



Ajuntament de Barcelona

Gerència d'Ecologia Urbana
Direcció de Serveis Tècnic-Jurídic

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

Expedient núm. 20SD027NT

INFORME JURÍDIC-PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

Relatiu l'aprovació del nou límit màxim de velocitat de circulació a 30 km/h a tots els carrers inclosos a l'Annex d'aquesta resolució de conformitat amb l'article 11.1 de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles, aprovada per acord del Plenari del Consell Municipal en sessió de 27 de novembre de 1999, i amb l'article 50 del Reglament General de Circulació, aprovat per Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, ateses les seves circumstàncies i configuració específiques i per raons de seguretat vial.

Antecedents i objecte

I.- Que el Plenari del Consell Municipal, en sessió celebrada el dia 28 de febrer de 2020, va aprovar el "Pla Local de Seguretat Viària" que inclou en el seu apartat 8.1. com a mesura, aplicar el límit de velocitat 30 km/h a la ciutat.

II.- Que ha tingut entrada l'informe tècnic justificatiu de l'interès general emès pel Director de Mobilitat de la Gerència Adjunta de Mobilitat i Infraestructures de febrer de 2020, relatiu a la necessitat d'aprovació del nou límit de velocitat a tots aquells carrers no inclosos a la Xarxa Bàsica de Barcelona i els següents annexes que l'acompanyen:

- Annex 1. Informe "Menys velocitat i més atenció, menys accidents", elaborat per la Unitat d'Investigació i Prevenció de l'Accidentalitat de la Guàrdia Urbana de Barcelona i Departament de Mobilitat i Infraestructures
- Annex 2. Llistat de carrers no inclosos a la Xarxa Bàsica de Barcelona amb nou límit de velocitat genèric a 30 km/h
- Annex 3. Plànols
- Annex 4. Pla Local de Seguretat Viària 2019-2022

III.- Que en data 28 de febrer de 2020, la Gerent d'Ecologia Urbana, vist l'informe justificatiu anterior, ha acordat la diligència d'incoació de l'expedient administratiu.

IV.- Que en data 4 de març de 2020 ha estat emès l'informe jurídic favorable a la proposta de Decret per part de l'Àrea de Règim Jurídic de l'Ajuntament de Barcelona, que consta degudament incorporat a l'expedient.

D'acord amb el que ha estat exposat, constitueix l'objecte del present informe la conformitat a dret de tramitar l'aprovació, per decret d'alcaldia, d'un nou límit màxim de velocitat de circulació a 30 km/h a tots els carrers inclosos a l'Annex d'aquesta resolució de conformitat amb l'article 11.1 de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles, aprovada per acord del Plenari del Consell Municipal en sessió de 27 de novembre de 1999, i amb l'article 50 del Reglament General de Circulació, aprovat per Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, ateses les seves circumstàncies i configuració específiques i per raons de seguretat vial.



Ajuntament de Barcelona

Gerència d'Ecologia Urbana
Direcció de Serveis Tècnic-Jurídic

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

Motivació de la mesura prevista en el Decret: la seguretat viària

Cal dir que segons s'acredita en l'informe tècnic justificatiu que motiva l'interès general així com en el seu annex 1. Informe "Menys velocitat i més atenció, menys accidents", elaborat per la Unitat d'Investigació i Prevenció de l'Accidentalitat de la Guàrdia Urbana de Barcelona i Departament de Mobilitat i Infraestructures, que aquesta mesura de rebaixar el límit de velocitat màxima de circulació a 30 km/hora (incorporada al Pla Local de Seguretat Viària 2019-2022, aprovat pel Plenari del Consell Municipal el 28-02-2020 i que consta degudament incorporat a l'expedient.

En efecte, en l'informe tècnic justificatiu, s'estableix que el mes de maig de 2018 es va elaborar un informe "Menys velocitat i més atenció, menys accidents" per la Unitat d'Investigació i Prevenció de l'Accidentalitat, Divisió de Trànsit i Seguretat Viària de la Guàrdia Urbana de Barcelona juntament amb el Departament d'Estratègia de la Mobilitat, Mobilitat i Infraestructures. En aquest informe es destacava que la reducció de velocitat dels vehicles motoritzats és la millora més important en seguretat viària que es pot aconseguir per a tots els ciutadans, ja que aquesta està lligada directament amb:

D'acord amb l'informe justificatiu, l'objectiu principal de la mesura és la millora de l'habitabilitat de la ciutat i del benestar dels seus ciutadans en promoure una millor integració dels vehicles motoritzats en l'àmbit urbà. La reducció de la velocitat té un impacte molt significatiu en el nombre de sinistres que es produeixen a la ciutat i també en la gravetat de les lesions de les persones implicades. Subsidiàriament és una mesura que redueix l'impacte acústic del trànsit i millora algunes de les emissions vinculades al trànsit de vehicles.

Motivació

Els objectius del Pla Local de Seguretat Viària de Barcelona 2013-2018 que acabem de tancar amb l'aprovació del nou pla, eren la reducció del 30% del nombre de morts en accidents de trànsit i del 20% de ferits greus. Aquests valors estaven alineats amb l'objectiu de l'UE de reduir el 50% de morts i el 40% de ferits greus el 2020 en relació amb el 2010. A Barcelona, l'any 2018 el nombre de víctimes mortals s'havia reduït un 46% respecte a l'any 2010, mentre que el de ferits greus, només ho havia fet en un 9%. D'aquest Pla s'havien completat el 80% de les mesures, es trobaven en fase de realització el 15% i no s'havien pogut realitzar el 5%. L'històric del període de vigència de l'anterior pla 2013-2018 mostra que els usuaris vulnerables suposen més del 90% de les víctimes mortals i més concretament, vianants i motociclistes són els col·lectius més involucrats en els accidents mortals.

El febrer de 2020 es va aprovar la nova edició d'aquest pla. L'Ajuntament de Barcelona, tal i com s'ha posat de manifest, va aprovar el Pla de Seguretat Viària de Barcelona 2019-2022 en el marc del Plenari del Consell Municipal amb els vots a favor de tots els grups municipals. Un dels compromisos més fermes de l'Ajuntament és el del seguir treballant amb l'objectiu fonamental de reduir l'accidentalitat a la ciutat, reconeixent que una de les eines més importants per assolir aquesta fita és el mateix Pla Local de Seguretat Viària.



Ajuntament de Barcelona

Gerència d'Ecologia Urbana
Direcció de Serveis Tècnic-Jurídic

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

L'actualització del Pla ha de servir per fer front als nous reptes que cal afrontar en matèria de mobilitat sense afectar la seguretat viària i aconseguir així recuperar la tendència a la baixa de l'accidentalitat que s'ha vist truncada els últims anys. En aquest sentit, el nou Pla Local de Seguretat Viària de Barcelona 2019-2022 continuarà treballant en la pacificació del trànsit en benefici de la convivència a l'espai públic, i vetllarà pel respecte envers les normes de trànsit i els límits de velocitat.

El Pla centrarà els esforços en el decreixement anual de les víctimes causades per sinistres, i en línia amb els objectius del Pla de seguretat viària de Catalunya, es prioritzarà la disminució del nombre de ferits greus i víctimes mortals. En termes d'accidentalitat, avui a la península ibèrica és una referència Bilbao, que ha aconseguit un rati de 0,58 morts per cada 1000 habitants, mentre que Barcelona gairebé triplica aquest índex amb un 1,68. Bilbao és també avui la ciutat referent a Espanya, juntament amb Pontevedra, en termes de pacificació del trànsit, amb un 85% dels carrers a 30 km/h.

En aquest sentit, del conjunt de mesures que es van aprovar en aquest pla, destaca la Mesura 8.1, dins l'àmbit de Normativa, i que es concreta amb el següent anunciat: "Aplicar el límit de velocitat 30 km/h a la ciutat". La mesura preveu reduir la velocitat en els carrers de la ciutat amb caràcter més veïnal i realitzar totes aquelles actuacions per a què la norma es pugui implantar de forma ràpida. Preveia una implantació progressiva durant el 2020 i el 2021.

Pel que fa a l'Annex que acompanya el Decret, els carrers afectats per la mesura serien exclusivament els enumerats a l'annex 2 de l'esmentat informe justificatiu, corresponents tots ells a la xarxa secundària de la ciutat, els quals configuren una xarxa veïnal de caràcter local, i que tenen per finalitat garantir l'accessibilitat de proximitat dels vehicles i fomentar un entorn de convivència de la circulació de vehicles amb la resta d'usos de l'espai públic. Per aconseguir aquest objectiu, però, resulta essencial assegurar la compatibilitat del trànsit rodat amb la resta d'usos i que aquesta compatibilitat d'usos es faci amb la màxima seguretat possible; cosa que obliga a rebaixar, en aquests casos concrets i específics, el límit de velocitat màxima de circulació a 30 km/hora.

Fonaments jurídics

I.- L'article 11.1 de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles (en endavant, OC) aprovada per acord del Plenari del Consell Municipal en sessió de 27 de novembre de 1999 (publicada al BOP núm. 13 15/01/1999) disposa, en relació amb la velocitat dels vehicles que circulen pel nucli urbà, el següent:

"1. Dins el nucli urbà de la ciutat de Barcelona la velocitat dels vehicles de tota categoria no



Ajuntament de Barcelona

Gerència d'Ecologia Urbana
Direcció de Serveis Tècnic-Jurídic

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/eredo@bcn.cat>

pot superar els 50 quilòmetres per hora, sense perjudici d'altres regulacions de velocitat específiques en raó de la pròpia configuració i les circumstàncies de cada via, que seran expressament senyalitzades.

2. En les zones 30 i en els carrers on es circuli només per un carril, els vehicles no podran circular a més de 30 km/h.

3. En els carrers de prioritat invertida (residencials), els vehicles no podran circular a més de 20 Km/h.

4. En els carrers sense voreres i en els de gran afluència de vianants, els vehicles reduiran la velocitat a 10 Km/h, i prendran les precaucions necessàries, així com en apropar-se als passos de vianants no semaforitzats, on donaran preferència, en tot cas, a aquells.

5. En cas de pluja, d'obres, paviment deficient o carrers estrets s'adoptaran les mateixes precaucions.

6. No està permès circular per les vies de la ciutat amb vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes de no complir amb els requisits tècnics de certificació establerts i, en el cas que sigui requerit per la normativa aplicable, de no estar homologats".

II.- Per la seva banda, l'article del l'article 50 del Reglament General de Circulació, aprovat per Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre (publicat al BOE, núm. 306, de 23/12/2003) disposa, en relació amb els límits en vies urbanes i travessies el següent:

"1. La velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en vías urbanas y travesías se establece, con carácter general, en 50 kilómetros por hora, salvo para los vehículos que transporten mercancías peligrosas, que circularán como máximo a 40 kilómetros por hora.

Estos límites podrán ser rebajados en travesías especialmente peligrosas por acuerdo de la autoridad municipal con el titular de la vía, y en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal.

En las mismas condiciones, los límites podrán ser ampliados mediante el empleo de la correspondiente señalización, en las travesías y en las autopistas y autovías dentro de poblado, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado. En defecto de señalización, la velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en autopistas y autovías dentro de poblado será de 80 kilómetros por hora.

Los autobuses que transporten pasajeros de pie con autorización no podrán superar en ninguna circunstancia la velocidad máxima establecida en el artículo 48.1.b) para los casos contemplados en el párrafo anterior.

2. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 65.4.c), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad



Ajuntament de Barcelona

Gerència d'Ecologia Urbana
Direcció de Serveis Tècnic-Jurídic

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

con lo dispuesto en el artículo 65.5.e), ambos del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial"

Tal i com es manifesta en l'informe emès per l'Àrea del Regim Jurídic de l'Ajuntament de Barcelona, des del punt de vista jurídic no hi ha cap impediment en què sigui l'Alcaldia la que, mitjançant resolució, concreti exactament els carrers als quals ha d'afectar aquesta mesura: com s'ha dit més amunt, actualment, l'art. 11.1 de l'OC, d'acord també amb l'art. 50 del Reglament General de Circulació, estableix el límit genèric de velocitat en 50 km/hora. Al mateix temps, però, està previst també, tant a l'art. 11.1 OC com a l'art. 50 RGC, que hi puguin haver **altres regulacions que estableixin "velocitats específiques en raó de la pròpia configuració i les circumstàncies de cada via"**.

Això és, justament, el que vindria a fer la resolució d'Alcaldia objecte de la consulta: Implementar la mesura proposada consistent en rebaixar, per a determinats carrers relacionats en l'annex de la mateixa resolució, la velocitat màxima genèrica de 50 km/hora a una velocitat màxima específica de 30km/hora, en raó de la configuració i les circumstàncies concretes d'aquests carrers i, especialment, per motius de seguretat, tal com diuen els articles 11.1 OC i 50 RGC, ja mencionats.

En aquest punt cal fer esment a que mitjançant l'annex 1 de l'informe justificatiu, titulat, com s'ha dit, "*Menys velocitat i més atenció, menys accidents*", s'acredita que la velocitat té una relació directa amb la probabilitat de patir un accident de trànsit i, en el cas que aquest es produeixi, amb què les lesions sofertes siguin més o menys greus. En definitiva, doncs, la reducció de la velocitat dels vehicles motoritzats és la millora més important en seguretat viària que es pot aconseguir, especialment en els carrers de la xarxa secundària, ja que aquesta està lligada directament amb la gravetat que es produeixen, la indisciplina en l'acompliment de la senyalització i la distància de parada d'un vehicle. A més, segons que es desprèn també d'aquest informe, reduir la velocitat a la qual circulen els vehicles pels carrers transforma la ciutat en un lloc molt més amable i segur.



Ajuntament de Barcelona

Gerència d'Ecologia Urbana
Direcció de Serveis Tècnic-Jurídic

Avinguda Diagonal, 240 5ª planta
08018 Barcelona
<http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/>
eredo@bcn.cat

D'altra banda, cal tenir en compte també que un dels objectius fonamentals del Pla de Seguretat Viària de Barcelona 2019-2022, que incorpora la Mesura de reducció de la velocitat per a determinats carrers de la ciutat, és, lògicament, la seguretat viària.

La seguretat viària, seria, doncs, una de les principals motivacions de l'adopció d'aquesta mesura de limitació de la velocitat de la circulació a determinats carrers de la ciutat a 30 km/hora (juntament amb d'altres, relacionades amb la configuració i les circumstàncies de les vies) i per tant estariem en el supòsit contemplat ja no només a l'art. 11.1 OC, sinó també a l'art. 50 RGC.

Per tot això,

Vistos els antecedents i la justificació legal, pot elevar-se a l'òrgan competent per resoldre, la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

Primer.- APROVAR el nou límit màxim de velocitat de circulació a 30 km/h a tots els carrers inclosos a l'Annex d'aquesta resolució de conformitat amb l'article 11.1 de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles, aprovada per acord del Plenari del Consell Municipal en sessió de 27 de novembre de 1999, i amb l'article 50 del Reglament General de Circulació, aprovat per Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, ateses les seves circumstàncies i configuració específiques i per raons de seguretat vial.

Segon.- PUBLICAR aquesta resolució i l'Annex que l'acompanya al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona, a la Gasetta Municipal de Barcelona i al web municipal.

Barcelona, 4 de març de 2020


Eva Redó Verdagué

Secretaria delegada de Mobilitat i Infraestructures (P.D.3/12/2019)