

## AL PLENO DE LA CORPORACIÓN MUNICIPAL DE MAJADAHONDA

**MOCIÓN QUE EL GRUPO MUNICIPAL CIUDADANOS**, a través de su portavoz y al amparo de lo establecido en el art. 97.3 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, formula para su discusión y, en su caso, aprobación en el Pleno Ordinario a celebrar en el mes de octubre de 2018, la siguiente, **MOCIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL Y ADAPTACION A LA NORMATIVA ACTUAL DE LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD EXISTENTES EN EL MUNICIPIO.**

### **-EXPOSICIÓN DE MOTIVOS-**

La seguridad del tráfico en la red de calles y carreteras del municipio debe ser un objetivo básico y prioritario para este y todos los gobiernos municipales.

La seguridad vial está afectada por diferentes parámetros que influyen en su nivel de calidad y adecuación al entorno que van desde la visibilidad, velocidad de circulación, señalización que pueden afectar estos niveles.

Como norma general definida en el Código de Circulación se establece como velocidad máxima en los núcleos urbanos los 50 km/h, este límite se definió por considerarse la velocidad máxima para evitar el volteo del peatón en el caso de ser arrollado por un vehículo turismo. Lógicamente se permite a cada ayuntamiento la reducción de estos límites cuando las circunstancias del tráfico o de la circulación de peatones así lo recomienden.

En esta red existen una serie de puntos singulares en los que se requiere que se mantenga una velocidad reducida y una especial atención en la conducción por la proximidad a centros públicos y/o privados (Colegios, ambulatorio, residencias de mayores, centros comerciales etc.)

Normalmente esto se logra con una señalización vial adecuada, pero en algunos casos es necesario el apoyo de otros medios para conseguir estos fines y se recurre a la implantación de badenes o reductores de velocidad y a las bandas transversales de alerta.

Su efectividad reside en el hecho de crear una aceleración vertical en los vehículos al atravesar los dispositivos, que transmite incomodidad a los conductores y ocupantes cuando se circula a velocidades superiores a las establecidas.

Pero para limitar estas aceleraciones y posibles accidentes o pérdidas en el control del vehículo entre otras cosas se limita su utilización y se diseñan con una determinada geometría.

En nuestro municipio existen dos tipos de reductores fundamentalmente:

**1.- Los reductores de Velocidad de sección transversal trapezoidal (paso peatonal sobreelevado)** que debe de tener una altura comprendida entre los  $10\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$ . su longitud elevada  $4\text{ m} \pm 0,20\text{ m}$  (Excepcionalmente se puede reducir a  $2,5\text{ m}$ ) y las rampas entre  $1$  y  $2,50\text{ m}$  dependiendo de la velocidad. Que va dese  $30\text{ km/h}$  hasta los  $50\text{ km/h}$ .

**2.- Los reductor tipo «Lomo de asno» in situ.** deberán tener una sección transversal de segmento circular, será de una altura de  $6\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$ . Y una longitud de  $4\text{ m} \pm 0,20\text{ m}$ .

La Orden 3053/2008 del Ministerio de Fomento, de 23 septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado, en el punto 3.3.2.1, establece que:

➤ Los reductores de velocidad trapezoidales o pasos peatonales sobreelevados tendrán las siguientes dimensiones:

- Altura:  $10\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$
- Longitud de la zona elevada:  $4\text{ m} \pm 0,2\text{ m}$  (en casos excepcionales se autorizarán longitudes inferiores, hasta un mínimo de  $2,5\text{ m}$ )
- Longitudes de las rampas: Entre  $1$  y  $2,5\text{ m}$  (un metro para el caso de "zona de  $30''$ ", un metro y cincuenta centímetros cuando se señalicen para  $40\text{ km/h}$ , y dos metros y cincuenta centímetros para velocidad igual a  $50\text{ km/h}$ ).

- Para los Reductores tipo "Lomo de asno" ejecutados in situ, que tendrán sección transversal de segmento circular, en el punto 3.3.2.2 se establecen las siguientes dimensiones:
  - Altura:  $6\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$
  - Longitud:  $4\text{ m} \pm 0,20\text{ m}$
- De igual modo, en el punto 3.2.1 se establece de forma general la distancia entre Reductores de Velocidad consecutivos, que deberá estar comprendida entre 50 y 200 m.

En cualquier caso y para ambos tipos, la señalización horizontal y vertical debiera de ser la adecuada a la normativa y deberán contar con iluminación nocturna, a los efectos de garantizar su visibilidad, localización y presencia de peatones, en su caso, por parte de los conductores.

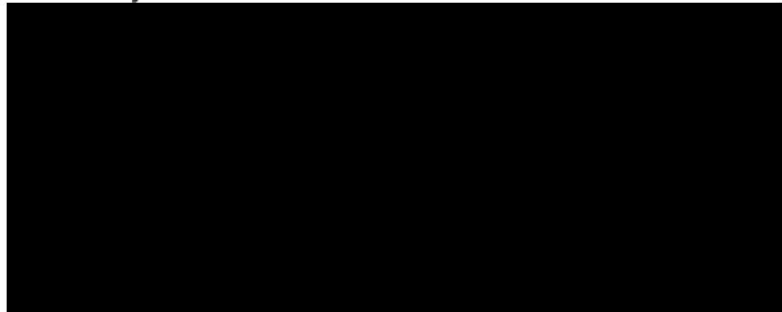
Creemos necesario que se realice un inventario de los diferentes reductores de velocidad del municipio y se adecuen a la normativa existente, suprimiendo aquellos que estén mal ubicados y colocando otros donde la señalización vertical y horizontal no es suficiente para reducir la velocidad y captar una especial atención de los conducción como por ejemplo la rotonda que corresponde al cruce de la calle Doctor Calero con la rotonda de la Avenida de España o la misma calle Doctor Calero y el paso de cebra anterior de la rotonda con la Avenida de los Reyes Católicos. Incluyendo los ya conocidos excesos de velocidad en la Avenida Príncipe de Asturias a cualquier altura de la misma de las que se reciben constantes quejas.

De ahí que el Grupo Municipal de Ciudadanos, a través de su Portavoz, proponga al Pleno de la Corporación la adopción de los siguientes:

## **ACUERDOS**

- Realización de un inventario de los diferentes reductores de velocidad del municipio y que se adecuen a la normativa existente, suprimiendo aquellos que estén mal ubicados y colocando otros donde la señalización vertical y horizontal no es suficiente para reducir la velocidad y captar una especial atención de la conducción.
- 

**Majadahonda a 23 de Octubre de 2.018**



**Portavoz Adjunta Grupo Municipal Ciudadanos**