



REGISTRO DE ENTRADA

Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda

TIPO DOCUMENTO: Registro de Entrada

EXPEDIENTE: 2020/REGSED-10945

DATOS DEL INTERESADO

D/Doña GRUPO MUNICIPAL IULV-CA , con DNI V72197031 y domicilio en Calle Cuesta De Belen S/N 11540 SANLÚCAR DE BARRAMEDA Cádiz con correo electronico carmenalvarezmarin@gmail.com y telefono 615357163. En representacion de la mercantil en su caso: GRUPO MUNICIPAL DE IU LVCA con NIF: V72197031

DOMICILIO A EFECTOS DE NOTIFICACIÓN

En Calle Cuesta De Belen S/N 11540 SANLÚCAR DE BARRAMEDA, Cádiz

DATOS DE LA SOLICITUD

EXPONE

DOCUMENTO DE TRABAJO DE IU SANLUCAR APORTACIONES AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA

SOLICITA

QUE SEAN CONSIDERADAS NUESTRAS PROPUESTAS PARA EL FUTURO PLAN DE MOVILIDAD

DOCUMENTOS ANEXOS

AportacionesIUSanlucar_alPMUS.pdf

ID DOCUMENTO: gQ/2/8Qn3MeMIjnwXpooSufo11A= Verificación código: <https://sede.sanlucardebarrameda.es/verifica>



FIRMADO POR	FECHA FIRMA
ALVAREZ MARIN MARIA CARMEN	20-07-2020 23:38:16

Cuesta de Belén, 1, 11540 Sanlúcar De Barrameda (Cádiz)
Ayuntamiento de Sanlúcar De Barrameda (Cádiz)

DOCUMENTO DE TRABAJO

**APORTACIONES AL PLAN DE MOVILIDAD
URBANA SOSTENIBLE DE SANLÚCAR DE
BARRAMEDA**

IZQUIERDA UNIDA SANLÚCAR DE BARRAMEDA



1. PRESENTACIÓN

2. OBJETO Y ÁMBITO DE ACTUACIÓN

3. PROPUESTAS

3.1. Objetivos generales

3.2. Objetivos específicos

3.3. Propuestas

4. CONCLUSIÓN

1. PRESENTACIÓN

Los hábitos actuales de movilidad en la ciudad se caracterizan por una expansión urbana continua y una dependencia creciente respecto del vehículo privado, produciendo un gran consumo de espacio y energía y unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de lograr un sistema de transporte urbano bien concebido. Necesitamos un cambio hacia la sostenibilidad en la movilidad urbana. Necesitamos un documento que sirva de guía para planificar y ejecutar otro tipo de desplazamientos.

Un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano (caminar, pedalear o utilizar el transporte público) reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes, logrando al mismo tiempo garantizar la calidad de vida de la ciudadanía, igualmente se contemplan los objetivos de lograr la cohesión social y el desarrollo económico. Así es como los expertos definen los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Un documento trabajado en el presente para mejorar el futuro de municipios como Sanlúcar de Barrameda.

Los planes de movilidad son instrumentos para impulsar los cambios necesarios en la movilidad urbana con criterios de sostenibilidad. Ante un modelo de transporte concebido para dar fluidez y capacidad de estacionamiento a los vehículos motorizados, los PMUS apuestan por situar en el centro de la planificación a las personas. Su objetivo es garantizar un ambiente sano donde se pueda caminar y pedalear por itinerarios accesibles, seguros y atractivos y donde los desplazamientos más largos a los destinos laborales, educativos, sanitarios y de ocio se resuelvan mediante el transporte público.

Los PMUS tienen un ámbito de actuación local, si bien pueden desarrollarse en colaboración con varios municipios, ya sea por pertenecer a un área metropolitana o a una mancomunidad. Estas iniciativas deben vincularse con planes, directrices, estrategias de ámbito municipal, regional o estatal e incluso comunitario, de tal forma que contemplen los condicionantes señalados por estrategias de carácter supramunicipal.

2. OBJETO Y ÁMBITO DE ACTUACIÓN

El ámbito de actuación de este Plan de Acción Social que Izquierda Unida propone es el término municipal de Sanlúcar de Barrameda, cuya extensión es de 170,28 km² y que alberga una población de 68.684 habitantes (según Padrón de 2019) repartida entre el núcleo población original y varias barriadas del diseminado (v.g. Algaida, Bonanza).

Corresponde a las administraciones públicas la ejecución de medidas necesarias para mejorar la vida de los ciudadanos y de establecer servicios públicos tanto para estos como para los visitantes. Por ello, es necesaria la colaboración interadministrativa y entre partidos políticos para poder trabajar en un paquete de medidas que logre los objetivos establecidos en este documento. Este documento que presenta IU Sanlúcar busca el bien común y pide la colaboración de todas las partes interesadas para llevarlo a cabo.

3. PROPUESTAS

Objetivos generales

A continuación establecemos los objetivos generales que deberán concretarse en medidas específicas diseñadas para conseguir los fines planteados con el nuevo modelo de movilidad de Sanlúcar:

- Control y ordenación del tráfico.
- Recuperación de la calidad urbana. Mejorar la accesibilidad al centro histórico a través de una red de itinerarios peatonales.
- Gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado.
- Potenciación del transporte colectivo.
- Medidas específicas de gestión de la demanda de movilidad: coche compartido y acciones de comunicación y participación social.
- Mejora de la movilidad de personas con movilidad reducida.
- Mejora de la movilidad de mercancías: carga y descarga.
- Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas y territoriales: criterios para un nuevo PGOU.
- Mejora de la seguridad y la información. Campañas de concienciación.

Objetivos específicos

- Objetivo 1: Incrementar la participación de los viajes a pie en el reparto modal de los desplazamientos internos, tanto desde el nivel urbano de la ciudad, como en los diferentes barrios. Este objetivo requiere reinterpretar la función espacial, social y ambiental de la continuidad de las calles y los espacios públicos de la ciudad, como principal soporte de flujos

de movilidad peatonal en Sanlúcar. Este objetivo conducirá hacia la mejora de la habitabilidad de la ciudad, fomentar la calidad ambiental del espacio urbano, especialmente en el centro histórico, y reducir las afecciones ambientales generadas por el tráfico rodado (ruido, contaminación atmosférica e intrusión visual en el entorno patrimonial). Especial atención tendrán dentro del nuevo modelo de movilidad y, específicamente en este objetivo, los colectivos más vulnerables, especialmente los niños, los mayores y las personas de movilidad reducida.

- Objetivo 2: Potenciar los servicios de transporte urbano en autobús en viajes habituales, para hacerlos competitivos en tiempo y coste frente a la utilización del vehículo privado. Incrementar la flexibilidad de los servicios de transporte público del núcleo incorporando un sistema de coche eléctrico multiusuario que permita un transporte público muy flexible a aquella población que lo requiera. La solución de la movilidad de los barrios residenciales más penalizados por los factores topográficos en sus relaciones con la ciudad central (fuertes pendientes prolongadas, con valores superiores al 15 por ciento en tramos de más de 400 metros) y por factores ambientales adversos, relacionados con el clima (especialmente, las horas de mayor calor en verano), que se suman a las condiciones topográficas (desnivel prolongado), tiene en la mejora (tanto ampliación como diversificación) de los servicios de transporte urbano la solución óptima.

- Objetivo 3: Potenciar el principio de intermodalidad (o intercambio de sistema de desplazamiento) como base del nuevo modelo de movilidad sostenible, de modo que se puedan trasvasar viajes en transporte motorizado privado hacia los modos considerados más sostenibles, el peatonal y el transporte colectivo. La manera de entender el viaje como un proceso óptimo dentro de una cadena de desplazamientos en modos complementarios, que garantizan la accesibilidad final del desplazamiento, será una de las claves de lograr este objetivo por el que conseguiremos mejorar la accesibilidad en unas condiciones ambientales y sociales ventajosas para los ciudadanos, tanto residentes como visitantes y turistas, y al mismo tiempo se consigue sustituir el modo menos ecoeficiente (mayor consumidor de energía y más contaminante), a la vez que de mayor ocupación del espacio urbano, por otros modos más sostenibles.

- Objetivo 4: Garantizar unas frecuencias mínimas en las líneas de autobuses interurbanos con los principales destinos metropolitanos, para conseguir hacer competitivo al autobús frente al uso del automóvil privado en desplazamientos con motivo residencia-trabajo-estudios, para permitir realizar viajes de ida y vuelta en el día durante los tramos horarios compatibles con los viajes habituales (*commuters*). Potenciar los desplazamientos externos cotidianos mediante un nuevo sistema de coche compartido de gestión y promoción directa municipal.

- Objetivo 5: Sensibilizar a la población sobre las ventajas de la nueva cultura de la movilidad sostenible y establecer las pautas de la comunicación sobre su aplicación en los desplazamientos habituales en Sanlúcar.

- Objetivo 6: Introducir criterios de eficiencia en el diseño de la logística de distribución urbana de mercancías, con objeto de reducir costes energéticos desde los centros de producción y distribución (polígonos industriales y espacios productivos comarcales y metropolitanos) hacia los ámbitos de centralidad comercial del municipio.

- Objetivo 7: Establecer una vía coordinación con los objetivos del PGOU en redacción para incorporar los principios de la movilidad sostenible en la nueva planificación proponiendo medidas que fomenten la proximidad en la movilidad interior mediante desarrollos urbanos compactos y multifuncionales, así como los desplazamientos peatonales y en transporte colectivo.

- Objetivo 8: Para la prestación de un buen servicio público de transporte taxis en la ciudad, que cuenta con unas 30 licencias de taxis es necesario dotar de más marquesinas de taxis sobre todo en los centros de salud, hospital Virgen del Camino y estación de autobuses. Poner en marcha la ordenanza reguladora del uso de VTC en la ciudad, dotar de más seguridad ciudadana las paradas de taxis sobre todo en servicios especiales y paradas provisionales con motivo de la celebración de la Feria de la Manzanilla y Carreras de Caballos, así como pedir al Ministerio del Interior el uso de cámaras en el interior del vehículo. Por otro lado reclamamos que este colectivo de taxistas estén presentes en la Mesa de movilidad. Sería interesante para la prestación de un mejor servicio, la puesta en marcha del Bla Bla Taxis en Sanlúcar y el servicio de un punto de luz en la Biblioteca Municipal para prestar a los usuarios/as servicio de red wifi.

Propuestas

A continuación desgranamos las acciones concretas que aportamos al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sanlúcar de Barrameda.

- **Peatonalización de la plaza de La Paz**, una idea que ha sido alabada por vecinos y comerciantes de la zona y que incluye un plan complementario de movilidad para desviar el tráfico rodado mediante una circunvalación por las calles adyacentes a la plaza, que recibe fundamentalmente vehículos de la calle Luis de Eguilaz y que desembocan en su mayor parte en la Puerta de Jerez. Tan solo habría que hacer una circunvalación usando para ello las calles Caballeros, Almonte, Misericordia, Descalzas y Jerez para llegar al mismo punto. En cuestiones de tiempo es a lo sumo un minuto más de conducción y no revestiría problemas en cuanto a

atascos en hora punta. El transporte urbano no se vería resentido porque podría usar la calle Luis de Eguilaz o en su defecto se podría estudiar una semipeatonalización usando la calle Monte de Piedad para este tipo de servicios. Por su parte, los transportistas que llevan sus cargas a comercios y tiendas de la plaza, podrán estacionar en el espacio abierto que existe entre las calles Cárcel y Santiago o bien usar la zona de aparcamientos de la calle Cárcel.

Por otro lado, en el PMUS se establece la voluntad de "**ampliación de zonas peatonales en el centro histórico** para preservarlo del deterioro que en ellos causa el paso del tráfico rodado". En este punto, IU considera que debe darse participación a los colectivos afectados, vecinos y comerciantes, así como sus asociaciones -por ejemplo Apysan-. En este sentido, algunos comerciantes del final de la calle Ancha, a la altura del cruce con Santa Ana y con calle de las Cruces, nos comentaron que para la supervivencia de sus negocios solicitan eliminar el pequeño tramo semipeatonal de la calle Ancha, porque entienden que los pivotes actúan como barrera para numerosos peatones y hace que muchos decidan dar la vuelta cuando llegan a ese punto. Por tanto, sería positivo valorar esa propuesta por parte de los técnicos municipales por si es viable y recomendable.

- Otro de las aportaciones que IU propone al PMUS es la de defender un **transporte público** de viajeros. Para ello proponemos la remunicipalización del servicio contemplando las siguientes medidas: subrogación de la plantilla actual y la mejora salarial y de condiciones laborales de la misma; crear una línea eléctrica gratuita para la conexión Barrio Alto-Barrio Bajo, desde la plaza San Roque a plaza de La Paz, pasando por Cuesta de Belén; reducir el billete para pensionistas, estudiantes, dependientes, desempleados y familias numerosas con renta baja, creando además un bono mensual con bonificaciones para acompañantes de personas dependientes. Así mismo, queremos un acuerdo para que se preste servicio de transporte escolar allí donde no lleguen los autobuses de la Junta siempre que exista una demanda suficiente. La inclusión de cláusulas sociales era otro de los pilares fundamentales del proyecto de IU para el transporte urbano de la ciudad. Para ello, demandamos que se debería hacer un uso no sexista del lenguaje, evitando cualquier imagen discriminatoria o estereotipada de las mujeres. La ampliación de líneas en el extrarradio de la ciudad y para los polígonos industriales era otra de las propuestas que defendimos desde esta organización, al igual que los perros-guía pudieran subir al bus.

Por otro lado, se indica en el PMUS que se cuenta con una **base de datos relativa al servicio público de transporte urbano** (identificación y localización de todas las paradas existentes con sus características así como el horario de paso por cada una de ellas y las líneas asignadas). Izquierda Unida considera que debe incluirse en la web habilitada para el PMUS toda esta información: paradas, horarios, recorridos y líneas del servicio de autobuses urbanos así como tarifas, abonos y lugares en los que adquirirlos, de manera actualizada. Además, faltan marquesinas en numerosas paradas de autobús, algo que se menciona en el propio PMUS.

También se señala que se están realizando "estudios para aplicar nuevas tecnologías con sistemas de información en tiempo real de la proximidad de los autobuses, con paneles informativos en las paradas de más uso". La mayor parte de capitales y ciudades con afluencia turística estos sistemas ya han sido implementados. Es por ello que desde IU esperamos que esta iniciativa no se quede en un mero estudio, como muchas otras.

En el PMUS también se alude a los Elementos Estructurantes de la Red de Transporte Interurbano. A este respecto, el grupo municipal de IU presentó una moción en julio de 2016 para instar al Ayuntamiento a que ejecute la **gestión directa de los servicios de mantenimiento, limpieza y seguridad de la estación de autobuses** de Sanlúcar; que Emulisan o Elicodesa se encarguen de forma sistemática del mantenimiento y de la higiene de las instalaciones; que el Consistorio garantice la seguridad de los viajeros a primera y última hora del día y por último, que se abra un procedimiento administrativo abierto y con publicidad y con todas las garantías para alquilar el bar a aquella empresa o autónomo que se obligue a prestar el mejor servicio posible a los viajeros y usuarios. La propuesta fue rechazada con los votos en contra del PSOE y con la abstención del Partido Popular en una moción con la que se pretendía poner de manifiesto el estado en que se encuentra la estación.

- **Gestión y regularización del tráfico de vehículos** en la calle Vía Férrea y en la avenida 1492, para reducir la velocidad con la que algunos conductores circulan por las mismas. Racionalizar el uso de semáforos y señalización vertical y horizontal, instalar badenes y repintar pasos de peatones, que apenas se ven por la falta de mantenimiento, son algunas de las medidas que presentamos para incluir en el Plan de Movilidad. IU también apuesta por regular el tráfico y el acceso al restaurante McDonald's, que sufre de atascos cuando los usuarios hacen o recogen sus pedidos. También queremos la mejora y acondicionamiento de la calle Molinillo Segunda por el continuo tránsito de vehículos que circulan a altas velocidades, siendo indiferente que se encuentre vehículos estacionados como que no, ya que circulan por encima de la acera, la cual no cuenta con la suficiente altura. Sería necesaria la instalación de señalización y medios que limiten la velocidad de circulación de los vehículos que transitan por la calle.

- La **mejora de los accesos a la ciudad** también es una de nuestras preocupaciones. Por ejemplo, el de acceso al hospital Virgen del Camino en la carretera de Chipiona, que debe ser mejorado para un mejor tránsito de los miles de peatones que lo usan a diario.

- El **estado de los acerados**. Apostamos por acerados anchos para personas con movilidad reducida, sobre todo en las calles Palmilla y Alcoba, pero debería hacerse un estudio en todo el término municipal.

- La posibilidad **de la colocación de una rampa en la reciente obra del Mercado de Abastos**
- **Bus eléctrico que una Barrio Alto y Barrio bajo** por cuesta de Belén
- Elaboración de un **estudio para eliminar barreras arquitectónicas** en todo el término municipal.

- **Rechazo a la implantación de la zona azul.** Mostramos nuestra disconformidad absoluta con la posibilidad de que la Unidad de Movilidad establezca el estacionamiento regulado ORA en zonas aledañas al centro urbano con el objetivo de que exista una función rotatoria en cuanto a las plazas de aparcamiento, incluyendo información sobre el régimen de tarifas. En otros ayuntamientos se han puesto en marcha iniciativas para favorecer la rotación en el tráfico tales como el establecimiento de un estacionamiento regulado temporal de carácter gratuito -sólo en caso de sobrepasar el horario permitido el usuario tendría que afrontar el pago de una sanción-, pero nunca un estacionamiento regulado de pago. Nos oponemos totalmente a la existencia de las denominadas zonas azules en nuestra ciudad porque suponen una privatización indirecta de determinadas bolsas de aparcamiento, en tanto que no toda la población puede afrontar el pago de las tarifas.

- Se señala en el PMUS "la escasez de plazas promueve el estacionamiento indebido (principalmente sobre las aceras y zonas peatonales). Se debe incrementar el control policial, para garantizar el **correcto funcionamiento de las zonas de carga y descarga**, para evitar la entrada de los furgones de traslado de dinero de los bancos en zonas peatonales (calle Ancha) y para el debido uso de las plazas de aparcamiento para personas con discapacidad, evitando así que en aparcamientos destinados a estas personas estacionen otros vehículos, como pasa frecuentemente en los aparcamientos del Paseo Marítimo -en verano- y en calle Banda Playa, entre otros.

También se alude en el PMUS que disponemos a "dos **aparcamientos subterráneos** ubicados en la Calzada de la Duquesa, con una capacidad de 300 plazas, y plaza de Antonio Pigafetta, con una capacidad de 75 plazas". Éste último lleva en desuso desde hace varios años y desde IU desconocemos tanto los motivos del abandono como el estado actual en que se encuentra (estado físico del aparcamiento, concesión, empresa concesionaria, si existe la intención por parte del equipo de Gobierno de ponerlo en marcha de nuevo, etcétera).

- **Recuperación de la Vía verde Sanlúcar – El Puerto**

- **Fomento del uso de vehículos híbridos o eléctricos**, empezando por la flota de vehículos municipales. Una de las principales carencias que observamos en el PMUS es la inclusión de medidas de uso de vehículos eléctricos e híbridos. Desde IU ya hemos presentado medidas al equipo de Gobierno que fomentan el uso de estos vehículos. En este sentido, una de las

propuestas alternativas presentadas en otoño de 2015 y años sucesivos a la propuesta de Ordenanzas fiscales presentada por el Gobierno municipal, que no fue tenida en cuenta, fue "modificar el artículo 8 de la Ordenanza Fiscal número 303 sobre el Impuesto sobre Vehículos de Tracción mecánica, quedando redactado en los siguientes términos:

Los vehículos eléctricos y los que utilicen para su funcionamiento exclusivamente fuentes de energía no contaminante pueden disfrutar de la bonificación del 75 por ciento de la cuota del impuesto.

Los vehículos híbridos (eléctrico-gasolina, eléctrico-diésel, gasolina-gases licuados del petróleo y gasolina-gas natural), tienen una bonificación del 50 por ciento de la cuota durante los tres primeros periodos impositivos desde la fecha de su primera matriculación. Cuando se trate de vehículos de transporte colectivo, con más de nueve plazas, incluidas la del conductor, la bonificación será del 75 por ciento.

Para el disfrute de esta bonificación los titulares de los vehículos habrán de instar su concesión adjuntando la siguiente documentación: copia de la Tarjeta de Inspección Técnica del vehículo, en la que se refleje, en su caso, la reforma del vehículo, así como la fecha de la misma; y documentación acreditativa de que el motor del vehículo posee las características exigidas, salvo que las mismas figuren en la Tarjeta de Inspección Técnica.

La presente bonificación tendrá carácter rogado, debiéndose presentar antes del devengo del impuesto, produciendo efecto a partir del ejercicio siguiente a la fecha de solicitud. Una vez reconocido por esta Administración el derecho al disfrute de esta bonificación, la misma surtirá efecto en el ejercicio siguiente a aquel en que se hubiese producido la matriculación o la reforma.

Volvemos a plantear esta propuesta, aplicada en numerosos municipios. El impacto económico que la aplicación de esta propuesta tenga con respecto al Plan de Ajuste es muy limitado en tanto que hay muy pocos propietarios de este tipo de vehículos en Sanlúcar, y por lo tanto, en opinión de IU, la medida sería perfectamente aplicable sin que ello implique incumplir el Plan de Ajuste, plan que IU no comparte. El ayuntamiento también debería difundir la existencia de tal **bonificación**, promoviendo que los propietarios de estos vehículos puedan acogerse.

Además, entendemos que se debe barajar la posibilidad de **crear plazas de aparcamiento reservadas para vehículos eléctricos e híbridos** en determinadas zonas con su correspondiente punto de carga, las que los técnicos consideren. Por último, sería interesante encargar a los citados técnicos, un estudio jurídico para sobre la posibilidad de incluir tarifas

reducidas para vehículos híbridos y eléctricos en el aparcamiento subterráneo de La Calzada y en plaza Antonio Pigafetta (en desuso actualmente) en la presente concesión o en futuras, sin perjuicio de reiterar que IU aboga por la gestión directa.

- **Fomento del uso de la bicicleta** para el que es necesario contar con una red de carril bici bien mantenida. En el propio PMUS se indican las carencias o problemas actuales: "falta de continuidad entre las redes existentes, escasez de conciencia por parte del resto de conductores sobre esta forma de movilidad, falta de aparcamientos para bicicletas, los existentes están muy dispersos, falta de mantenimiento en la red ciclista actual". Ya se cuenta con una base de datos relativa a carriles bici (ubicación, longitud, señalización existente, estado del pavimento), creemos necesario implementar acciones que fomenten el uso de la bicicleta, acciones como la puesta en marcha de campañas institucionales de fomento de su uso y para concienciar al peatón y al usuario de vehículos que los carriles bici no son caminos peatonales ni constituyen estacionamientos provisionales de vehículos; mejora de los carriles bici actuales y construcción planificada de nuevos tramos que consigan conectar los distintos carriles actualmente existentes o incremento del número de puntos de aparcamiento para bicicletas, etcétera.

- **Campaña de reasfaltado de vías urbanas** para evitar accidentes en la medida de lo posible. Es importante el arreglo de caminos y el repavimentado en algunas zonas de la ciudad. Sobre todo para que el transporte escolar tenga su ruta debidamente articulada. Nos referimos concretamente, por ejemplo a la zona del camino de Doñana en la zona de Los Llanos. Este tramo, junto con otras obras de la localidad fue aprobado en pleno el 25 de octubre de 2016 con el voto afirmativo de IU, una propuesta inversora de 79.766,62 euros con la rehabilitación del firme de Banda Playa, firme de la carretera de Jerez y mejora y acondicionamiento del camino de Doñana en los Llanos para que puedan pasar los autobuses por este tramo, sobre todo por la zona de la Cooperativa. El equipo de Gobierno prometió a los vecinos la repavimentación de este camino de Doñana para que el transporte escolar pueda hacer su ruta.

- En cuanto a la elaboración de una estrategia para el **aumento de la seguridad vial**, se señala en el PMUS que "la accidentalidad ha ido disminuyendo en los últimos años, debido en parte a la concienciación ciudadana sobre la imperiosa necesidad de cumplir con la norma establecida y a las campañas llevadas a cabo desde la propia Administración Local". Sin embargo, se debe actuar para erradicar los llamados "puntos negros" de la ciudad. La Delegación de Movilidad cuenta con una base de datos relativa a "accidentes de tráfico con daños materiales (lugar donde se producen, día y hora, número de vehículos implicados, causa y tipo) y a accidentes de tráfico con daños personales (lugar, día y hora, vehículos implicados, causa, tipo, condiciones de luminosidad, medio de desplazamiento empleado, número de víctimas, etcétera). Esta herramienta debe servir para identificar los puntos negros

en nuestra ciudad y una vez determinadas -utilizando la base de datos- las causas de la mayor parte de accidentes, adoptar las medidas oportunas e idóneas para cada tramo en concreto, medidas como cambios de sentido, señalización alertando de la peligrosidad del cruce, reasfaltado, espejos en cruces con poca visibilidad, pasos elevados, resaltos y semáforos, reubicar el mobiliario urbano en cruces en los que su ubicación dificulte la visión de los conductores, cortar la maleza en caminos rurales que provoca que los peatones tengan que caminar por la carretera, que ya de por sí es estrecha en estos caminos, como por ejemplo, el Camino de Reventón Chico o el Camino de Sevilla, etcétera.

- La Delegación de Movilidad cuenta con una base de datos relativa a **coches de caballos** (ubicación de las paradas y sus características). Con fecha de 28 de junio de 2016, el Grupo municipal de IU presentó una moción relativa a las paradas de coches de caballos en Sanlúcar para que las mismas se acondicionaran. Se trata de ofrecer sombra, en especial, la parada frente al bar La Jaula, con agua para abreviar a los caballos y que se hagan los debidos controles por parte de la Policía Local para vigilar los excesos de cargas y horarios, así como las debidas inspecciones veterinarias. La moción fue aprobada por unanimidad. Se nos ha comunicado verbalmente que la competencia para ofrecer sombra en la parada es de la Delegación de Infraestructuras y que hay un estudio. Con independencia de la unidad o delegación competente, IU entiende que esta es una cuestión prioritaria que debe ser contemplada en el Plan y consecuentemente, ser ejecutada a la mayor brevedad, sobre todo porque existe el mandato unánime del Pleno en tal sentido.

4. CONCLUSIÓN

Para IU, la participación ciudadana debe entenderse como una cuestión general que implique a individuos, colectivos, organizaciones y agentes sociales y partidos políticos. Es por ello que el grupo municipal de IU presenta este documento con una serie de propuestas elaboradas y tratadas por la militancia, para que las mismas sean discutidas en el seno del Consejo de Participación Ciudadana y sean incorporadas al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sanlúcar de Barrameda.

Algunas de las propuestas esbozadas en el presente documento, quizá porque no son propiamente relativas al PMUS pero sí conexas, entendemos que deben ser incluidas en el mismo. Exigen además, la participación de otras delegaciones municipales, no sólo la de Movilidad. Las delegaciones no deben actuar como compartimentos estancos. Algunas de las ideas que se plantean, de mayor envergadura, posiblemente requieran consignación presupuestaria o cambios en las Ordenanzas Fiscales. Otras, sin embargo, son cuestión de voluntad o prioridad política y no implican un gasto elevado.

Se debe partir de una consideración previa y es que el éxito de un Plan de Movilidad también requiere de una planificación urbanística definida a largo plazo, sin improvisaciones, coherente y que logre una ciudad compacta. Recalificaciones como las de Carranza o Martín Miguel son totalmente dañinas para la idea de movilidad urbana sostenible. Por tanto, para IU, no cabe la elaboración de un PMUS ajeno a la realidad urbanística de nuestra ciudad y a los planes y objetivos urbanísticos para el futuro inmediato y a largo plazo de nuestra ciudad.

Por todo ello, desde IU Sanlúcar presentamos estas propuestas para que sean tomadas en consideración y que así consigamos un nuevo modelo de movilidad para nuestra ciudad.

Carmen Álvarez Marín

Concejala/Portavoz IU Sanlúcar



Sanlúcar de Barrameda, 15 de julio de 2020

ALCALDE/PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA