



Getxo
UDALA • AYUNTAMIENTO



Fueros, 1
48992 GETXO (Bizkaia)
Tf: 94 466 00 00
Faxa: 94 466 00 85
<http://www.getxo.eus>



Sinatura: Arantza Cabeza Lopez (INGURU GIRO ADMINISTRATIBO ARLOAREN Z.L.G.M.TT.S.L.D DEL AREA ADMINISTRATIVA DE MEDIO AMBIENTE)
Firmado: Joseba Arregi Martinez (Inkuruaren Hiri Zerbitzu eta Inkuruaren Kalitate Zerbitzuko Zinegotzi Arduraduna/Concejal de Servicios Urbanos Ambientales y Calidad Ambiental)
Amaitu: Amaitu Aguirre Muñoz (Alkate/Alcalde) Data: 2020/06/30 Fecha: 30/06/2020

Legez emandako eskurantz bez baliaturik proposatu En virtud de las atribuciones conferidas, se da hurrengo dekretua onestea. propone la aprobación del siguiente Decreto.

Dekretua / Decreto:	2351 / 2020	Erref. / Ref.:
Gaia / Asunto:	GETXO 30. Implantar y señalar el límite de velocidad de circulación de 30 km/h en la práctica totalidad de la trama urbana del municipio de Getxo.	
Arloa / Área:	INGURU GIROA / MEDIO AMBIENTE	
Interesduna / Interesado:		

AURREKARIAK

ANTECEDENTES

I.- Joan den otsailan Bide Segurtasunari buruzko Munduko III. Ministerio Konferentzia egin zen Stockholmen. 140 herrialde baino gehiagoko ordezkariak 2020tik 2030era bitartean trafiko-istripuek eragindako heriotzen % 50 murrizteko helburua lortzeko eskatu zieten gobernuei, horretarako neurri zehatzak hartuz; 30 km/h-ko gehieneko abiadura ezartzea eskatzen dute errepidearen erabiltzaile kalteberak eta ibilgailuak maiz eta modu planifikatuan nahasten diren lekuetan. Uste dute abiadura murrizteko ahaleginak eragin onuragarria izango dutela airearen kalitatean eta klima-aldaketan eta, gainera, ezinbestekoak izango direla zirkulazio-istripuetan hildako eta zauritutako pertsonen kopurua murrizteko.

Aipatutako Konferentzian Trafikoko Zuzendaritza Nagusiko zuzendariak parte hartu zuen eta azaldu zuen errepideetako abiadura-jaitziera ezbehar-kopurua murrizten lagundu duen neurria dela. Hori dela eta, laster araudi bat onartuko zela iragarri zuen; araudi horren arabera, zirkulazioko erre bakarrek kaleetan, 30 km/h-ko gehieneko abiadura baimenduko da, hirietan sortzen ari diren desplazamendu-bitartekoak elkarrekin bizi ahal izateko eta, istripuren bat gertatuz gero, lesioen emaitza txikiagoa izango litzatekeelako.

II.- 2011. Urtean udalerrriak mugikortasun jasangarriko hiriaren kontzeptua indarrez sartzen hasi ziren, eta autoen, bizikleten eta oinezkoen arteko bizikidetzarako jarraibide sendoak ezartzen saiatu ziren. Neurri

I.- El pasado mes de febrero se celebró en Estocolmo la III Conferencia Ministerial Mundial de Seguridad Vial. Los delegados de más de 140 países exhortaron a los gobiernos alcanzar el objetivo de reducir el 50% de las muertes por accidente de tráfico entre 2020 y 2030, adoptando medidas concretas para ello; exigen una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada. Consideran que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico.

En la citada Conferencia participó el Director de la Dirección General de Tráfico quien explicó que la bajada de velocidad en carreteras es una medida que había ayudado a reducir la siniestralidad; de ahí que anunciara que próximamente se iba a aprobar una normativa por la cual en las ciudades, en las calles de un único carril de circulación, la velocidad máxima permitida será de 30 km/h, con el objetivo de que puedan convivir los distintos medios de desplazamiento que están surgiendo en las urbes y que, en caso de producirse un accidente, el resultado de las lesiones sería menos grave.

II.- En el año 2011 los municipios ya empezaron a introducir fuertemente el concepto de ciudad de movilidad sostenible intentando establecer pautas firmes para la convivencia entre coches, bicicletas y

nagusietako bat honako hau izan zen: "trafikoa baketzea, gehieneko abiadura bide motara egokituz, 50 km/h-ko mota orokorraren ordezt".

30 Eremu bat edo 30 Hiri bat, gutxi gorabehera handia den esparrua eta mugatutako eremu bat, eta horretan gehieneko abiadura baimendua ez da hiritarteari dagokion ohiko abiadura (50 km/h), txikiagoa baizik, hain zuzen ere 30 km/h, eta esparru horretan gainerako lehenetsunak eta/edo helburuak zirkulazio-arau orokorren arabera daude araututa (beraz, galtzada eta espaloia plano desberdinetan daude). Horien konfigurazioa "egoteko bide" gisa eraturako hiriguneetan egiten da (funtsean, trafikoa lasaia eta destinokoa da, hau da, etxebizitzetarako eta hirugarren sektoreko jardueretarako sarbidea bermatzen dute, trafikoaren presiorik gabe).

Perimetroaren hedadura ez da finkoa, kale bakar batetik edo kale multzo batetik barneko kale-multzo osora joan daiteke; gomendagarria esku hartze oso bat egitea da. Izan ere, gaiari buruz egindako azterlanek jasotzen dutenez, hirietan 30 km/h-ko muga ezartzeko segurtasun-arrazaioa da harrapaketa batean hiltzeko arriskua bost eta zortzi aldiz artean murrizten dela oinezkoen talka-abiadura 50 km/h-tik 30 km/h-ra jaisten denean. Hori ez ezik, 30 km/h-ko mugak ibilgailuek sortzen dituzten karbono dioxido emisioak eta partikula esekiak murrizten laguntzen du, erregaien kontsumoa murriztearen ondorioz energiaren aurrezpena handitzen du eta gidatze motaren aldaketa errazten du.

III.- Gure hirietako bideetan hainbat ezaugarritako ibilgailuak ibiltzen dira, eta egunero garraiobide pertsonal berriak sortzen dira, motordunak, bizikleten joan-etorrien etengabeko gorakadari gehituz, horiek guztiak betez kontrakoa edo arrotza den ingurunean. Hazkunde hori eta heterogeneotasuna direla eta, ezinbestekoa eta saihestezina da erabiltzaile bakoitzak bere mugikortasunean segurtasun-estandar altuak bermatuko dizkion espazio bat izango duten hiriak sortzea.

Ondorioz, zirkulazio-arauak ez ezagutzeak eta ez betetzeak eta zirkulatzeko behar den zuhertasuna ez erabiltzeak, biek bermatzen baitute bizikidetzaren seguruan gidatzea, elkarrekiko errespetuaren eta elkar ulertzearen premisaren arabera, ezinbesteko bihurtzen dute mugikortasun iraunkorreko politika

peatones. Una de las principales medidas fue la de «pacificar el tráfico mediante la adaptación de la velocidad máxima al tipo de vía, en lugar de un tipo genérico de 50 Km/h.

Una Área 30 o Ciudad 30 es un área más o menos grande delimitada en poblado, cuya velocidad máxima permitida no es la habitual correspondiente a tramo urbano (50 km/h) sino que es menor, precisamente los 30 km/h, y donde el resto de las preferencias y/o prioridades están regidas conforme a las normas generales de circulación (y donde la calzada y la acera se encuentran, por tanto, en planos diferentes). Su configuración se realiza sobre áreas urbanas conformadas como "Vías de estar" (caracterizadas por un tráfico básicamente calmado y de destino, es decir, que garanticen el acceso a viviendas y actividades terciarias en ellas, sin la presión del tráfico).

La extensión de su perímetro no es fija, puede ir desde una sola calle o un conjunto de ellas, a la totalidad de su callejero interior; lo recomendable es realizar una intervención completa.

Y es que, como recogen los estudios realizados en la materia, el motivo de seguridad para implantar el límite de 30 km/h en las ciudades, es que el riesgo de fallecer en un atropello se reduce entre cinco y ocho veces cuando la velocidad de impacto con el peatón pasa de los 50 a los 30 kilómetros por hora. Además, un límite de 30 km/h ayuda a reducir las emisiones de dióxido de carbono y las partículas en suspensión que levantan los vehículos, aumenta el ahorro energético al reducir el consumo de combustible y favorece el cambio de conducción.

III.- Por las vías de nuestras ciudades circulan vehículos de diferentes características y cada día surgen nuevos medios de transporte personales, motorizados, que se suman al constante aumento de los desplazamientos ciclistas, todos ellos en un entorno adverso. Este aumento y su heterogeneidad hacen inevitable y necesario crear ciudades en las que cada usuario disponga de un espacio que le garantice altos estándares de seguridad durante su movilidad.

En consecuencia, el desconocimiento e incumplimiento de las normas de circulación y el no ejercicio de la debida prudencia circulatoria, garantes ambos de una conducción en convivencia segura, bajo la premisa del respeto y entendimiento mutuo, hace inexcusable una adecuada política de

egokia garatzea, hainbat moduren arteko bizikidetzeta segurua erraztuko duten hirigintza-neurriak hartuz, eta bide publikoa arduraz (kontzientziaraz) erabiltzeko arauari buruzko informazioa, hezkuntza eta sentsibilizazioa emanez, aldi berean ingurumenarekin eta gizartearekin lotutako garraio bideei buruzko erabakiak bultzatzen eta errazten direla.

IV.- Hiri-bilbean abiadura 30 km/h-ra mugatzeko urrats hori Getxoko 2017-2030 aldirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planean (HMIP) jasota dago eta gaur egungo egoera aurten ezartzeko egokia izan daitekeela pentsatu da. Aipatutako neurriaz gain, beste jarduera batzuk gauzatzea aurreikusten duen plan horrek.

Abiadura 30 km/h-ra mugatzeak portaera-aldaketa dakar mugikortasunean eta horrek hiri-eredu desberdin bat sortzen du: distantziarik laburretarako oinez, bizikletaz eta mugikortasun pertsonalerako ibilgailuetan mugitzea bultzatzen duena eta, horiekin lehiatuko den garraio publikoa distantzia luzeetarako.

Azken batean, bide lasai batek ahalbidetzen du lekualdatzeko bitartekoen arteko bizikidetzeta hobetzea; jasangarriagoak eta positiboagoak dira hirientzat eta hirietako biztanleentzat, haien onurak aintzat hartuko baitituzte.

V.- EAEko hiru hiriburuetan abiadura 30 km/h-ra murrizteko hartutako erabakia administrazioaren eta herritarren artean partekatutako hausnarketa-prozesu baten ondorioa da; hala ere, hasiera batean, erabaki horri dagokionez errepideetan pilaketak areagotuko zirela uste zutenen aurkako iritzia izan zuen baina iragarpen horien aurka, ez da horrelakorik gertatu eta, gainera, horrek gure osasunean eragiten du eta gehitu behar da istripuen kopurua murriztu egin dela.

Abiadura arazo larria da, eta gure abiadura moteltzeak lasaiago bizitzen laguntzen digu, modu antolatuagoan, zuhurrago eta, azken finean, modu seguruago eta osasuntsuago batean.

ZUZENBIDEKO OINARRIAK

I.- Udalen eskumena da, Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 25.2 g) artikulua hiri-

movilidad sostenible con adopción de medidas, urbanísticas, que favorezcan esa convivencia segura entre los diferentes modos, y de información, educación y sensibilización en las normas del uso responsable (con conciencia) de la vía pública, a la vez que se potencian y favorecen las decisiones hacia los medios de transporte ambiental y socialmente más saludables.

IV.- La limitación de la velocidad a 30km/h en la trama urbana, está recogido en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Getxo 2017-2030 y se ha considerado que la situación actual, puede resultar adecuada para dar el paso hacia su implementación, este año; un plan que contempla la ejecución de otra serie de actuaciones, además de la ya citada medida.

La limitación de velocidad a 30 km/h supone un cambio de comportamiento en la movilidad, que da lugar a un modelo de ciudad diferente, en la que se favorecen los desplazamientos a pie para las distancias más cortas, bicicletas, vehículos de movilidad personal y un transporte público que compita con ellos, para aquellos traslados más largos.

En definitiva, una vía tranquila, hace posible mejorar la convivencia entre los diferentes medios de desplazamiento; más sostenibles y más positivos para las ciudades y sus habitantes, que apreciarán sus beneficios.

V.- La decisión adoptada en las tres capitales vascas, de reducir la velocidad a 30 km/h es producto de un proceso de reflexión compartido entre administración y ciudadanía; si bien la decisión se encontró en principio con la oposición de quienes creían que se iba a aumentar la congestión de las vías, en contra de esos pronósticos, no sólo no se ha producido sino que se han logrado niveles altos de calidad del aire, lo que redundará en nuestra salud, a lo que también hay que añadir que el número de accidentes se ha reducido.

La velocidad es un gran problema y vivir desacelerados contribuye a que vivamos de forma más pausada, ordenada, reflexiva y en definitiva más segura y saludable.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I.- Es facultad de los Ayuntamientos, de conformidad con las competencias que sobre circulación y tráfico por vías urbanas le

bideetako zirkulazioari eta trafikoari buruz esleitzen dizkion eskumenekin bat etorri; ezartzen du udalerririk eskumen propio gisa jardungo duela, Estatuko eta autonomia-erkidegoetako legeriaren arabera, honako gai hauetan:
Trafikoa, ibilgailuak aparkatzea eta mugikortasuna.

atribuye el artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985 de 2 de abril Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL); establece que el Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:
Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad.

II.- Trafikoari, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen testu bateginaren urriaren 30eko 6/2015 Legegintzako Errege Dekretuaren 21. artikulua, halaber, adierazten du erregelamendu bidez ezarriko dela, oro har, gehieneko muga bat, hiri barruko bideetan eta zeharbideetan baimendutako abiadurari dagokionez. Muga hori herri barruko bideetan jaitsi ahal izango da, udalbatzako organo eskudunak hala erabakitzen badu. Artikulu horrek jasotzen du, gainera, seinale adierazleak jarri beharko direla.

II.- El artículo 21 del Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial señala que se establecerá también reglamentariamente un límite máximo, con carácter general, para la velocidad autorizada en las vías urbanas y en travesías. Este límite podrá ser rebajado en las vías urbanas, por decisión del órgano competente de la corporación municipal. El citado artículo recoge además que se deberán instalar las correspondientes señales indicadoras.

III.- Euskal Autonomia Erkidegoko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legeak 17. artikuluan jasotzen ditu udalerrien eskumen propioak: "Lege honetan eta aplikatu beharreko legerian xedatutakoaren esparruan, udalerririk eskumen propioak gauzatu ahal izango dituzte honako eremu material hauetan:

III.- La Ley 2/2016 de 7 de abril de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de Instituciones Locales de Euskadi, recoge en el artículo 17 las Competencias propias de los municipios: "En el marco de lo dispuesto en la presente ley y en la legislación que sea de aplicación, los municipios podrán ejercer competencias propias en los siguientes ámbitos materiales:

4) Udaltzaingoa antolatzea eta kudeatzea, trafikoa antolatzea, bide-segurtasuna, ibilgailuak aparkatzea eta herritarren segurtasunean laguntzea.

4) Ordenación y gestión de la policía local, ordenación del tráfico, seguridad vial, estacionamiento de vehículos y colaboración en la seguridad ciudadana.

32) Pertsonen, ibilgailuen, motordun ibilgailuen eta animalien eta pertsonen eta salgaien garraioaren mugikortasunaren eta irisgarritasunaren titulartasuna duten hiri-bideetako antolamendua, kudeaketa, diziplina eta sustapena; horretarako, beharrezkotzat jotzen diren baliabide materialak, teknikoak eta giza baliabideak finkatu ahal izango dituzte.

32) Ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de su titularidad de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, para lo que podrán fijar los medios materiales, técnicos y humanos que se consideren necesario.

IV.- Getxoko Bide Publikoetan Trafikoa Antolatzeko eta Segurtasuna Antolatzeko Udal Ordenantzaren 5. eta 6. artikulua.

IV.- Artículos 5 y 6 de la Ordenanza Municipal de Ordenación del Tráfico Usos y Seguridad en las Vías Públicas de carácter urbano de Getxo.

V.- Toki Araubidearen Oinarriak arautzen dituen apirilaren 2ko 7/1985 Legearen 21.1. artikuluan xedatutakoaren arabera, alkateak du ebazpen hau emateko eskumena.

V.- En virtud de lo dispuesto en el artículo 21.1. de la Ley 7/ 1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, la competencia para dictar la presente resolución corresponde a la Alcaldesa.

Adierazi den hau guztia kontuan hartuta honakoa:

En base a lo expuesto:

XEDATZEN DUT

LEHENENGOA: Getxoko hiri-bilbe ia osoan 30 km/h-ko abiadura-muga ezartzea eta seinaleztatzea eta, horren ondorioz, eraginen artean egongo dira zirkulazioa baretzea eta murriztea, gidatzeko ohiturak aldatzea, airearen kalitatea hobetzea, kutsadura akustikoa murriztea eta bizikleta-trafikoa galtzadan oinezkoekin eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuekin integratzea erraztea, aldi berean herritarren osasuna eta mugikortasun jasangarria hobetzen eta segurtasuna handitzen lagunduz.

BIGARRENA: Udallerriaren mapa, bideekin eta gehieneko abiadura-mugarekin, eranskin jasotzen da, eta sortzen diren premien eta egoeren arabera aldatu ahal izango da.

DISPONGO

PRIMERO: Implantar y señalar el límite de velocidad de circulación de 30 km/h, en la práctica totalidad de la trama urbana del municipio de Getxo, lo que provocará calmar y reducir el tráfico, cambiar los hábitos de conducción, mejorar la calidad del aire, reducir la contaminación acústica y facilitar la integración del tráfico ciclista en la calzada con peatones y vehículos de movilidad personal; contribuyendo a mejorar la salud, la movilidad sostenible y aumentar la seguridad de la ciudadanía.

SEGUNDO: El mapa del municipio con las vías y su límite máximo de velocidad se recogen en Anexo, que podrá modificarse, conforme a las necesidades y situaciones que surjan.

Agiri honek eskuz idatzitako sinadurarik ez izenperik ez duen arren, legezko balioa du. Getxoko Udalaren web-orrialdetik (<http://www.getxo.eus/> administrazio elektronikoko bulegoa) agiri honen benetako kopia eskuratu ahal duzu formatu digitalean, ezkerrean ageri den egiaztapen-kode segurua erabiliz

A pesar de no constar firmas manuscritas, este documento tiene validez legal. En la Página Web Municipal (<http://www.getxo.eus/> Oficina de Administración Electrónica) podrá obtener una copia auténtica de este documento en formato digital, mediante el Código Seguro de Verificación que aparece en el margen izquierdo.