

CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA

CONSEJERIA DE COORDINACION Y MEDIO AMBIENTE

Secretaría Técnica

229. ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA 1 MARZO DE 2019, RELATIVO A LA DETERMINACIÓN DE LA RED BÁSICA VIARIA. DECLARACIÓN CIUDAD 30.

DILIGENCIA:

El Consejo de Gobierno, en sesión ejecutiva Ordinaria celebrada el día 1 de marzo de 2019, una vez terminados los asuntos contenidos en el Orden del Día y previa su declaración de urgencia adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

TERCERO.- DETERMINACIÓN DE LA RED BÁSICA VIARIA. DECLARACIÓN

CIUDAD 30.- El Consejo de Gobierno acuerda aprobar Propuesta de la Consejería de Coordinación y Medio Ambiente, que literalmente dice:

Visto el expediente nº 8276/2019 tramitado por la Oficina de Movilidad de la Consejería de Coordinación y Medio Ambiente, así como informe técnico firmado por la Arquitecto Técnico adscrita a la Oficina de Movilidad con el visto bueno del Director Técnico de Gestión Técnica, este Consejero PROPONE AL CONSEJO DE GOBIERNO lo siguiente:

ASUNTO: DETERMINACIÓN DE LA RED BÁSICA VIARIA DECLARACIÓN CIUDAD 30

ANTECEDENTES

En diferentes reuniones de la Comisión de Movilidad de Melilla, formada por las Consejerías de Coordinación y Medio Ambiente, Seguridad Ciudadana y Fomento, se puso de manifiesto la necesidad de revisar y desarrollar la propuesta de red básica viaria incluida en el PMUS, dada la intención de llevar a cabo su implantación a corto plazo y habida cuenta de que esta debía adecuarse a las modificaciones realizadas en el documento.

Por ello, a principios de 2018 se decidió encargar un informe técnico para el desarrollo y revisión de la red básica viaria que, además, tuviese en cuenta las nuevas propuestas aprobadas, en modificación del PMUS en el Barrio del Industrial y en el Triángulo Modernista.

El informe "*Determinación de la Red Básica de la ciudad de Melilla, Objetivos y justificación de su adecuación al PMUS*" fue redactado por el Director Redactor del PMUS don José Luis Cañavate con fecha junio 2018 y en él se establece la configuración de la Red Básica Viaria, desarrollado en el Plan de Actuaciones Estratégicas del PMUS de Melilla, Documento Fase II, Capítulo 2 Programa de circulación y Estructura de la nueva red viaria e incluye un plano de la ciudad con la propuesta de la mencionada Red Básica.

Con fecha 25 de junio de 2018 se reunieron las entidades integrantes del Foro por la Movilidad, a las que se les hizo entrega del plano de propuesta de Red Básica Viaria, fruto del anterior informe, con objeto de que los integrantes de mencionado Foro pudieran realizar sugerencias al respecto.

Las sugerencias recibidas sobre la Red Básica Viaria propuesta se resumen en los siguientes puntos:

- "*La adhesión de la ciudad de Melilla al proyecto ciudades 30*".
- "*Establecer el criterio de limitar a 30 Km/h las calles de un carril por sentido de circulación o un solo carril*": Coincide con la propuesta realizada por la CAM
- "*Limitar la red principal con más de un carril por sentido a 40 Km/h*": Coincide con la propuesta de la CAM, que es más ambiciosa al proponer 30 km/h en varias calles de dos carriles (Avda. Duquesa de la Victoria, Luis de Sotomayor, Reyes Católicos, Avda. Juan Carlos I).
- "*En las calles con doble carril para el mismo sentido (40 Km/h) reservar uno con limitación de 30 y prioridad ciclista*": Se está de acuerdo con dicha idea siempre que esas vías formen parte de la red principal ciclista que se está diseñando.
- "*La COA y los taxis para ser competitivos con el tráfico privado podrán circular a 50 km/H en la red principal*": Idea no coincidente con la propuesta de la CAM dado que si un vehículo privado a 50 km/h puede provocar la muerte a un peatón en un accidente, de forma extensiva ocurre con el transporte público. Por ello se limita de forma indistinta.

PROPUESTA RED BÁSICA VIARIA. DECLARACIÓN DE CIUDAD 30

En 1983 se estableció la primera zona de 30 km/h como proyecto piloto en la pequeña localidad alemana de Buxtehude. Después, otras muchas ciudades en toda Europa y el resto del mundo han probado sus beneficios en centros urbanos, barrios y zonas cercanas a los centros escolares. Pontevedra fue la primera ciudad española que apostó por la ciudad 30 en todas sus vías residenciales en 2010 con unos resultados altamente positivos. Actualmente Ansoáin en Navarra, e Irún en Guipuzcoa, también han puesto en marcha esta medida.

Otras grandes ciudades, como Madrid o Barcelona, también han aplicado zonas 30, pero siempre limitado al centro urbano, o algunas calles o zonas, con características especiales. Seguidamente Bilbao se sumó a la red de Ciudades 30

Reducir la velocidad a 30 km/h en la ciudad conlleva mejorar la seguridad vial, ya que permite aumentar el campo de visión, establecer un mayor contacto visual con otros usuarios y, en caso de atropello, reducir la lesividad: según la OMS en un atropello a 50 Km/h el riesgo de que sea mortal es 8 veces mayor que si se produjera a 30Km/h.

El tráfico, es además, el principal causante de ruido en el municipio, el que produce impactos más severos en la contaminación acústica, un problema muy común en las grandes ciudades. Circular a 30 km/h conlleva una enorme reducción del nivel de ruido.

Además, la medida también permite incrementar el ahorro energético, mediante la reducción del consumo de combustible y el cambio en los hábitos de conducción.

Reducir la velocidad a 30 km/h resulta una manera económica y eficiente ya que puede ayudar a reducir considerablemente el número de semáforos y de señales de tráfico, lo que implica un importante ahorro para los municipios tal y como refleja el estudio que la Red de Ciudades que Caminan ha efectuado en los municipios que ya han implantado la velocidad estándar de 30 km/h y que forman parte de la Alianza de Ciudades 30 km/h, red a la que pertenece la Ciudad Autónoma de Melilla.

La Dirección General de Tráfico (DGT) está trabajando en la modificación del Reglamento de Circulación, que incluirá el límite de 30 Km/h para las vías urbanas de un solo carril. Una medida que, a día de hoy, no está regulada a nivel estatal, por ello se pretende instaurar en Melilla mediante la determinación de la Red Básica Vial y declaración de Ciudad 30.

Una vez fueron recibidas todas las sugerencias y estudiadas las peculiaridades de las distintas vías y su entorno (cercanía a centros escolares o edificaciones de interés que requieran especial seguridad vial), se considera que Melilla reúne las características idóneas, además de tener motivos suficientes, para la **adopción de un Modelo de Ciudad 30**.

A continuación, se propone una configuración de la Red Básica ligeramente más conservadora, en cuanto a menor velocidad prevista en algunas vías que la establecida en el informe redactado con fecha junio 2018, para atender las distintas sugerencias propuestas por diversas entidades integradoras del Foro por la Movilidad, teniendo en cuenta los criterios establecidos en el PMUS, y consecuentemente adoptar un modelo de Red Básica Vial que de lugar a la **Declaración de Ciudad 30 en Melilla**.

En todos aquellos viales de tráfico no señalados específicamente en el plano y relación que se acompaña, las determinaciones serán:

- En general: velocidad máxima de tráfico rodado: 30 km/h.
- Calles en plataforma única: velocidad máxima de tráfico rodado: 20 km/h.
- Calles peatonales: acceso esporádico para carga/descarga comercios y residentes, vehículos de servicios y emergencias: 10 km/h.

La configuración de la Red básica Vial propuesta para la declaración de Ciudad 30 quedaría de la siguiente manera respecto a lo establecido en el PMUS y el informe redactado el anterior Junio de 2018:

CALLE	PMUS	INF. JUNIO 18	PROPUESTA RED BÁSICA. CIUDAD 30
VIARIO TERRITORIAL 50/40.	50	50/40	50
ML-300.	50	50/40	50
Alferez de Santa Pau/ Ctra Rostrogordo.	50	50/40	40
CALLE	PMUS	INF. JUNIO 18	PROPUESTA RED BÁSICA. CIUDAD 30
Horcas Coloradas.	50	40	30

Ctra Alcazaba.	50	40	30
Gral Macias - Avda Marina Espanola.		40 - 50/40	40 - 40
Actor Tallavi-Polavieja-Alvaro de Bazan.	40/30	50/40	40
Gral Astilleros, Avda Compañia Minas, Avda Europa.	40/30	50/40	40
Circumvalacion.	50	50/40	50
MI-105.	50	40	40
Crta Aeropuerto.	50	40	40
Crta Purisima Concepcion.	50	40	40
MI-300.	50	50/40	50
MI/102.	50	40	40
Ctra Via Lactea.	50	40	30
C/ Mejico / Rostrogordo/ Cabrerizas.		40	30
Ctra Hidum/ Ibanez Marin.	40/30	30	30
Jardines del Mar.	40/30	40	30
Farhana.	40/30	40	30
Alfonso XIII.	40/30	40	30
Las tres mujeres/huerta carrillo-Navarro.		40	30
Gurugu.	40/30	40	30
Dalia /Paseo de las Rosas.	40/30 // 50	40	30
Azucarera.		40	30
Cuartel Valenzuela.	50	40	40
Huerta de cabo. Las conchas.	50/50	40	40
CALLE	PMUS	INF. JUNIO 18	PROPUESTA RED BÁSICA. CIUDAD 30
Gral. Villalba.	40/30	40	30
Ramal Doker.	40/30	40	30
Avda Juventud, Alfonso X, Donantes de sangre.	40/30	30	30
Fernandez Cueva, Gral Pintos	40/30	30	30
Gral Marina.	30	30	30
Plaza Espana.	30	30	30
Plablo Vallesca.	30	30	30
Avda. Democracia.	30	30	30
Luis Sotomayor.	30	30	30
Duquesa de la Victoria.	30	30	30
Reyes Catolicos.	30	30	30
Plaza Zorilla.	30	30	30
Tte.Coronos Avellaneda.	30	30	30
Sor Alegria.	30	30	30
Juan de Lanuza.	30	30	30

CONCLUSIÓN

Por lo anteriormente expuesto se propone:

Primero.- Que se proceda a la **aprobación del Modelo de Red Básica Viaria propuesto**, cuyo plano se adjunta y detallado en la tabla que le antecede.

Segundo.- Que se apruebe la **adhesión** de la ciudad Autónoma de Melilla al proyecto **ciudades 30** .

Tercero.- Que **todos aquellas determinaciones del PMUS**, aprobado en 2014, **que contravengan lo establecido en la presente Propuesta de Red Básica Viaria, Ciudad 30, queden anulados y se proceda a la modificación del PMUS de Melilla**, concretamente el Plan de Actuaciones Estratégicas, Documento Fase II, Capítulo 2 Programa de circulación Y Estructura de la nueva red

Documento firmado electrónicamente (RD 1671/2009). La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el CSV: 12433067234524553664 en <https://sede.melilla.es/validacion> viaria, concretamente a partir del apartado 1.2 Funciones y Estructura del Sistema Viario, subapartado A. La Red Básica, desarrollado desde la página 24 hasta la número 50 del documento.

Cuarto.- Que una vez aprobado el modelo de Red Básica Viaria, ligada a la declaración de ciudad 30, **se adopten las medidas pertinentes para su materialización**, basadas en la señalización de vías de la Red Básica Viaria (viario microterritorial 50 km/h, viario principal 40 km/h, viario acceso centro urbano 30 km/h) y a su vez las pertenecientes a la Red de Proximidad (calles 30, 20 y 10) o creación de una Ordenanza Reguladora de la velocidad en este tipo de vías, en ausencia de la modificación del Reglamento de Circulación no aprobado actualmente.

Melilla 4 de marzo de 2019,
El Secretario,
José Antonio Jiménez Villoslada