

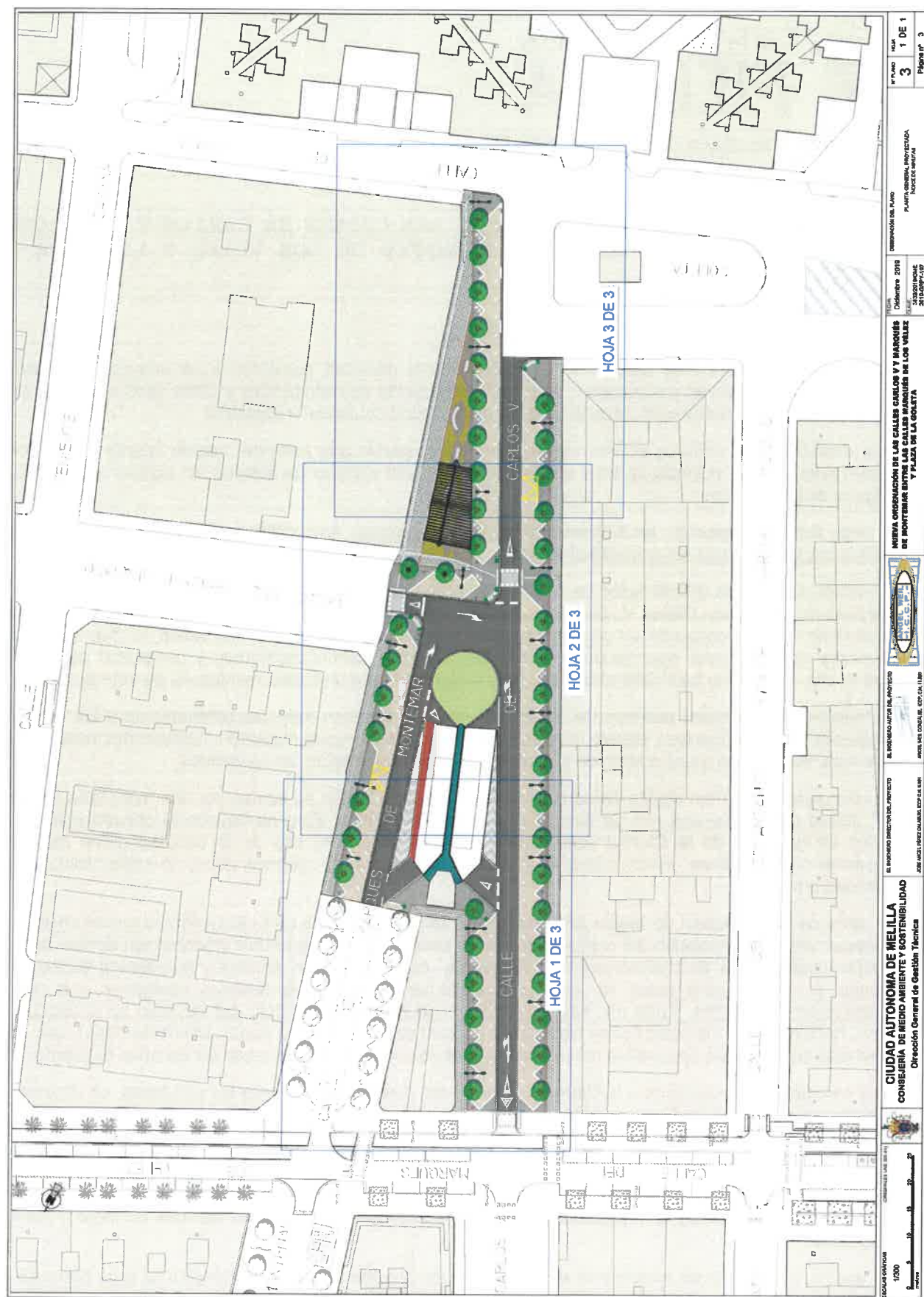
SECCIÓN TIPO EN ZONA APARCAMIENTO
Detalle de la estructura de pavimento para zona de aparcamiento, con una capa de base de 10 cm de espesor, una capa de subbase de 10 cm de espesor, una capa de drenaje de 5 cm de espesor y una capa de acabado de 5 cm de espesor. El drenaje se realiza a través de un sistema de drenaje lineal que recoge el agua de lluvia y la transporta a un sistema de recogida de aguas pluviales.

SECCIÓN TIPO EN ZONA PEATONAL
Detalle de la estructura de pavimento para zona peatonal, con una capa de base de 10 cm de espesor, una capa de subbase de 10 cm de espesor, una capa de drenaje de 5 cm de espesor y una capa de acabado de 5 cm de espesor. El drenaje se realiza a través de un sistema de drenaje lineal que recoge el agua de lluvia y la transporta a un sistema de recogida de aguas pluviales.

SECCIÓN TIPO HF EN CALZADA
Detalle de la estructura de pavimento para zona de circulación de vehículos, con una capa de base de 10 cm de espesor, una capa de subbase de 10 cm de espesor, una capa de drenaje de 5 cm de espesor y una capa de acabado de 5 cm de espesor. El drenaje se realiza a través de un sistema de drenaje lineal que recoge el agua de lluvia y la transporta a un sistema de recogida de aguas pluviales.

CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD
Dirección General de Gestión Técnica

OPERA: 6
FOLIO: 1 DE 1
Página: 12



**CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD
DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA**

OBRA:
**NUEVA ORDENACIÓN DE LAS CALLES CARLOS V
Y MARQUES DE MONTEMAR ENTRE LA CALLE
MARQUES DE LOS VELEZ Y PLAZA DE LA GOLETA**



PROYECTO DE NUEVA ORDENACION DE LAS CALLES DE CARLOS V Y MARQUES DE MONTEMAR ENTRE LA CALLE MARQUES DE LOS VELEZ Y LA PLAZA DE GOLETA.

1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DE LAS OBRAS

El Barrio Industrial se ha ido reconvirtiendo en las últimas décadas, pasando de ser una zona dedicada a elaboración de conservas y salazones, talleres de reparación de automóviles y otros usos similares, a ser un barrio netamente residencial, dotado también de actividad comercial y hostelera.

En la actualidad sus edificios se han venido renovando, siendo una zona de notable interés para quienes desean adquirir una vivienda, si bien quedan aún un cierto número de solares sin edificar y de edificios antiguos de planta baja.

En esta zona se detectan fundamentalmente dos problemas: Las calles presentan una urbanización inadecuada y cuenta con un gran déficit de zonas verdes y espacios libres.

La inadecuación de la urbanización se basa en la escasa anchura de las aceras de los principales viales (Marqués de Montemar, Carlos V, Comandante Aviador García Morato, etc.), así como su falta de arbolado y mobiliario urbano, contando en algunas de ellas con dos anchos carriles de tráfico, lo que favorece la existencia de numerosos aparcamientos en doble fila, provocando constantes y peligrosos cambios de carril. A ello se une una baja calidad estética y de materiales para una zona residencial de este interés.

En definitiva, los espacios públicos del Barrio Industrial se destinan muy mayoritariamente a los vehículos (circulación y aparcamientos), siendo mínimos los espacios destinados al peatón, fundamentalmente aceras estrechas, sin ninguna plaza o zona de encuentro, descanso y relación de los vecinos.

Por otra parte, en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Melilla se contempla una "red viaria de carril-bici" donde se establece una red de itinerarios ciclistas orientativa. Esto ha llevado al convencimiento del equipo de gobierno de la Ciudad Autónoma de Melilla de que el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano tiene un considerable potencial para conseguir mayores cotas de sostenibilidad en la movilidad urbana.

Por parte de la Consejería de Medio Ambiente y Sostenibilidad realizó un Estudio Previo con el objetivo de conseguir una transformación del conjunto del barrio encaminada a lograr una urbanización armónica y con grandes posibilidades de disfrute por los ciudadanos, con aceras más anchas y numerosos espacios de estancia y relación para todas las edades, complementados por las terrazas hosteleras que podrán instalarse en los mismos. Todo ello sin renunciar al uso ni al aparcamiento del vehículo en el interior del barrio, haciéndolo en las condiciones razonables de cantidad, finalidad (evitando tráfico de paso), velocidad y calmado que lo hagan compatible con el bienestar de los residentes y del resto de usuarios del barrio.

Estos estudios, fue presentado a la Ciudad, gozando del visto bueno de todas las entidades, en especial de las personas que viven en él, representadas por las asociaciones de vecinos del mismo.

Estas vías tienen una intensidad de tráfico rodado importante que circula por el interior del Barrio, al atravesarlo la primera transversalmente en su totalidad con una conectividad directa con todo el tráfico que proviene de las calles General Polavieja, Hospital Militar y Álvaro de Bazán, y longitudinalmente la segunda. Representa igualmente un gran problema el constante aparcamiento en doble fila, que da lugar a atascos constantes.

Las aceras y calzadas se encuentran en un estado lamentable de conservación; en la calle Marqués de Montemar las aceras en general son de anchura comprendida entre 1,60 a 1,80 m, mientras que en la calle Carlos V lo son de 1,85 a 1,90 m, reduciéndose aún más por la invasión de la parte delantera de los



vehículos al aparcar en batería, por la ubicación inadecuada de farolas, bancos, papeleras, y algún que kiosco o terraza de restaurante.

La única zona donde no se actúa es sobre el pavimento de la Gasolinera existente, por la dificultad que entrañaría cualquier actuación debido a los depósitos enterrados de combustible existentes.

2. DESCRIPCION DE LAS OBRAS

La superficie de actuación es de 3.717 m2.

La actuación reforma los viales, redefiniendo los espacios peatonales y rodados, con las siguientes características para ambas calles:

- Carril único central para el tráfico rodado de 3,50 m de ancho.
- Doble banda de aparcamientos en batería de 4,90 m de ancho.
- Aceras de ancho de banda peatonal accesible cercano a los 3,0 m, ampliándose en las intersecciones de la calle con las transversales existentes a lo largo de su recorrido mediante la creación de orejetas en las esquinas.

En cuanto a los servicios urbanísticos, se acometerán las siguientes actuaciones:

- Renovación del alumbrado público existente en toda la zona de actuación, dotándolo de sistemas de iluminación LED.
- Creación de una red de distribución de agua para riego desde la existente en la calle Marqués de Montemar para dar servicio a toda la zona de actuación, creando además una red de riego para las áreas ajardinadas y nuevos árboles a plantar.
- Extensión de la red de fibra óptica de la Ciudad Autónoma de Melilla.
- Modificación de la red de saneamiento para adaptarlo a las necesidades de la red de drenaje superficial.
- Instalación de nuevos contenedores soterrados.

Los objetivos principales que pretendemos conseguir son:

- Mejorar la movilidad urbana.
- Establecer o ampliar los corredores peatonales.
- Crear Itinerarios Peatonales Accesibles (IPA).
- Potenciar el urbanismo de proximidad.
- Reducir la velocidad de circulación en el barrio.
- Instalación de red viaria de carril-bici.

3. DATOS CONTRACTUALES

Datos financieros y contables:

PRESUPUESTO EJECUCION CONTRATA (IPSI incluido)	741.496,36 €
IMPORTE DE LA ADJUDICACION DE LAS OBRAS (IPSI incluido)	675.689,51 €
BAJA DE LA ADJUDICACION	8,87 %

Datos de plazos:

PLAZO DE LAS OBRAS	5 meses
Fecha de Prevista Comienzo de las Obras	Agosto/2020
Fecha de Prevista Terminación de las Obras	Enero/2021

Datos de las empresas adjudicatarias:

Empresa Adjudicataria de las Obras	FERROVIAL AGROMAN, S.A.
------------------------------------	-------------------------