



CIUDAD AUTÓNOMA
DE
MELILLA

Consejería de Medio Ambiente
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN TÉCNICA
Oficina de Movilidad



ANTEPROYECTO DE NUEVA URBANIZACION DE LA ZONA CENTRO DE MELILLA. 2018.

El Anteproyecto de Nueva Urbanización de la Zona Centro de Melilla, elaborado por iniciativa del Gobierno de la Ciudad de Melilla y diseñado por la Consejería de Coordinación y Medioambiente, se presentó públicamente en la reunión extraordinaria del Foro por la Movilidad de la Ciudad de Melilla celebrada el 7-11-2018. A la misma asistieron representantes de diversas entidades que suscribieron el Pacto por la Movilidad en junio de este mismo año, así como los Consejeros de Coordinación y Medio Ambiente, Fomento y Seguridad Ciudadana.

En la reunión, el Consejero de Coordinación y Medio Ambiente explicó, sobre el plano de la propuesta general, las intervenciones que se han proyectado y los razonamientos que han llevado a las mismas, con objeto de que las distintas entidades puedan presentar, durante el resto del mes de noviembre, las sugerencias y propuestas que consideren al respecto. Este proceso estará igualmente abierto a todos los ciudadanos mediante la publicación de los documentos en la plataforma digital de la ciudad. A partir de ello las propuestas serán estudiadas por las tres Consejerías implicadas y debatidas en la próxima reunión del Foro que se ha previsto para mediados de enero del 2019, así como en otras reuniones si se considerara necesario.

A continuación se desarrollan los aspectos más relevantes de las propuestas:

1.- VIARIO.

El nuevo diseño en plataforma única, previsto en la mayoría de los viales (salvo calle Marina, avda. Democracia y Plaza de España), busca una solución versátil que permita cumplir las dos fases previstas en el PMUS, en cuanto a una peatonalización progresiva en función de las demandas ciudadanas, sin necesidad de realizarse modificación de las infraestructuras, solo con la disposición de elementos sencillos de señalización, vallas o jardineras.

Este diseño coincide fundamentalmente con el que ya se adelantó en la zona peatonal de la calle O'Donnell y en la remodelación -actualmente en ejecución- en calle Chacel. Se basa en el desarrollo de viales en plataforma



única, dotada de más amplias aceras peatonales laterales, con línea de arbolado, farolas y mobiliario urbano, así como zona central con un carril de tráfico lento (20 km/h) y dos aparcamientos en línea o bien, sin modificaciones, puede ser completamente peatonal.

Por tanto, se propone ensanchar todas las aceras de la zona, con la incorporación de arbolado y mobiliario urbano, lo que dará lugar a unas mejores condiciones de tránsito peatonal, que será más cómodo y atractivo, con mejor seguridad y con condiciones de igualdad universal.

2.- AVENIDA JUAN CARLOS I

En la Avenida Juan Carlos I Rey se propone eliminar los aparcamientos existentes en línea y ganar esa superficie a las aceras, ensanchándolas en 2,20 metros cada una de ellas y así disponer de una superficie peatonal mucho más amplia que la existente.

Los dos carriles de circulación rodada se mantendrían abiertos al tráfico por tratarse de una conexión importante entre los barrios de la zona oeste y la Plaza España, por lo que su cierre podría suponer serios colapsos del tráfico, una vez peatonalizada parcialmente la calle O'Donnell. Además, teniendo en cuenta la población de la Ciudad, el volumen habitual de afluencia de viandantes y el gran ancho de nuestra Avenida (5/6 metros mayor que calle Larios de Málaga), se estima que la peatonalización permanente de la misma daría lugar a que se convirtiera en un espacio poco atractivo, con aspecto "desértico".

El trazado propuesto evita incorporaciones desde calles intermedias, de tal forma que exclusivamente se podría acceder a la Avenida por su inicio en los cruces con las calles Reyes Católicos o Castelar y solo contaría con dos salidas (además de a la Plaza de España), al sur por calle Gral. Pareja y al norte por calle Cervantes. Limitando sus accesos y salidas se pretende conseguir una reducción del número de vehículos y una mejor organización y calmado de tráfico.

3.- ZONAS PEATONALES

El cierre de los mencionados accesos a la Avenida se aprovecharía para la creación de dos pequeñas plazas peatonales en los encuentros con las calles General Chacel -actualmente en fase de ejecución- y Sidi Abdelkader. De



CIUDAD AUTÓNOMA
DE
MELILLA

Consejería de Medio Ambiente
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN TÉCNICA
Oficina de Movilidad



este modo, además de conseguir el objetivo indicado, se crean espacios de esparcimiento para la convivencia y disfrute de los ciudadanos.

También se propone crear dos zonas peatonales en la calle Cándido Lobera: una desde su cruce con la Avenida Juan Carlos I, hasta la calle Ejército Español y otra desde esta calle hasta Pablo Vallescá, manteniendo abierta al tráfico la intersección de Ejército Español. Con estas zonas peatonales se consiguen espacios de gran potencial para el esparcimiento y diversas actividades, en una zona circundante a edificios de interés público como son el Teatro Kursaal, la futura Universidad de Granada, sala de exposiciones/salón de actos municipal y oficinas de juventud (antiguo edificio de Correos) y la Consejería de Cultura (antigua Cámara de Comercio) entre otros.

4.- ZONA SUR: DE AVENIDA A CALLE MARINA

En esta zona, una vez peatonalizada parte de calle O'Donnell y ejecutada remodelada calle Chacel, se propone mantener una trama viaria con plataforma única, con vías de 20 km/h y doble aparcamiento en línea, en una primera fase, de acuerdo con el PMUS, para pasar progresivamente, de acuerdo con las demandas de ciudadanos y comercio, a calles peatonales o sin aparcamiento, progresivamente de este a oeste. Además, el diseño permite situaciones temporales de uso exclusivo peatonal en días o periodos concretos.

La calle Marina se mantendría con diseño segregado, si bien se ensancharía la acera norte, de comercios y viviendas, pasando los actuales aparcamientos de batería a línea. Se establecerían tres pasos de peatones elevados, calmando el tráfico y proporcionando seguridad a los peatones, en las tres salidas del Parque Hernández a esa calle.

Las mismas condiciones indicadas para calle Marina son las previstas para la Avda. de la Democracia ensanchándose, en este caso, la acera sur, también junto a comercios y viviendas.

De forma especial, los pasos elevados de estas dos calles, más cercanos a la Plaza de España, crearían un corredor que facilitarían el tránsito cómodo y seguro desde el parking de Islas Talleres hasta la zona peatonal de la calle Justo Sancho Miñano, atravesando el Parque Hernández, planteándose



también la ampliación de las aperturas del muro del parque con objeto de fomentar el uso de dicho parking subterráneo.

Todas las calles intermedias (Prim, O'Donnell, Pareja, Abdelkader, etc.), realizadas en plataforma única, una vez ampliadas las aceras, se dotarían de arbolado, mobiliario urbano, orejetas de protección en cruces, etc.

5.- ZONA NORTE: DE AVENIDA A PABLO VALLESCÁ.

Como se ha indicado, se propone peatonalizar dos zonas de calle Cándido Lobera, entre Avenida y Ejército Español y entre ésta y Pablo Vallescá, frente al acceso al Teatro Kursaal.

Se proyecta mantener abierto al tráfico rodado la calle del Ejército Español ya que se trata de una vía relevante de conexión, en dirección este-oeste, entre la Plaza de España y barrios como Monte María Cristina, El Carmen o Polígono Residencial la Paz entre otros.

Por otra parte, la calle Pablo Vallescá también debe mantenerse abierta al tráfico para permitir la salida de la calle Cándido Lobera hacia la Plaza de España, ya que se ha propuesto limitar a una sola dirección, en sentido de bajada, el tráfico rodado de la calle Cándido Lobera, para ampliar las estrechas aceras existentes. De esta forma la subida los barrios de Ataque Seco y colindantes se efectuaría por la ctra. de la Alcazaba o por calle Padre Lerchundi, evitando incorporar tráfico a calle Ejército Español (para subir por Cándido Lobera) como ocurre actualmente.

Al igual que en la zona sur, todas las calles intermedias (E. Español, Cervantes, P. Vallescá), se realizarían en plataforma única y, una vez ampliadas las aceras, se dotarían de arbolado, mobiliario urbano, orejetas de protección en cruces, etc.

6.- PLAZA DE ESPAÑA.

En la plaza España se propone realizar una remodelación que permita una circulación peatonal más cómoda y segura tanto a la hora de atravesarla como de poder acceder a los distintos puntos de sus aceras contrarias (Palacio de la Asamblea, Casino Militar, Avenida, Parque Hernández o Biblioteca pública). En su perímetro, para la mejora de la seguridad se crearían "orejetas" en los cruces de pasos de peatones, disminuyendo la



CIUDAD AUTÓNOMA
DE
MELILLA

Consejería de Medio Ambiente
DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN TÉCNICA
Oficina de Movilidad



distancia del paso por viales rodados y mejorando la visibilidad a la hora de cruzar.

También se ampliaría el perímetro exterior de la Plaza, para facilitar el tránsito peatonal por su corona circular exterior, y se eliminarían los aparcamientos en las zonas aledañas a los pasos de peatones.

Así mismo se prevé ampliar el intercambiador modal de la Plaza de España, mediante la creación de nuevas paradas de inicio de ruta de los autobuses, desplazando la existente en calle Gral. Marina y modificando la ubicación de la parada de taxis, pasando al frente del edificio Avenida 2 la situada actualmente junto al parque Hernández. Con este tipo de medidas se busca favorecer la intermodalidad, evitando la entrada del vehículo privado en el interior de la zona centro.

SIGUIENTES ACTUACIONES

Una vez se definan los ajustes finales del anteproyecto, tras estudiar las sugerencias que se presenten por parte de las entidades integradoras del Foro de la Movilidad así como las que aporten todos los ciudadanos que lo deseen, se procederá a establecer el diseño definitivo de esta nueva urbanización.

A continuación se evaluarán otras medidas, ya de funcionamiento, como la posibilidad de establecer aparcamientos para residentes y en rotación regulados, incluyendo actividades de carga y descarga, estancias cortas gratuitas, etc. Todo ello para evitar la falta de rotación, fomentar la actividad comercial de la zona y facilitar el aparcamiento de las personas con residencia en el centro.

Este conjunto de actuaciones se considera necesario en el objetivo de adaptar el centro urbano de Melilla a los objetivos y directrices del PMUS, si bien se pretende que los cambios físicos y de funcionalidad sean progresivos y, siendo previamente expuestos y debatidos, cuenten con la aceptación mayoritaria de los ciudadanos.