:

Inda que non é, en puridade, unha travesía por non ser un núcleo urbano, si que sería unha das zonas asimilables a núcleo urbano. A vía pasa polo campo da festa e a escola unitaria. Engádesse un taller e un restaurante nun espazo de douscentos metros. Existe na actualidade Reguladores de velocidade (*barreiras rugosas*), e sinalización adecuada:



En calquera dos espazos antes mencionadas existen áreas con forte conflictividade entre peóns e vehículos motorizados. Ben sexa por unha inadecuada sinalización, ou ben por unha forte densidade peonil (*pola proximidade de espazos especialmente concorridos*) Estas áreas concéntranse todas elas en vías propiedade da Deputación que cruzan os espazos urbanos do concello.

Analizando como solucionan concellos limítrofes esta conflictividade, observamos que, cando pola peculiaridade do trazado ou ben polo uso e costume adquirido, as regulacións de velocidades non son respectadas óptase por situar na calzada obstáculos redutores da velocidade.

Os obstáculos na calzada penalizan a circulación ordinaria e aumentan os tempos de viaxe dos vehículos en tránsito dotando ás travesías de maiores niveis de seguridade. Trátase, en calquera caso, de facer cumprir de maneira estrita as normas de tráfico en relación coa velocidade máxima establecida neste tipo de vías co obxectivo expreso de evitar os atropelos.

Os elementos redutores de velocidade son de tres tipos:

- a. **Bandas rugosas sobre a calzada:** instálanse de ordinario á entrada e saída dos núcleos. Trátase de pequenos elementos metálicos ou de caucho encastados á calzada que, ao contacto cos pneumáticos dos vehículos que se aproximan con elevada velocidade á travesía, xeran un ruído que serve de alerta aos condutores. (*Na actualidade existen Bandas rugosas instaladas nos accesos a certos núcleos municipais*)
- b. **Redutores de velocidade tipo “lombo de asno”** son resaltes construídos de maneira transversal na calzada da travesía a modo de obstáculo para a circulación co único obxectivo de que os vehículos reduzan a súa velocidade ao remontalos.
- c. **Os pasos peonís sobreelevados** son pasos de peóns. Colócanse en lugares sensibles desde o punto de vista da seguridade viaria e de acordo coa opinión dos concellos respectivos co obxectivo de protexer aos peóns nas zonas de cruzamento de peóns máis habituais. Na maioría dos casos, trátase de zonas escolares, prazas, centros de saúde e zonas de espaxamento en xeral onde se fai preciso reducir ao máximo a velocidade dos vehículos que cruzan a travesía.

A lexislación que regula a colocación e a xeometría destes elementos é:

- **Orde FOM/3053/2008, de 23 de Setembro**, pola que se aproba a Instrución Técnica para a instalación de redutores de velocidade e bandas transversais de alerta en estradas da Rede de Estradas do Estado.
- **Regulamento Xeral de Circulación.** (*no seu Art. 5.2, converte en obstáculos prohibidos os resaltes en pasos de peóns e as bandas transversais que non cumpran coa normativa básica establecida para o efecto polo Ministerio de Fomento*).

O incumprimento da normativa do Ministerio de Fomento por parte do Equipo de Goberno pode dar orixe a demandas por danos e prexuízos dos cidadáns, o que pode causar desembolsos económicos en concepto de indemnización aos cidadáns que puidesen verse afectados o incumprimento de dita normativa por parte do noso Concello

Na **Orde FOM/3053/2008, de 23 de Setembro, no artigo 3.2.2. "L imitacións"**, indícase onde e como deben instalarse estes elementos:

Non poderán instalarse redutores de velocidade **salvo xustificación técnica** nos seguintes casos:

- **Nos tramos da rede que non teñan consideración de travesía.** A estes efectos, *poderán considerarse como travesías aqueles tramos cuxo réxime de circulación, tráfico e usos sexan similares ao destas (por exemplo, proximidades de rotondas en contornas periurbanas das estradas denominadas «vía parque», roldas urbanas, penetracións urbanas, etc.),* e a súa velocidade sexa inferior a 50 km/h.
- [...]
- **Nas proximidades das interseccións** non se colocarán redutores de velocidade do tipo «lombo de asno» para evitar que os peóns poidan confundilos con pasos peonís. Neste caso só poden ser utilizados os redutores de velocidade de tipo trapezoidal, sempre que existan pasos de peóns.

Atendendo ao anteriormente exposto, e en contraste coa reiterada negativa da deputación a mellorar e adecuar estas travesías, existe unha declarada oferta por parte da Deputación para traspasar a propiedade de tramos de vías ao ámbito municipal (coa correspondente actualización e adecuación da infraestrutura).

E por este motivo que solicítase do pleno a aprobación da seguinte moción:

1. Solicitar o traspaso da propiedade dos tres tramos viarios antes mencionados á Deputación.
2. Solicitar a reparación do aglomerado, e a colocación de:
 - Sinalización adecuada.
 - Bandas rugosas nos accesos á núcleos, ou nas proximidades de zonas especialmente conflitivas.
 - Colocación de pasos peonís sobreelevados, e correctamente sinalizados, *(de acordo coa lexislación vixente)* diante da farmacia de Vedra, do CIP de Vedra, da Casa do Concello, da escola unitaria de San fins, e fronte a Sociedade Agrícola Unión e Progreso en San Xulian.
 - Colocación de "lombos de asno", no accesos aos núcleos urbanos.

En todo caso, solicitarase información aos veciños parroquia a parroquia, convocando reunións, coa finalidade de humanizar os tránsitos rodoviaros a través dos núcleos de poboación, aumentando ou diminuindo as demandas antes mencionadas, e respectando a lexislación vixente.

Se fora necesario, contratarase asesoramento técnico que garanta a correcta adecuación destes elementos á lexislación , de maneira que non ofrezca dúbida a súa implantación.

José Antonio Pose Rodríguez

Roberto Castro Rocamonde

Concelleiro BNG-Vedra

Concelleiro non adscrito