



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

ORDENANZA REGULADORA DE NORMAS DE SEGURIDAD VIAL PARA CALMAR EL TRÁFICO

Preámbulo

Establecer los criterios para desarrollar los principios informadores de la circulación, a fin de alcanzar los objetivos específicos con relación a la fluidez, economía, ecología (Tratado de Kyoto) y muy especialmente la seguridad de todos los usuarios, es competencia de la Administración, la cual deberá prever y gestionar todos los recursos disponibles, a fin de desarrollar políticas de movilidad cuyo coronario sea la de “proteger la vida humana”.

Todos los entes públicos y privados, tenemos una parte alícuota de responsabilidad en los accidentes de tráfico y por ende en las pérdidas de vidas humanas, que el fenómeno de la circulación se cobra día a día. Por ello, el Ente Local como Administración más cercana a la ciudadanía, debe en primer término, transformar las costumbres y los hábitos de movilidad, en normas que regule la conducta vial, mediante ordenanzas y disposiciones técnicas que logre un reparto del tiempo y del espacio con relación a la circulación.

Obviar nuestras responsabilidades como Administración, supondría el incumplimiento de las normas éticas esenciales de una sociedad democrática y avanzada como tiene que ser la nuestra. Cuya aspiración entre otras debería ser, como no puede ser de otra forma, la de “la humanización del tráfico”, mediante la consecución de diferentes medidas legislativa cuyo coronario de inspiración y su filosofía sea la protección de la vida humana, por encima de otros intereses sociales, económicos o políticos.

Nuestra sociedad, no puede permitirse la pérdida de proyectos de ciudadanos que quedan sin vida en nuestras calles y carreteras. Por ello, con el desarrollo de la seguridad activa, el papel de los diferentes entes implicados en la seguridad vial, deberá dar un salto cuantitativo y cualitativo, pasando de las acciones y medidas coactivas o imposición del cumplimiento de la norma, a través de la sanción económica o privación de derechos. A gestionar acciones futuras, encaminadas a concentrarse en el desarrollo de “medidas preventivas”. Que aparejan y disponen con anticipación las acciones necesarias para la consecución de los objetivos enmarcados.

Solo con actuaciones coordinadas dentro del campo de las tres “E”, (Engineering, Education, Eforcement), podremos conseguir que el fenómeno de la inseguridad vial, de paso a una “circulación con el menor riesgo” para todos los ciudadanos. Por ello, la redacción de esta Ordenanza nos iguala a ciudades españolas y europeas, que apostaron por tutelar y proteger a los usuarios y especialmente a los peatones, mediante la aplicación de medidas estructurales y de señalización para el calmado del tráfico de nuestras calles y barrios. Pretendiendo estas normas ser el preámbulo de acciones futuras tendentes a jerarquizar a ciertas vías con preferencia hacia el transporte colectivo, transporte unipersonal no motorizado y especialmente al peatón. Transformando nuestras calles, en un lugar de encuentro para humanizar nuestros barrios.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

TÍTULO ÚNICO

DE LA REGULACIÓN DE NORMAS Y MEDIDAS PARA CALMAR EL TRÁFICO

CAPÍTULO PRIMERO: *Objeto de la Ordenanza y ámbito de aplicación*

Artículo 1. *Definición y objetivos:*

Apartado 1) Definición de “calmar el tráfico”

Se entiende por “calmar el tráfico”, el conjunto de medidas estructurales y de señalización que utilizaremos en la ordenación del tráfico y la circulación, encaminados a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos entre otros fines, hasta hacerlos plenamente compatibles con el uso y actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

Apartado 2) Objetivos de la presente Ordenanza

La presente Ordenanza tiene el propósito, de establecer una regulación legal en materia de tráfico, circulación y seguridad vial. Referente a la aplicación de medidas estructurales y de señalización tendentes a calmar el tráfico. A fin de conseguir los objetivos de:

- a) Disminuir la intensidad del tráfico en las vías abiertas a la circulación, en especial en la zona de progresión normal del viario. Manteniendo una velocidad ya reducida con otras medidas, normalmente ordenadas al principio de la zona.
- b) Moderar la velocidad evitando los excesos de velocidad en todo el viario y la velocidad excesiva en las zonas de aproximación y franqueo de cruces, intersecciones, pasos peatonales, de ciclistas y zonas con presencia de servicios o de intereses públicos.
- c) Adecuar la fluidez de las corrientes vehiculares acorde con la demanda y capacidad de la vía, manteniendo la velocidad media adecuada en el tramo.
- d) Facilitar el uso de todos los usuarios en condiciones de seguridad de los espacios abiertos al tráfico y la circulación.
- e) Mejorar las condiciones ambientales del entorno con el mantenimiento de la progresión normal de las corrientes vehiculares.
- f) Economizar el consumo de combustible al aplicar medidas más racionales en la conducción y por ende una circulación continua y de velocidad media mantenida.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

Artículo 2. *Ámbito de aplicación*

Apartado 1) Ámbito territorial:

Los preceptos de esta Ordenanza como norma general, serán aplicables en todo el territorio que informa el Término Municipal de Marbella, y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbano, interurbano y travesía de competencia del ente local. A los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Apartado 2) Sistema viario:

La definición y tipos del sistema viario serán las que se recojan para tal fin en el Plan General de Ordenación Urbana vigente para el término municipal de Marbella.

Apartado 3) Zonas que se recomienda su utilización:

De forma específica serán aplicables las medidas de calmar el tráfico en:

- a) En los nuevos planes de urbanización y proyectos de vías básicas y primarias (RPU) y secundarias (RSU) previa justificación y estudio de la seguridad activa. Para resolver conflictos especiales o por causas temporales o circunstanciales que así lo aconsejen.
- b) Zona o área 30, conjunto de calles pertenecientes a la red secundaria y local (RSU y RLU) en las que se aplica la limitación de velocidad de 30 km/h a través de un tratamiento coherente del espacio viario y la distribución del tiempo con relación a la movilidad.
- c) En calle o barrio “tranquilo” (velocidades ≤ 20 km/h) y vías de urbanizaciones pertenecientes a la red local urbana (RLU) áreas en la que se aplica la moderación o calzado del tráfico mediante el diseño estructural del viario.
- d) En calle o barrio de “coexistencia o mixta” (velocidad ≤ 15 km/h) perteneciente a la red local urbana (RLU), áreas cuya funcionalidad y diseño está dirigida a integrar los diferentes tipos de tráfico sobre el mismo espacio, incluyendo a los peatones, ciclistas y servicios públicos, sin menoscabo de su seguridad.

Artículo 3 *Conceptos utilizados:*

A los efectos de esta Ordenanza y sus anexos, los conceptos básicos y definiciones en materia de seguridad vial, tráfico y circulación, se atenderán utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en la legislación vigente que informa dichas materias.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

CAPÍTULO SEGUNDO. *De las competencias*

Artículo 4. *Competencias del Ente Local:*

Apartado 1) De las competencias de los municipios:

La Constitución Española en su artículo 149.1.21, otorga al Estado la competencia exclusiva, en materia de tráfico y de circulación. Así mismo, la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, en su artículo 7, delega las competencias en dicha materia a los Municipios, siendo estas indelegables. Por tanto, todos los titulares y usuarios de las vías están obligados a la previa autorización del M.I. Ayuntamiento de Marbella, para la instalación o aplicación de las medidas de calmar el tráfico que se informa en esta Ordenanza. Siendo las competencias de este ente local las siguientes:

- a) La ordenación y control del tráfico en las vías de su titularidad, así como, la denuncia por medio de agentes propios de las infracciones que se cometan y la sanción de las mismas.
- b) La regulación mediante ordenanza municipal de la circulación y usos de las vías de su competencia.
- c) La inmovilización y retirada de vehículos en los supuestos contemplados por la legislación vigente.
- d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran por las vías de su competencia
- e) El cierre de vías a la circulación cuando sea necesario.

Apartado 2) De la coordinación de áreas municipales:

Para garantizar la coordinación entre las diferentes áreas técnicas municipales, en aras de garantizar el cumplimiento de la normativa, será el Área Municipal de Seguridad Vial, Tráfico y Circulación la competente para autorizar la instalación y construcción de los elementos de calmando de tráfico.

No obstante, se coordinará con el área municipal que tenga asumidas las competencias en materia de infraestructuras viarias y sus equipamientos, a fin de unificar criterios. Y todo ello cuando concurren cambios permanentes estructurales sustanciales que puedan modificar el uso originario del vial en cuestión o cuando sea necesario obra civil.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

CAPÍTULO TERCERO. *Autorización de implantación o retirada de medidas*

Artículo 5. *Procedimiento de oficio o de parte*

Apartado 1) Procedimiento iniciado de oficio:

- a) La iniciación del procedimiento de oficio se realizará por el titular de la delegación que tenga atribuidas las competencias de seguridad vial, tráfico y circulación. Se sustentará en el informe emitido por los servicios técnicos de dichas áreas, en el que se justifique de forma objetiva la necesidad o conveniencia de la implantación de las medidas de calmado de tráfico estructurales o de señalización, especificando las características técnicas de las mismas. Para posteriormente elaborar proyecto que desarrolle y de respuestas a las demandas de ordenación del tráfico y la circulación presentadas en el informe emitido en primera instancia.
- b) En los supuestos de petición razonada por otros órganos pertenecientes al ente local, se dirigirá al titular de la delegación que tenga atribuidas las competencias en materia de seguridad vial, tráfico y circulación, que solicitará los estudios e informes necesarios de los servicios técnicos de dichas áreas, en el que se justifique de forma objetiva la necesidad o conveniencia de las medidas de calmado de tráfico a instalar, especificando las características técnicas de las mismas. Elaborándose igualmente proyecto en las mismas condiciones anunciadas en el apartado anterior (a).
- c) En ambos casos expuestos en los párrafos (a y b) de este apartado (1), y a la vista de tales informes y proyectos, se dictará resolución por el concejal delegado que tenga atribuidas las competencias en materia de seguridad vial, tráfico y circulación.
- d) La materialización en el viario de las medidas de calmado del tráfico tanto estructurales como de señalización correrá a cargo del área que tenga asumidas las competencias en la ordenación y regulación del tráfico.

Apartado 2) Procedimiento a instancia de parte:

- a) En los procedimientos iniciados a solicitud del interesado para la implantación de medidas de calmado de tráfico, en las vías donde sustenta la titularidad de estas o su mantenimiento. Deberá acompañar a la solicitud, autorización del órgano de gobierno de la entidad de conservación, comunidad de propietarios o entidad bajo cuyo cargo está el mantenimiento y titularidad del vial en cuestión. Igualmente presentará proyecto de las medidas de calmado de tráfico que solicitan suscrito por un técnico competente.
- b) Recibida la documentación e incoado el expediente, los servicios técnicos que tenga asumidas las competencias en materia de seguridad vial, tráfico y circulación, realizará estudio de “seguridad activa” e informe propuesta de las alternativas posibles.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

- c) A la vista de tales informes se dictará resolución por el concejal delegado que tenga atribuidas las competencias en materia de seguridad vial, tráfico y circulación en el que se estimará, siempre y cuando hubiese crédito suficiente o se desestimará, de forma motivada objetivamente, la implantación o no de las medidas solicitadas.
- d) Los interesados podrán entender desestimadas sus solicitudes, si transcurrido el plazo de tres meses desde que tenga entrada en el registro municipal tal solicitud, no se hubiese dictado resolución expresa.

Artículo 6. Replanteo e inspección de la ordenación

Una vez autorizadas las medidas de calmado de tráfico tanto si el expediente es de oficio como de parte, el área competente en materia de seguridad vial, tráfico y circulación, realizará replanteo en el viario público con presencia del responsable autorizado para ejecutar las medidas de ordenación (señalización y modificación o ejecución estructurales). Las cuales se deberá materializar con estricta sujeción a lo mencionado en la presente ordenanza y en la resolución aprobatoria del ente local.

Artículo 7 Retirada y modificación de la autorización

Por motivo de cambios o modificación de las causas y argumentos técnicos y normativos que propiciaron el otorgamiento de la autorización para la implantación de medidas de calmado de tráfico, por causa de lesionarse algunos de los principios que informa el tráfico o por interés público razonado así lo aconseje, se podrá ordenar la retirada o modificación de las medidas de calmado de tráfico autorizadas.

CAPÍTULO CUARTO Definición de tipos y normas de utilización.

Artículo 8 Normas aplicables

Los tipos y requisitos de implantación, diseño y construcción de las medidas de calmado de tráfico en la Ciudad de Marbella, así como, su señalización vertical y materialización de las marcas viales y balizamiento, se implantarán de acuerdo con lo establecido en la presente ordenanza y normas legales de obligado cumplimiento.

Artículo 9 Definición de tipos estructurales para el calmado del tráfico

Los tipos de dispositivos para calmar el tráfico que se presentan en esta ordenanza municipal según su clasificación respecto a la disposición física que tienen los mismos en el espacio viario, son los siguientes:

Apartado 1) Bandas Transversales y Resaltos (BTR):

1. **Almohada.**- Elevación ligera del perfil de la calzada en su zona central cuyo fin es la reducción de la velocidad de circulación de los vehículos de cuatro ruedas ligeros, cuyo ancho de vía sea inferior a la dimensión del dispositivo. Y permita el paso de vehículos de dos ruedas o autobuses. (Anexo I. Ficha nº 1-BTR)



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

2. **Lomo o resalto de calzada.**- Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección sinusoidal. (Anexo I. Ficha nº 2-BTR).
3. **Mini meseta o resalto de calzada.**- Elevación ligera del perfil transversal de la calzada con el fin de inducir a los conductores a una velocidad más reducida, de sección trapezoidal. (Anexo I. Ficha nº 3-BTR).
4. **Resalto peatonal.**- Es un paso de peatones elevado sobre la calzada normalmente a cota del acerado y cuyo perfil longitudinal es trapezoidal. Materializándose las marcas viales del paso peatonal encima de la meseta, con dos partes en pendientes, llamadas rampas, formando un trapecio. (Anexo I. Ficha nº 4-BTR).
5. **Bandas de Alerta de Sección Sinusoidal.**- Son franjas transversales reductoras de velocidad, cuyo objetivo es advertir a los conductores con antelación la conveniencia de reducir la velocidad para eludir que el dispositivo transmita vibraciones o ruido derivados de su acción sobre el sistema de amortiguación y dirección del vehículo. Serán elementos homologados no permanentes, utilizándose temporalmente en aquellos lugares que por cuestiones circunstanciales en materia de seguridad vial y circulación así se estime oportuno autorizar. (Anexo I. Ficha nº 5-BTR).
6. **Las Bandas Sonoras.**- Consiste en grupos de bandas transversales a la calzada, que mediante pequeñas elevaciones o cambios en el color o textura del pavimento sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad (Anexo I. Ficha nº 5-BTR).

Apartado 2) Elementos de Ordenación Estructural (EOE):

1. **Glorieta Área 30.**- Son rotondas que requieren elementos verticales en la isla central que disminuya la visibilidad a través de ella. Siendo el radio interior (R2) mayor que la mitad de la anchura de la calzada (R1). (Anexo II. Ficha nº 1-EOE)
2. **Mini-glorieta.**- Son intersecciones o cruces con sentido giratorio obligatorio, con un islote central “rotonda” que tiene un diámetro igual al ancho de la calzada medido en el comienzo de la zona de franqueo. Toda su superficie o parte de ella se puede construir para ser pisada o montada por vehículos de mayores dimensiones que los turismos. (Anexo II. Ficha nº 2-EOE)
3. **Meseta.**- Elevación ligera del perfil transversal de la calzada en un tramo significativo de la vía, en general en las intersecciones o cruces, con el fin de señalar la presencia de una singularidad del itinerario e inducir la reducción de la velocidad de los vehículos. (Anexo I. Ficha nº 3-EOE)
4. **Estrechamiento.**- Son los cambios puntuales que se realizan en un tramo de la vía para producir una alteración al movimiento de “progresión normal”, rompiendo las perspectivas reforzando el efecto reductor de velocidad del vehículo mediante instalación de: medianas o refugios peatonales en el centro de la calzada, lenguas, orejas de acerado en calzada, elevación ligera de la rasante, o cambios en la textura y el color del pavimento. (Anexo II. Ficha nº 4-EOE)



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

5. **Zig-Zag.-** Cambio brusco en la alineación horizontal de la calzada, diseñado para inducir velocidades moderadas de la circulación, forzando o interrumpiendo la progresión normal de las corrientes vehiculares. Puede ser el resultado del propio diseño de la vía o de la utilización de estrechamientos puntuales alternos a cada lado de la calzada. (Anexo II. Ficha nº 5-EOE)
6. **Puerta.-** Entrada o acceso a un área de calmado del tráfico, en la que se señala con elementos estructurales y de señalización el cambio en la normativa del uso de la vía, que a partir de ella se debe de cumplir. (Anexo II. Ficha nº 6-EOE)
7. **Barrera.-** Son resaltos a lo ancho del viario con textura diferente que insinúa una entrada a una zona acotada a ciertos tráficos, anunciando otras normas en cuanto a la circulación y uso de la vía. (Anexo II. Ficha nº 6-EOE)
8. **Fondo de saco.-** Construcción de elementos estructurales que obligan a invertir el sentido de la marcha a determinados tipos de vehículos. (Anexo II. Ficha nº 7-EOE)
9. **Diagonal.-** Elemento estructural construido en intersecciones que obliga al tráfico al giro sin cruce de trayectoria, facilitando a través de dicho elemento el paso de vehículos de emergencias o bicicletas. (Anexo II. Ficha nº 8-EOE)

Artículo 10. *Estudio de la seguridad activa y normas de utilización.*

Todo proyecto o autorización de aplicación de medidas de calmado del tráfico, se deberá previamente determinar el orden o jerarquía funcional de la zona a estudio. Posteriormente se realizará estudio de la “seguridad activa”, debiendo contener al menos estudio de la intensidad, de la velocidad, contaminación acústica, tráfico pesado, transporte colectivo afectado, ciclos y motocicletas, tránsito de vehículos de urgencias, estadística de accidentalidad, infracciones y muestreos comparativos de vehículo VS peatón, entre otros, en aras de garantizar la seguridad vial de todos los usuarios.

Apartado 1) Normas generales de utilización:

1. Debe tenerse en cuenta que el efecto individual de una medida de calmado del tráfico sobre la velocidad de los vehículos se mantiene durante un limitado tramo de calle, por lo que éstas, deben sucederse a un cierto ritmo si se pretende limitar eficazmente la velocidad a lo largo de un itinerario o área. En el interior de los recintos donde se aplique medidas de calmado de tráfico, se mantendrán las siguientes distancias máximas entre dos medidas consecutivas (ver figura 1).

DISTANCIA MÁXIMA ENTRE DOS MEDIDAS DE CALMADO	
Velocidad de referencia en Km/h	Distancia en metros
50	100
30	75
20	50

Fig. 1



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

2. Como criterio general, se utilizarán combinadas las diversas medidas, articuladas en una concepción de conjunto, que permita elegir la más adecuada a cada localización y aproveche el efecto de su utilización conjunta. Debe cuidarse especialmente la armonía del conjunto de los elementos de la vía (pavimentación, vegetación, alumbrado, mobiliario, etc.).
3. Las medidas de templado de tráfico no deben aparecer repentinas o inesperadamente ante los usuarios de la vía. Deben percibirse con la adecuada antelación, contando con una buena visibilidad e ir precedidas de la correspondiente señalización y balizamiento.
4. Se resaltarán especialmente las entradas “puertas” a las calles o recintos con velocidad igual o inferior a 30 km/h, mediante la utilización de medidas específicas, que actúen como puerta y aviso del cambio de régimen de circulación.
5. Se reforzará la visibilidad de todos aquellos elementos que caracterizan el ambiente atravesado como: intersecciones, puntos de generación de tráfico, accesos, etc. A fin de adecuar el régimen de circulación a las condiciones del entorno.
6. En calles con presencia de líneas regulares de transporte público, escolar o con una apreciable circulación de ciclistas, debe estudiarse cuidadosamente la utilización de ciertas técnicas de calmado del tráfico, por las incomodidades y peligros que les puede acarrear. En esos casos, debe considerarse la utilización de diseño especial que eviten los efectos negativos sobre dichos usuarios, siendo estos preferentes.
7. Las medidas de templado deben, en cualquier caso, respetar las funciones y elementos de la vía, tales como los pasos de peatones, las salidas y entradas de inmuebles, las paradas de autobuses, las zonas de carga y descarga, las zonas reservadas a otros tipos de usuarios, el drenaje, recogida de aguas y especialmente garantizando el acceso fácil de los servicios de emergencias.
8. El diseño de los tramos viarios objeto de un cambio de alineación deberá contemplar que tanto los obstáculos laterales como centrales sean montables, de forma que se garanticen las condiciones de acceso a los edificios en los casos de emergencia. No sería necesario en el caso de facilitar dicho acceso mediante otros tramos viarios anexos a la edificación.
9. Se deberá garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada de forma que no se produzcan retenciones. Para ello se exigirá medidas para captar las aguas pluviales mediante sumideros colocados en cada uno de los laterales de los carriles, en las proximidades del borde del elemento de calmado de tráfico ubicado a mayor cota. O ejecución a lo largo de los laterales conductores que garantice la evacuación y no sea un peligro para los usuarios. En el caso de los “resaltos de paso de peatonales” se deberá garantizar el paso desde acera a la meseta sin dificultad.
10. La calidad, textura, color y tipo de material empleados en la construcción deberá garantizar su estabilidad, unión a la calzada, indeformabilidad y perdurabilidad. El coeficiente de rozamiento superficial será al menos del 45%.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

Artículo 11 *Recomendaciones de uso según su tipología.*

Esta Ordenanza pretende establecer dos grupos de medidas encaminadas ambas en producir en las corrientes vehiculares y por ende en el conductor sensaciones tendentes a la modificación de su forma de circular. El primer grupo de medidas lo compone las bandas transversales y los resaltos y, el segundo grupo se informa como elementos de ordenación estructurales.

Apartado 1) De las Bandas Transversales y Resaltos (BTR)

1. **La Almohada** (Anexo I, Ficha nº 1-BTR), son indicadas su utilización para calles con rutas de autobuses o tráfico de ciclistas, vehículos a los que la travesía de un lomo o de una mini meseta resulta especialmente molesta.
2. **El Lomo Sinusoidal** (Anexo I Ficha nº 2-BTR), se utilizarán preferentemente en áreas aisladas. Evitando su uso en áreas especialmente sensibles al ruido, excepto en casos que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales o medidas especiales.
3. **La Mini Meseta Trapezoidal** (Anexo I, Ficha nº 3-BTR), como norma se utilizará en las proximidades de entradas a puertas, mesetas, cambios de la trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares, en la zona de aproximación a cruces e intersecciones donde se aplicaron medidas de calmado del tráfico, como preaviso al resalto peatonal (paso peatonal elevado sobre la calzada), o en las proximidades de zonas de mucha afluencia peatonal.
4. **El Resalto Peonatal** (Anexo I, Ficha nº 4-BTR), se recomienda su utilización en todos los cruces de calzada, intersecciones o tramos de vías con visibilidad donde se requiera una protección especial para las corrientes peatonales, como: centros escolares, mercados, centros deportivos, parques, zonas comerciales y de ocios etc. Y en todos aquellos lugares que por sus circunstancias se acuerde aplicar la política de antes seguridad que fluidez.
5. **Las Bandas de Alerta Sinusoidal** (Anexo I, Ficha nº 5-BTR) se recomiendan su uso en vías donde la velocidad genérica es igual o inferior a 50 Km/h y no tenga un paso de vehículos pesados excesivo. Siendo útiles, también, como elemento de preaviso para advertir la necesidad de reducciones inmediatas de velocidad cuando desde las vías de la red principal se transita hacia una zona donde se limita la velocidad bruscamente como en: patas de salidas de vías interurbanas a vial urbano, entrada a zonas de obras, entrada a puertas de zona con medidas de calmado de tráfico, etc.

No se deben instalar permanentemente, en aquellos lugares con sensibilidad al ruido, excepto en los casos en que se garantice su inocuidad al respecto por el empleo de materiales, formas o medidas especiales. O sea una regulación circunstancial durante un periodo de tiempo para resolver problemáticas puntuales.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

6. **Las Bandas Sonoras** (Anexo I, ficha nº 5-BTR), consiste en grupos de bandas transversales a la calzada, que mediante pequeñas elevaciones (de 1,3 cm a 1,5 cm de alto) o cambios en el color o textura del pavimento sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad.
 - 6.1 Pueden ser bandas sonoras “INTERMITENTES”, para anunciar o advertir una disminución de velocidad. Utilizando bandas uniformes (ver ficha nº 5-BTR) de longitud 0,50 metros, o a tresbolillo también de 0,50 metro (medido en paralelo al eje longitudinal de la calzada), con un ancho (transversal al eje de la calzada) igual al ancho de la zona de rodadura (con separación entre cada banda de ≤ 1 m).
 - 6.2 Bandas Sonoras “CONTÍNUAS” que obliga a mantener una velocidad constante en un tramo concreto de la vía (longitud = al tramo de velocidad constante). En este caso solo se utilizará el modelo a tresbolillo (Anexo I. Ficha nº 5-BTR). A lo ancho y largo del tramo que se pretende mantener velocidad constante se aplicaría dichos elementos.
 - 6.3 Para bandas anchas aisladas pueden tener una superficie de 3 a 6 metros (distribución a tresbolillo) separadas por una longitud entre juegos de (de ≤ 30 m).
 - 6.4 El material deberá ser asfáltico o termoplástico para vías cuya banda de rodadura sea asfalto. Pudiéndose utilizar en calles, barrios o urbanizaciones, adoquines de hormigón o ladrillos o material de características similares al tratamiento de la zona de rodadura.
 - 6.5 No se debe instalar en aquellos lugares con sensibilidad al ruido, excepto en los casos en que se garantice su inocuidad al respecto, por el empleo de materiales, formas o medidas especiales.

Apartado 2) De los Elementos de Ordenación Estructurales (EOE)

1. **De la Glorieta en Área 30** (Anexo II, Ficha nº 1-EOE), se recomienda su uso en cruces e intersecciones donde una de las causas de accidentalidad viene dada por la prioridad de paso y velocidad excesiva, o por causa de bajar la intensidad o disminución de costes de mantenimiento y vigilancia. La combinación de este tipo de medida con presencia de cruce de peatones con semáforos no se recomienda, igualmente si existe presencia de línea de transporte. Dato a tener en cuenta es que, a los peatones, se les crea más dificultades para el cruce de calzada.
2. **De la Mini Glorieta** (Anexo II, Ficha nº 2-EOE), estas contribuyen a disminuir las velocidades en el inicio de la zona de franqueo de cruces e intersecciones, obligando a los usuarios a modificar su trayectoria, y estrechando su campo de visibilidad libre de obstáculo. Al disolverse las reglas de prioridad habituales contribuyen a disolver la jerarquía de las vías que acceden a ellas. Se recomienda su implantación sólo en vías urbanas en las que la velocidad en la zona de aproximación esté en un intervalo mínimo 30 Km/h y un máximo de 50 Km/h.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

3. **De la Meseta** (Anexo II, Ficha nº 3-EOE), se debe utilizar en cruces, intersecciones, tramos de vías o entrada a “puertas”, cuando se conceda a la jerarquía peatonal prioridad uno con relación a los demás usuarios. Dichos espacios son propensos a las inmovilizaciones voluntarias antirreglamentarias, debiéndose adoptar medidas disuasorias para evitar dichas maniobras de los vehículos.
4. **Del Estrechamiento** (Anexo II, Ficha nº 4-EOE), el estrechamiento puntual se puede establecer en uno o en los dos lados de la calzada, para ordenar los estacionamientos protegidos por lenguas u orejas de acerado, así como, sirve para en algunos casos moderar la velocidad y bajar la intensidad de las corrientes vehiculares. Su uso más frecuente deberá ser como zona de transición situada en la zona de aproximación de una “puerta”, meseta, o resalto peatonal. Para conseguir la reducción de la velocidad se deberá implantar estrechamientos cada 30 ó 40 metros, siendo el límite máximo 50 metros.
5. **El Zig-Zag** (Anexo II, Ficha nº 5-EOE), también denominado “chicanes”, son trazos sinuosos de la franja de circulación, es decir, quiebros del eje de la calzada, obligando al cambio de trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares, con el objetivo de moderar la velocidad. Los elementos que configuran el zig-zag deberá ser cuadrangulares permitiendo el ancho de calzada los giros de los vehículos que se autoricen a circular por dichas vías.
6. **Las Puertas** (Anexo II, Ficha nº 6-EOE) y **Barreras** (Anexo II, Ficha nº 6-EOE), su presencia en el viario anuncia la entrada a una zona singular de barrio, urbanizaciones residenciales etc., donde se ha ordenado los elementos estructurales y de señalización de tal forma, que los usuarios que acceden deban cambiar su forma de conducir y de circular. Puede materializarse como una puerta semiótica, por cambio del color o textura del pavimento, ajardinamiento, mobiliario urbano, etc. Se recomienda su utilización especialmente en las entradas de las zonas con calmado del tráfico o tramos de vías donde se establezcan velocidades iguales o inferiores a 20 km/h. Las puertas se deben retranquear mínimo 5 metros y máximo 20 metros, evitando retención del tráfico producida por los vehículos que acceden a ellas.
7. **Los Fondos de Saco** (Anexo II, Ficha nº 7-EOE) y las Diagonales en las intersecciones o cruces (Anexo II, Ficha nº 8-EOE), las primeras obligan a invertir el sentido de la marcha a determinados tipos de vehículos. Y las segundas, obligan al giro a corrientes vehiculares sin encontrarse sus trayectorias. Es decir, las diagonales transforman los cambios de dirección en una progresión normal en curva de las corrientes vehiculares (cruce a la indonesia), permitiendo solo a ciertos usuarios, como bicicletas y vehículos de urgencias atravesarlas.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

Artículo 12 *Limitaciones y prohibiciones:*

Estará prohibida la instalación de las Bandas Transversales y Resaltos de Calzada, definidos en el artículo 9, apartado (1) de esta Ordenanza, salvo estudio objetivo en el que se justifique técnicamente su idoneidad, en los siguientes casos:

Apartado 1)

En las vías interurbanas, travesías, red básica urbana y vías pertenecientes a la red primaria urbana. Y aquellas vías que en el Plan Integral de Seguridad Vial, se considere preferentes para la circulación de los servicios de emergencias en urgencia o sean vías de evacuación preferente desde los cascos urbanos a zonas interurbanas o grandes espacios abiertos y seguros.

Apartado 2)

En los tramos de vías que posean dos o más carriles para cada sentido de circulación y adolezca de mediana no franqueable de separación de sentidos. O en tramos de vías donde la fluidez prime y tenga un IMD superior a 10.000 vehículos

Apartado 3)

Nunca se implantarán en puntos del viario donde por la categoría, estructura de la vía o nivel de servicio de esta, el 15% de los vehículos superen los 60 km/h y el objetivo específico sea la fluidez sin detrimento de la seguridad. Por el mismo motivo, la distancia entre elementos consecutivos de calmado del tráfico deberán, en esos casos estar comprendidos entre 50 y 200 metros, si bien se procurará que no superen los 150 metros.

Apartado 4)

En túneles, puentes, obras de fábricas singulares y en sus 25 metros anteriores y posteriores. Curvas de visibilidad reducida y sus proximidades, rasante de visibilidad reducida y sus proximidades y pasos a nivel.

Apartado 5)

En todo vial que por sus características estructurales no permita a un conductor percatarse de la situación en el espacio de las medidas de calmado del tráfico que se quieren aplicar, y sea la señalización, el balizamiento o la iluminación de calzada insuficientes para cumplir dicho objetivo.

Apartado 6)

En la zona de franqueo de salida de inmuebles, parcelas, caminos privados, vías de servicio, carriles para el transporte unipersonal no motorizado y carriles para el transporte colectivo.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

Apartado 7)

En la zona de franqueo de cruces, intersecciones, pasos peatonales, de ciclistas, paradas de transporte colectivo, carga y descarga, o zona reservada para cierto tipos de usuarios o servicios de emergencias.

Apartado 8)

En el último tercio de la zona de aproximación al franqueo del espacio o zona del viario cuyo peligro queremos mitigar. Es decir, antes de entrar a la zona de franqueo, deberá minimamente existir de 15 a 25 metros de zona neutra. Quedando dicha zona libre de cualquier elemento de calmado que pueda interrumpir la progresión normal de las corrientes vehiculares con seguridad, especialmente donde exista presencia peatonal.

Apartado 9)

En las proximidades de los “resaltos peatonales” (paso peatonal elevado sobre calzada), quedará prohibido la instalación de lomos o mini mesetas para evitar confundirlos con los primeros.

CAPÍTULO QUINTO. *De la Señalización***Artículo 13. *Criterios de señalización***

Para poder aplicarse las diferentes medidas contempladas en esta Ordenanza para “calmar el tráfico”, es necesario que la consecución de los objetivos que se persiguen, se mantenga un equilibrio entre las condiciones que se aplican en el tráfico local y las condiciones que se impone al tráfico cuyo destino es diferente. Por tanto, será imperativo que la zona o tramo de vía que se ordene con medidas de calmado de tráfico, esté perfectamente ordenada la señalización, avalada por informe técnico del área que tenga asumida las competencias en materia de seguridad vial, tráfico y circulación.

Artículo 14. *Implantación de señalización*

Queda prohibido la utilización y materialización de señales en las vías de competencia municipal que no estén contempladas en el Catálogo Oficial del Ministerio de Fomento y en el Título IV del vigente Reglamento General de Circulación como aplicación y desarrollo en lo dispuesto en la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial.

Apartado 1)

Se pondrá especial interés en lo referente a la legibilidad de la señalización vertical, composición uniforme con la de los demás carteles y señales, caracteres de tamaño adecuado, y mensajes cortos y concisos.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

Apartado 2)

Se utilizará preferentemente los pictogramas que los mensajes verbales.

Apartado 3)

Se balizarán los tramos de vías afectadas por las medidas de calmado por medio de captafaros retrorreflexivos o luminosos.

Apartado 4)

En las zonas donde se aplique medidas de calmado de tráfico con el objetivo de modificar la trayectoria de la progresión normal de las corrientes vehiculares, las marcas viales deberán ser especialmente retrorreflexivas acompañadas de captafaros de las características mencionadas en el apartado (3) y visibles en ambos sentidos de circulación.

Apartado 5)

Las medidas de calmado de tráfico, denominadas en esta Ordenanza como Bandas Transversales y Resaltos, además de la señalización vertical correspondiente se materializarán las marcas viales acompañadas del material de balizamiento que enmarque y se distinga la zona como una circulación y un uso del viario diferente al resto de vías.

Apartado 6

El fondo del lomo sinusoidal deberá ser de color vivo, preferentemente rojo, materializándose tres puntas de flechas de color blanco, cuya base se iniciará al principio de la rampa y terminará en la cima. De igual modo se establece para las mini mesetas.

Apartado 7

Los resalto peatonales, como norma tomará como fondo el color del pavimento donde se ubica. Materializándose las marcas viales de un paso de peatones reglamentario. No obstante se podrá determinar en los proyectos conformar el fondo de dichos elementos con otro color o textura diferente del pavimento, evitando que se confundan con los lomos o con las mini mesetas.

Artículo 15 *Permanencia del ordenamiento del tráfico*

Los elementos estructurales, señalización y balizamiento que se apliquen en las vías o tramos de vías para calmar el tráfico, tienen un carácter permanente en el ámbito de la mejora de la movilidad viaria. Debiéndose mantener el ordenamiento en perfecto estado acorde con el proyecto técnico que lo avale. En caso contrario se presumiría que dichos elementos, balizamiento y señalización incumplirían las normas de esta Ordenanza y la normativa aplicable en materia de seguridad vial, tráfico y circulación vigente.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

Corresponderá al Ayuntamiento de Marbella llevar un catálogo de los proyectos de medidas de calmado del tráfico que se materialice en los viales de su competencia. Igualmente dicho Ente Local, resolverá las cuestiones que puedan plantearse respecto a la interpretación de los preceptos de la Ordenanza, y fijar, en su caso, con unidad de criterio, las posibles divergencias que surgiesen en su aplicación. Del mismo modo le compete la retirada de los elementos estructurales y de la señalización de las medidas de calmado del tráfico que incumpla los preceptos de esta Ordenanza y normas de superior rango.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA

Las fichas técnicas que contienen los anexos I y II de esta Ordenanza, se informa como las recomendaciones mínimas a seguir en cualquier actuación que se realice en las vías cuyo objetivo específico sea el calmado de tráfico. No obstante, el Ayuntamiento de Marbella podrá realizar modificaciones puntuales a través de los proyectos de calmado del tráfico, mediante la aplicación de medidas estructurales y de señalización, siempre que vayan avalados por informes favorables de las áreas que tengan asumidas las competencias de la seguridad vial, tráfico, circulación e infraestructuras.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA

Aquellos elementos estructurales, medidas, señalización, resaltos de calzada, badenes, bandas reductoras, bandas sonoras materializados en las vías de competencia del Ente Local, instalados antes de la entrada en vigor de esta Ordenanza. Los titulares de las vías o responsables de su instalación y mantenimiento, tendrán el plazo de seis meses para su retirada o adaptación a la presente normativa. Pasado el periodo de tiempo, el Ayuntamiento de Marbella incoará expediente de oficio para la regularización, penalización y legalización de todas aquellas actuaciones que incumplan los preceptos de esta Ordenanza y disposiciones legales en materia de seguridad vial, tráfico y circulación entre otras normas de obligado cumplimiento.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

Transcurrido el periodo de seis meses de la entrada en vigor de esta Ordenanza, el Ayuntamiento de Marbella aplicará en su integridad el régimen disciplinario que la Ley establece para estos casos.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas cuantas disposiciones municipales dictadas con anterioridad por este Ayuntamiento, contravenga lo dispuesto por la presente Ordenanza.

DISPOSICIÓN FINAL

Esta Ordenanza entrará en vigor, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 196 del ROF y del 65.2 de la Ley/85, a los quince días hábiles de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia (B.O.P.).



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

Anexo I

DE LOS ESQUEMAS GRÁFICOS
Y
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
DE
LAS BANDAS TRANSVERSALES Y RESALTOS

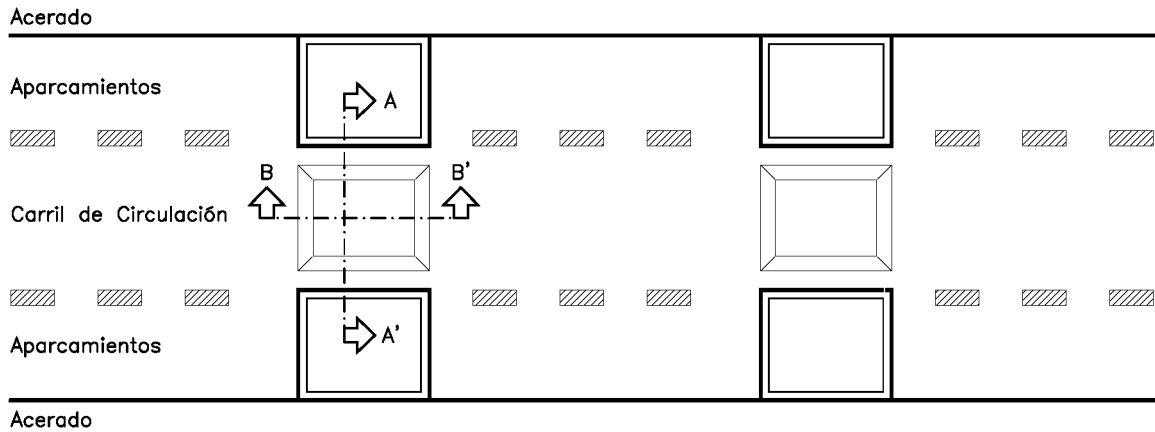
Anexo I. Ficha nº1-BTR

Objeto: Almohada

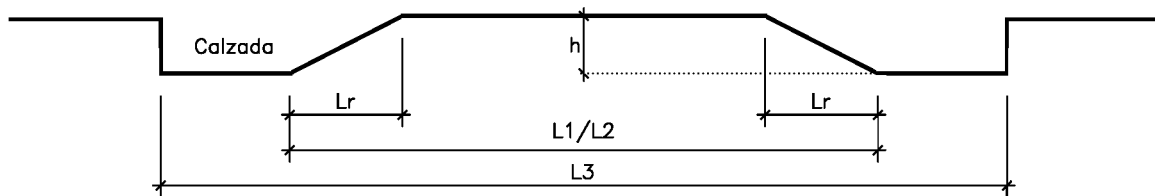
Esquemas gráficos:

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

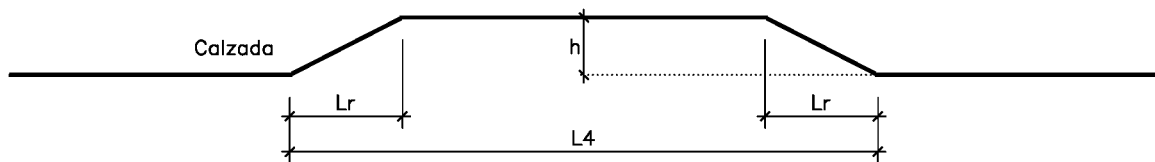
Planta



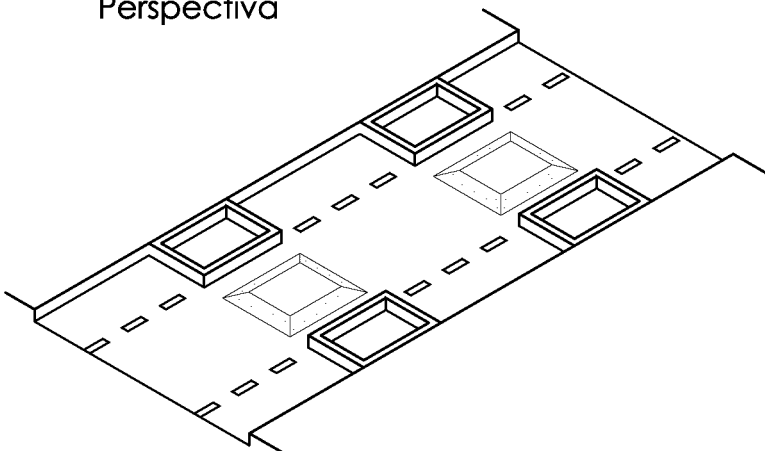
Sección A-A'



Sección B-B'



Perspectiva



Especificaciones Orientativas	
L1 con tráfico pesado (m)	1,90
L2 con tráfico ligero (m)	2,20
L3 ancho calzada (m)	3,25
L4 máx./mín. (m)	3,00/3,60
Lr Rampa lateral (cm)	30
h Altura (cm)	8

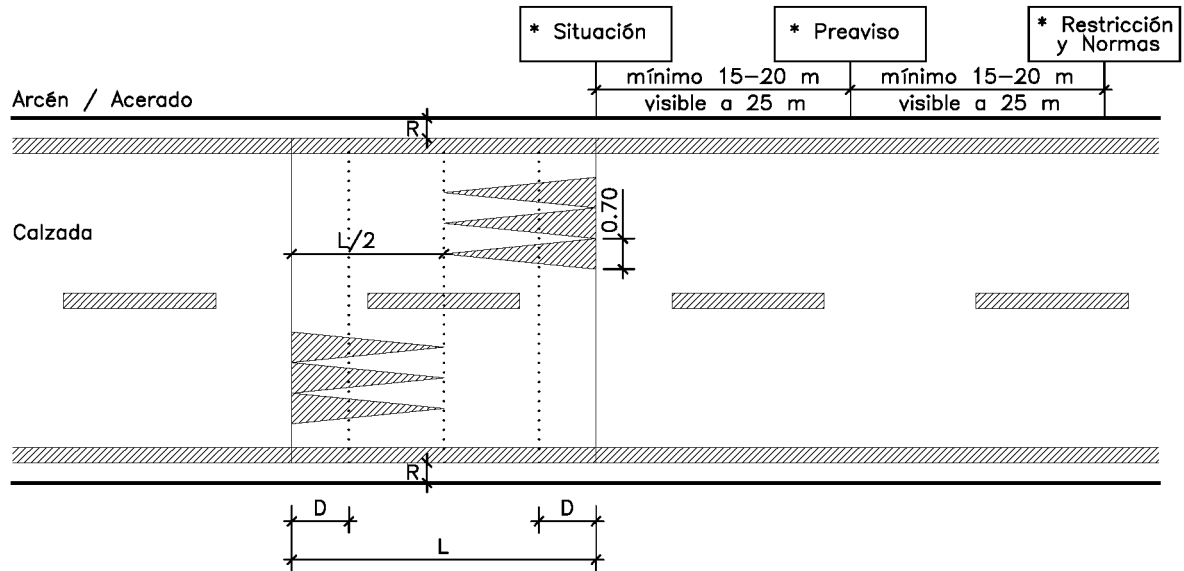
Anexo I. Ficha nº2-BTR

Objeto: Lomo o Resalto Calzada Sinusoidal

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

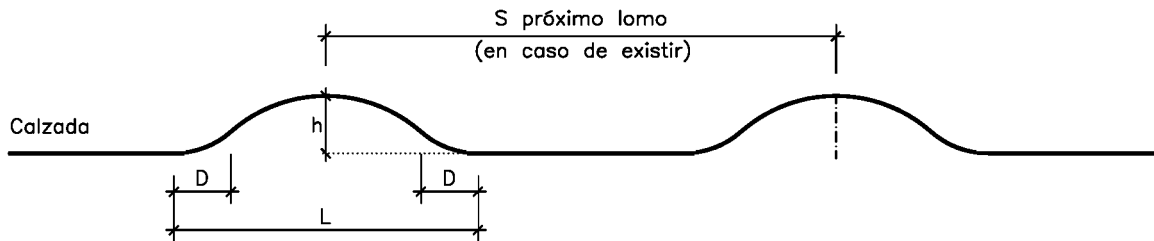
Esquemas gráficos:

Planta

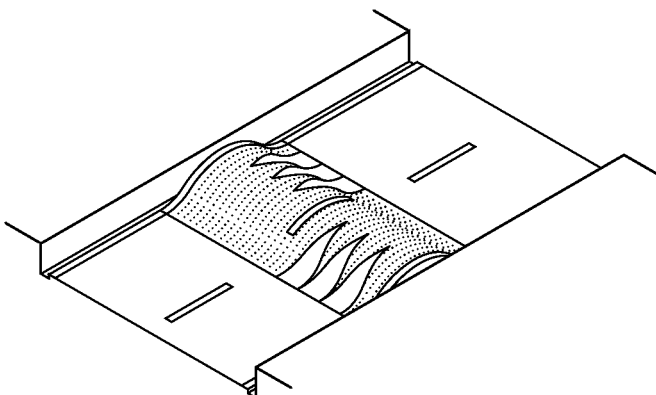


* Señalización: Variable en función del estudio de "Seguridad Activa"

Sección



Perspectiva



Especificaciones			
Velocidad máx. Km/h	20	30	50
S Separación entre lomos (m) *	30	50	80/100
L Longitud (m)	3,36	4,80	12,00
h Altura (cm)	12		
D Suavizado de sinusoide máx/mín. (cm)	15/25		
R Retranqueo aguas pluviales	según Dirección Facultativa		

* Parámetro variable en función del estudio de "Seguridad Activa".

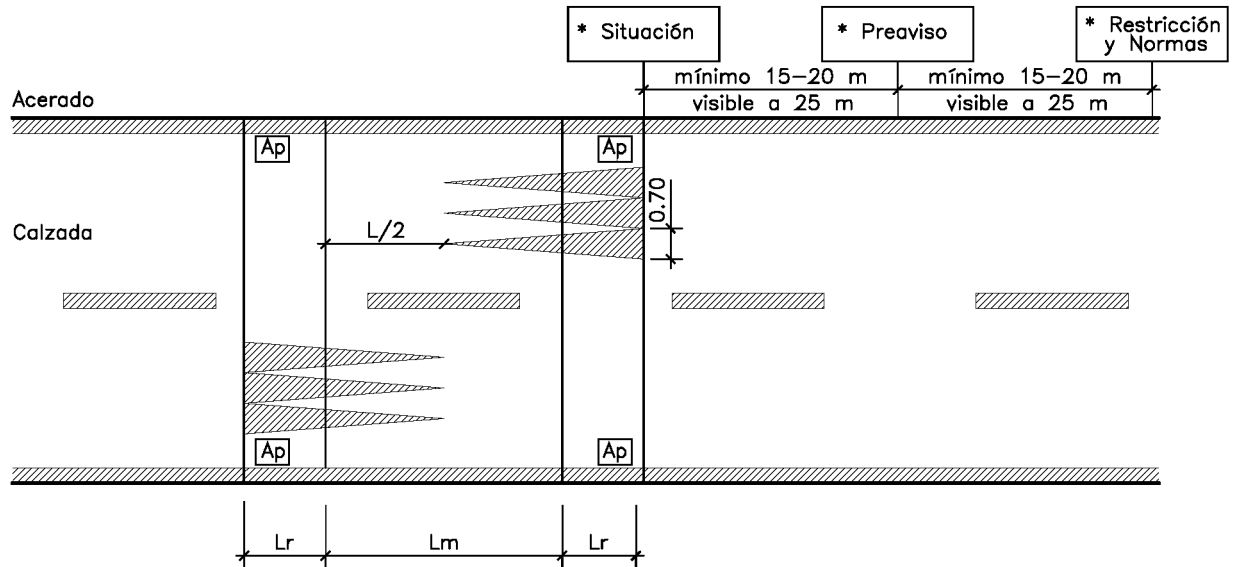
Anexo I. Ficha nº3-BTR

Objeto: Mini meseta o Resalto Calzada Trapezoidal

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

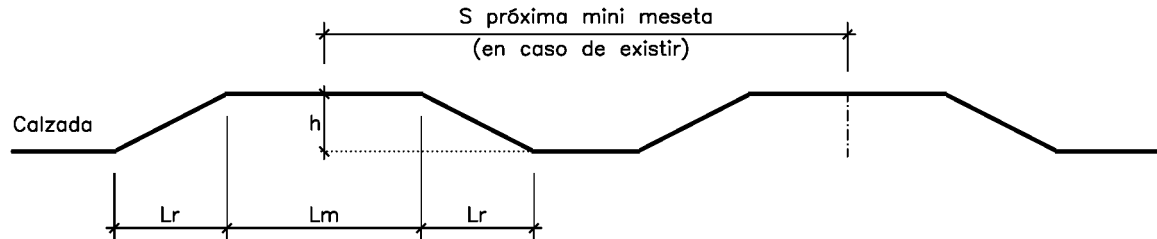
Esquemas gráficos:

Planta

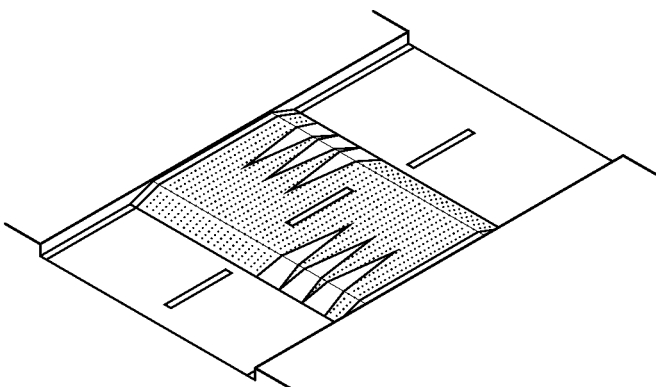


* Señalización: Variable en función del estudio de "Seguridad Activa"

Sección



Perspectiva



Especificaciones			
Velocidad máx. Km/h	20	30	50
S Separación entre mini mesetas (m) *	30	50	80/100
Lm Longitud meseta(m)	≤ 4 *		
Lr Longitud rampa (m)	0,70	1,00	2,50
Pendiente	14%	10%	4%
h Altura (cm)	10		
Ap Paso aguas pluviales	según Dirección Facultativa		

* Parámetro variable en función del estudio de "Seguridad Activa".

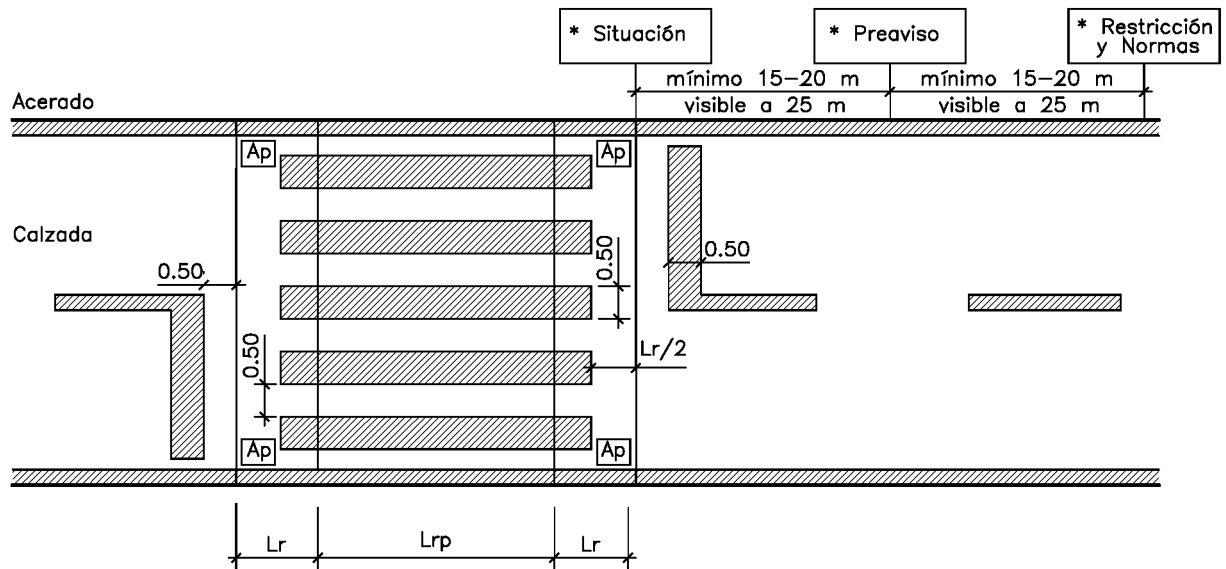
Anexo I. Ficha nº4-BTR

Objeto: Resalto Peatonal

Esquemas gráficos:

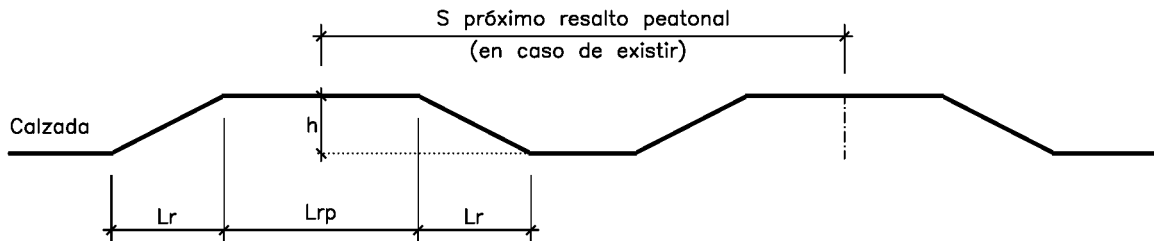
AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

Planta

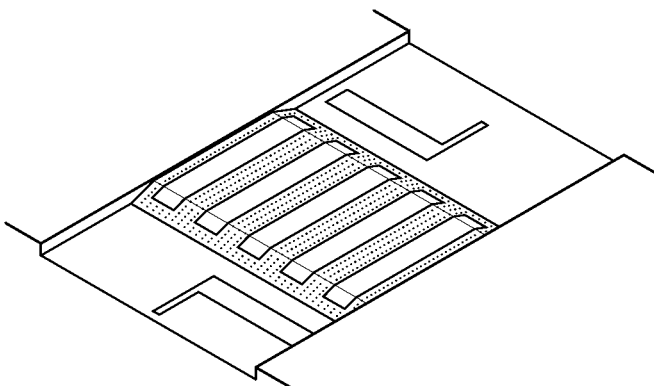


* Señalización: Variable en función del estudio de "Seguridad Activa"

Sección



Perspectiva



Especificaciones			
Velocidad máx. Km/h	20	30	50
S Separación entre resaltos peatonales (m) *	30	50	80/100
Lm Longitud resalto peatonal (m)	≥ 4		
Lr Longitud rampa (m)	0,70	1,00	2,50
Pendiente	14%	10%	4%
h Altura (cm)	10 **		
Ap Paso aguas pluviales	según Dirección Facultativa		

* Parámetro variable en función del estudio de "Seguridad Activa".

** Parámetro variable en función de la cota de acerado.

Anexo I. Ficha nº5-BTR

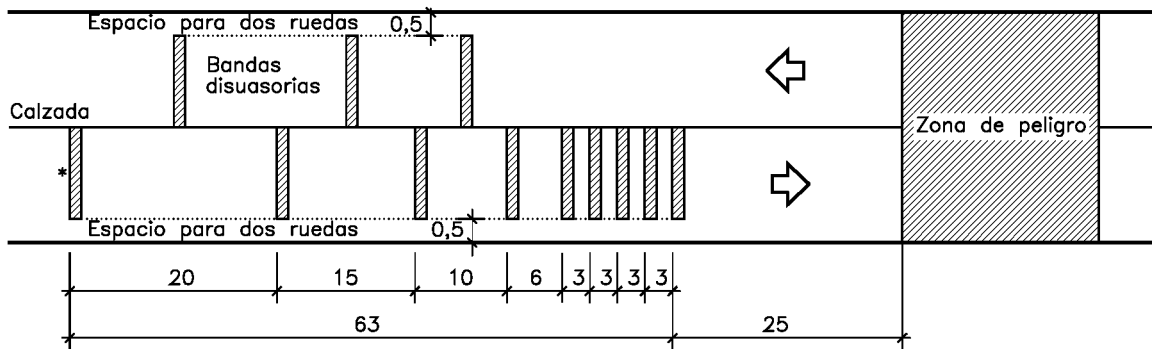
Objeto: Bandas de Alerta Sinusoidal y Bandas Sonoras (Resaltos)

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

Esquemas gráficos:

Planta (válido para los dos tipos)

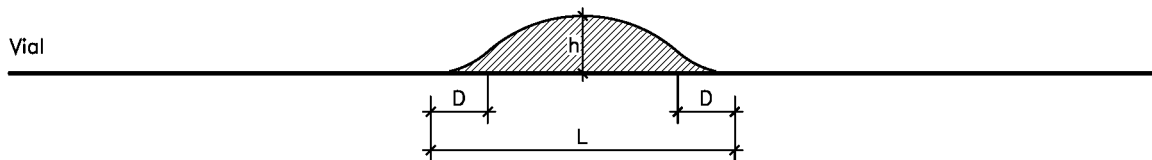
(1*) Para áreas urbanas (modelo orientativo), transición de $\geq 60\text{Km/h}$ a $< 60\text{Km/h}$



* Bandas

(1*) Otros tipos de distribución de las Bandas de Alerta se establecerán en función del estudio de la "Seguridad Activa".

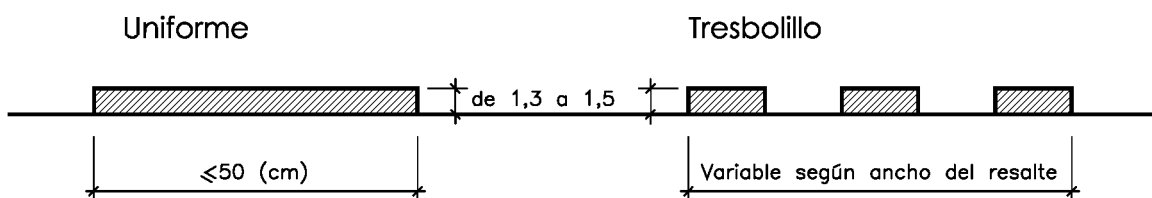
Sección sinusoidal



Especificaciones Orientativas			
Velocidad máx. Km/h	30	40	50
h Altura (cm)	≤ 7	≤ 5	≤ 3
L Longitud (cm) *	≤ 120	≤ 90	≤ 60
D Suavizado de senoide	Según fabricante		

* Se refiere a la longitud medida en paralelo al eje longitudinal de la calzada.

Sección longitudinal al eje de calzada Banda Sonora





AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

Anexo II

DE LOS ESQUEMAS GRÁFICOS
Y
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS
DE
LOS ELEMENTOS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURALES

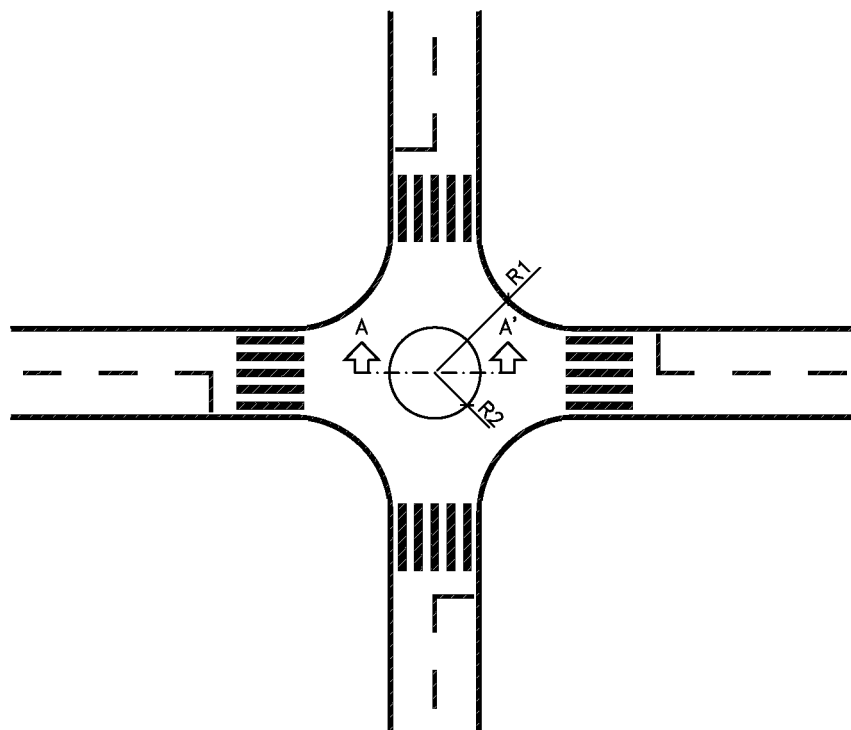
Anexo II. Ficha nº1-EOE

Objeto: Glorieta Área 30

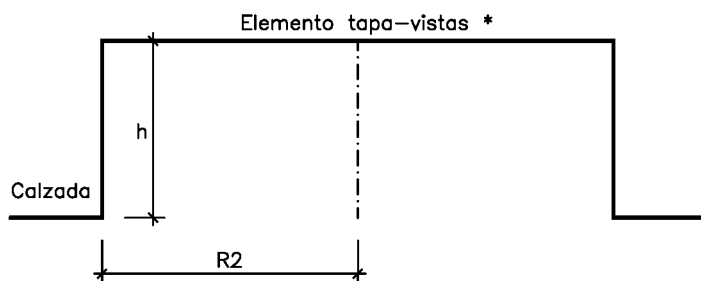
Esquemas gráficos:

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

Planta



Sección A-A'

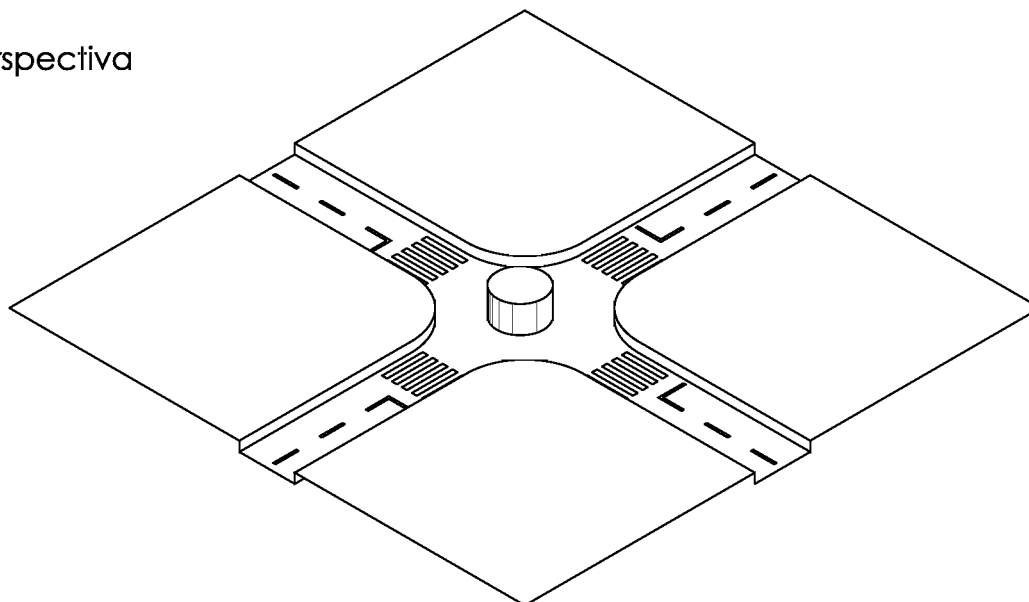


* El elemento tapa-vistas tendrá un tratamiento arquitectónico acorde con el entorno.

Especificaciones Orientativas	
R1 Exterior	R1
R2 Radio interior **	R2
h Altura mín. (m)	1,50

** Este parámetro se establecerá en función de los radios de giro de los vehículos para los que esté destinado el vial.

Perspectiva



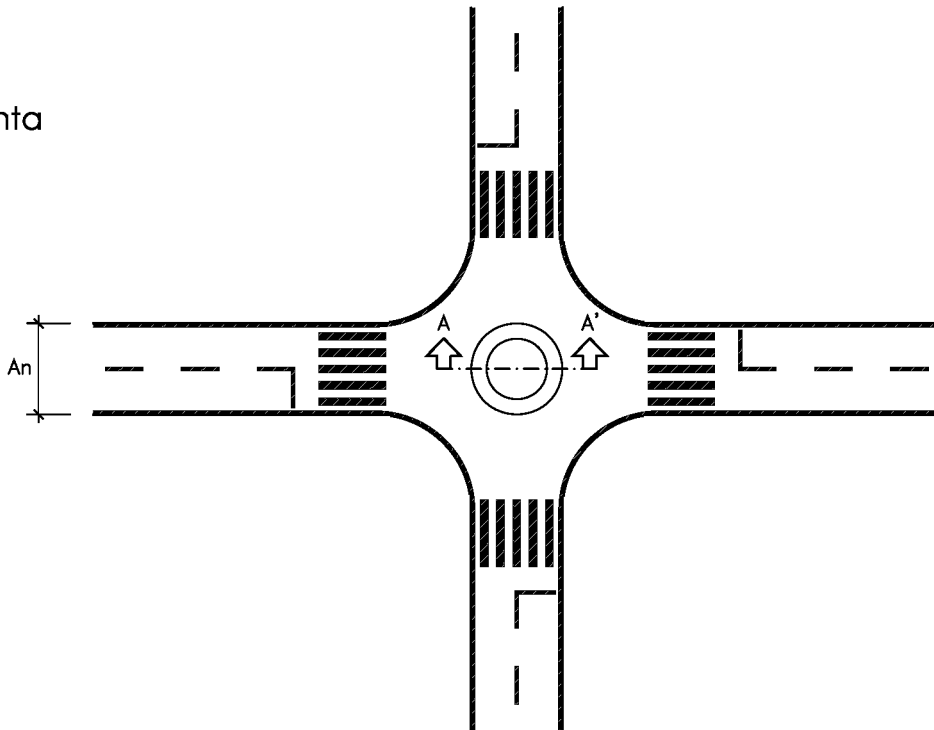
Anexo II. Ficha nº2-EOE

Objeto: Miniglorietas

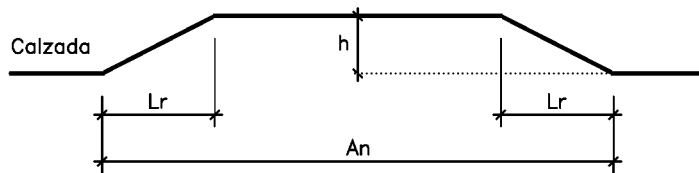
Esquemas gráficos:

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

Planta

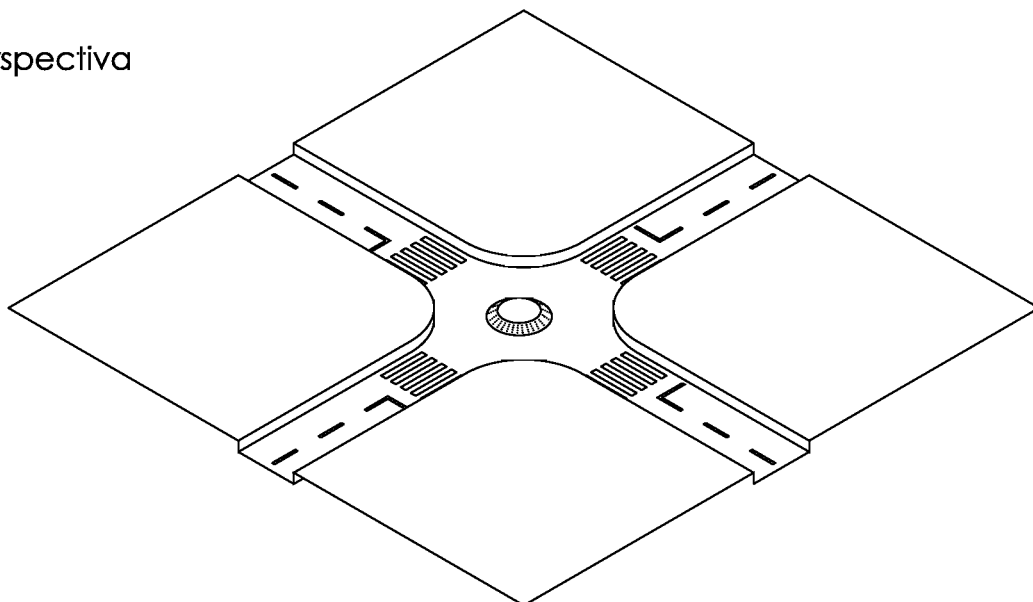


Sección A-A'



Especificaciones Orientativas	
An Ancho del vial	An
Lr Longitud rampa (m)	1,20
Pendiente	10%
h Altura (cm)	12

Perspectiva



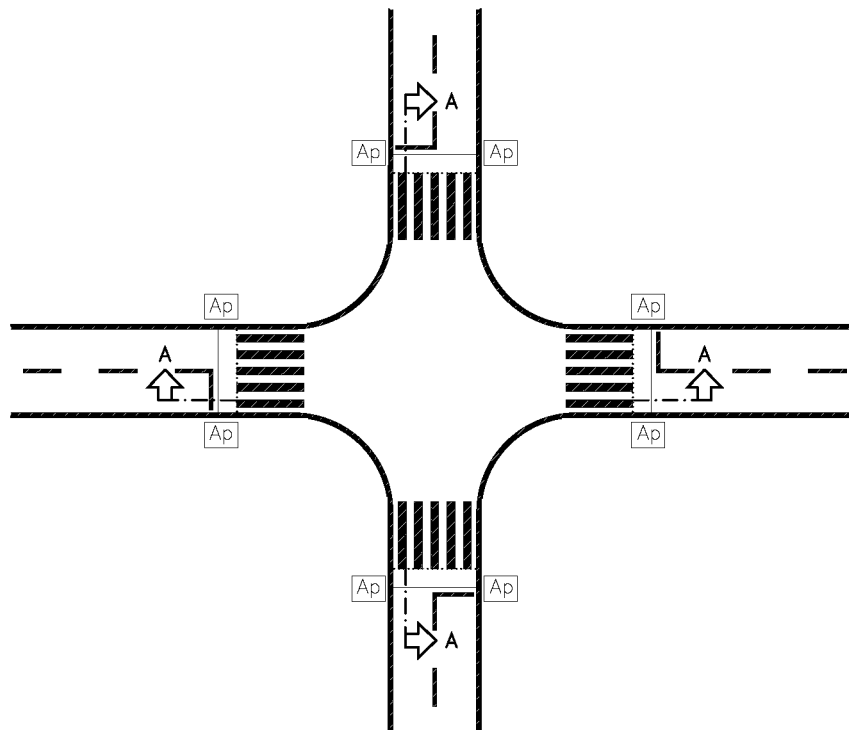
Anexo II. Ficha nº3-EOE

Objeto: Mesetas

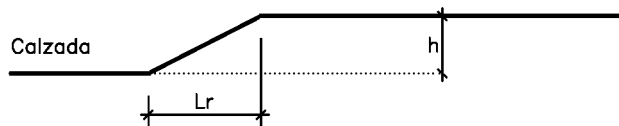
Esquemas gráficos:

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

Planta



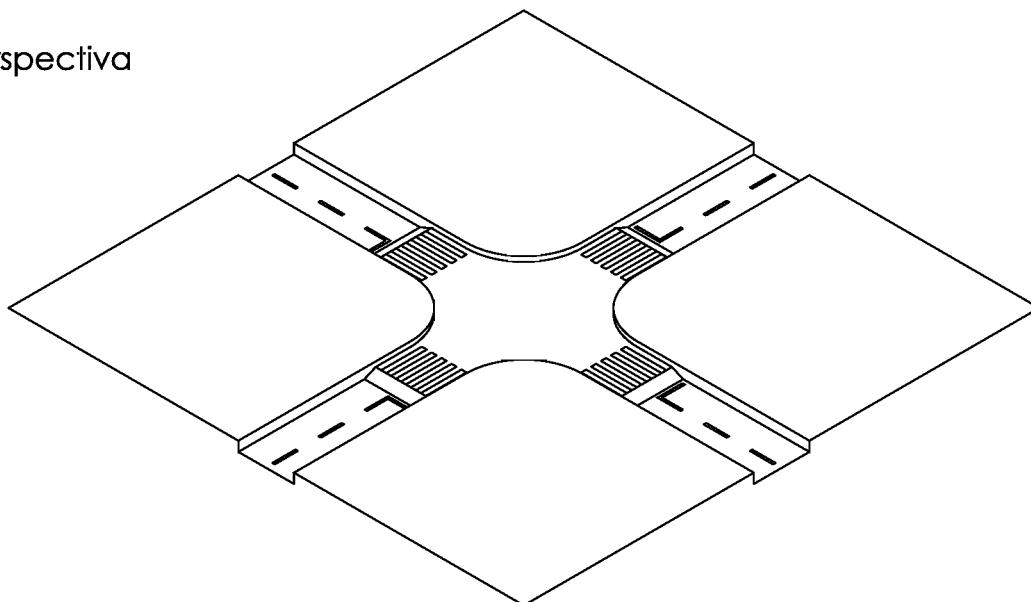
Sección A



Especificaciones Orientativas

Lr rampa lateral (m)	0,70
Pendiente	14%
h Altura (cm)	10
Ap Paso aguas pluviales	según Dirección Facultativa

Perspectiva



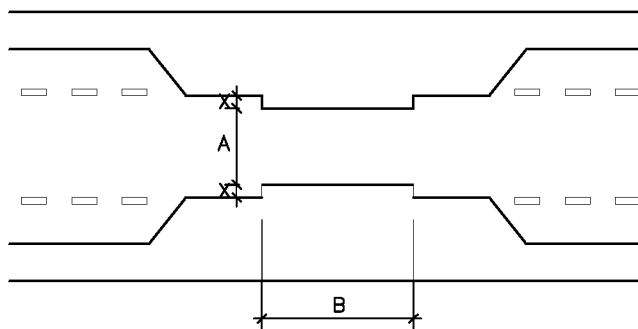
Anexo II. Ficha nº4-EOE

Objeto: Estrechamientos

Esquemas gráficos:

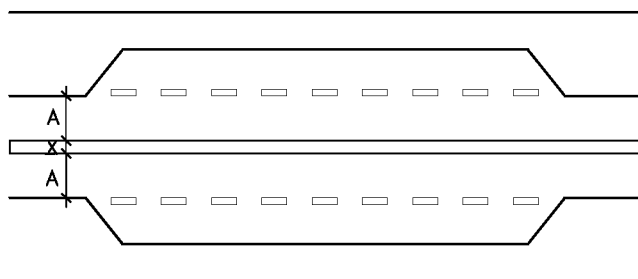
AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

Estrechamiento con lenguas enfrentadas



Especificaciones Orientativas	
A (m) 1 carril	3,25
A (m) 2 carriles	6,50
B (m)	de 5 a 10
X	Variable

Estrechamiento con mediana central



Especificaciones Orientativas	
A (m) 1 carril	3,25
X	Variable

Nota:

Estos esquemas son indicativos, pudiendose estudiar distintas soluciones que obtengan como resultado un estrechamiento funcional.

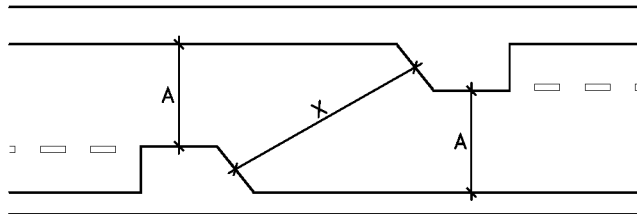
Anexo II. Ficha nº5-EOE

Objeto: Zig-Zag

Esquemas gráficos:

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

Estrechamiento con lenguas enfrentadas



Especificaciones Orientativas	
A (m) 1 carril	3,25
A (m) 2 carriles	6,50
X	Variable *

* La longitud X dependerá del radio de giro necesario para cada actuación.

Nota:

Este esquema es indicativo, pudiendose estudiar distintas soluciones que obtengan como resultado un cambio de alineación de calzada funcional.

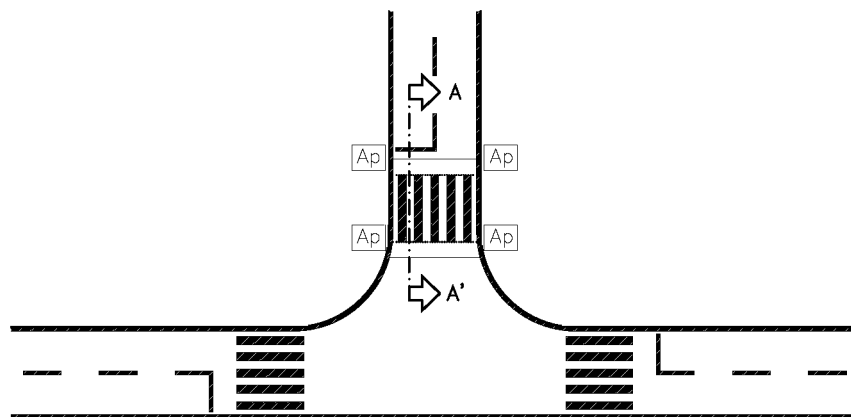
Anexo II. Ficha nº6-EOE

Objeto: Puerta - Barrera

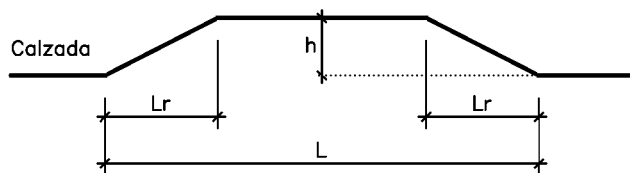
Esquemas gráficos:

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

Planta



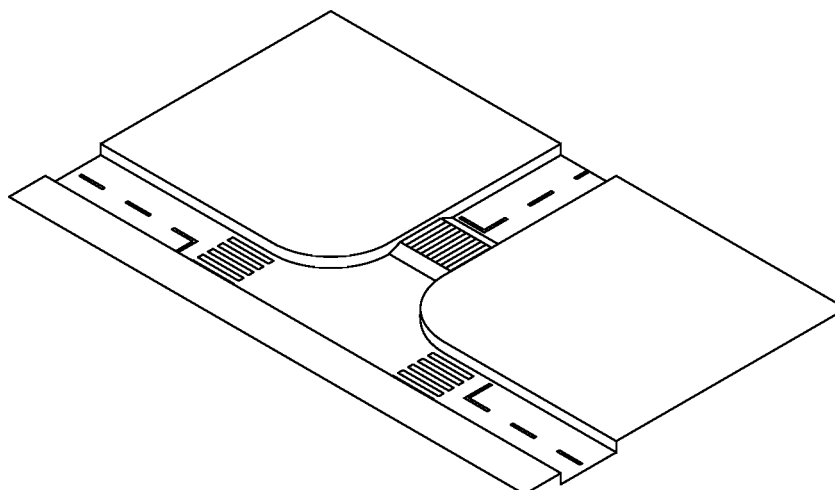
Sección A-A'



Especificaciones	
Velocidad máx. (Km/h)	30
L Longitud (m)	≥ 4 *
Lr Longitud rampa (m)	1,00
Pte Pendiente	10%
h Altura (cm)	10
Ap Paso aguas pluviales	según Dirección Facultativa

* La longitud L podrá depender de la singularidad del vial.

Perspectiva



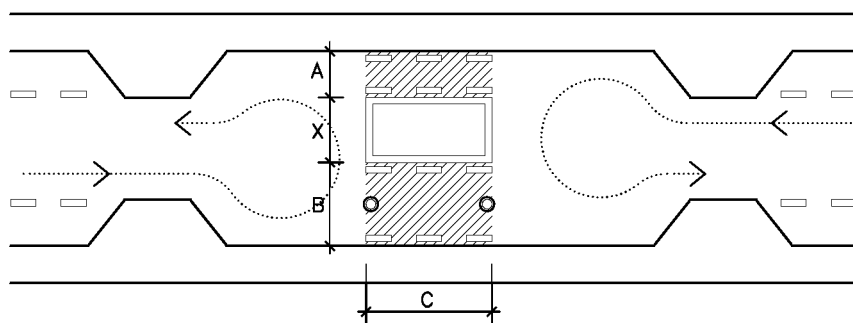
Anexo II. Ficha nº7-EOE

Objeto: Fondo de Saco

Esquemas gráficos:

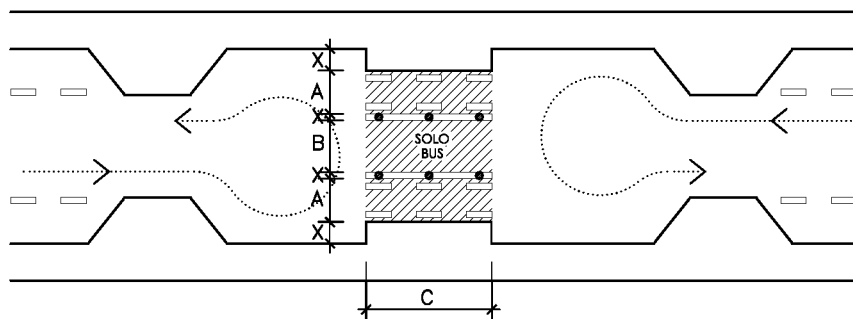
AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

Fondo de saco con exención del tráfico ciclista y emergencias



Especificaciones Orientativas	
A (m)	1,35
X	Variable
B (m)	3,25
C (m)	5,00 a 10,00
⊙	Obstáculo móvil

Fondo de saco con exención del tráfico ciclista, bus y emergencias



Especificaciones Orientativas	
A (m)	1,35
X	Variable
B (m)	3,25
C (m)	5,00 a 10,00
●	Obstáculo fijo

Nota:

Estos esquemas son indicativos, pudiendose estudiar distintas soluciones que obtengan como resultado un fondo de saco funcional.

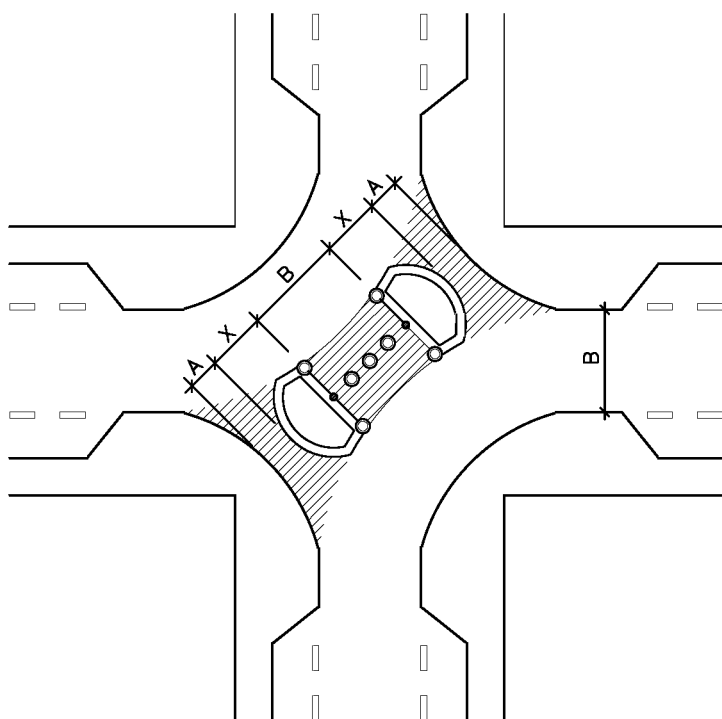
Anexo II. Ficha nº8-EOE

Objeto: Diagonal

Esquemas gráficos:

AYUNTAMIENTO DE MARBELLA
Área de Seguridad Vial

Diagonal con exención del tráfico ciclista y emergencias



Especificaciones Orientativas	
A (m)	1,35
X	Variable
B (m)	Ancho calzada
⊙	Obstáculo móvil
●	Obstáculo fijo

Nota:

Este esquema es indicativo, pudiendose estudiar distintas soluciones que obtengan como resultado una diagonal funcional.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

Anexo III

DEFINICIONES DE LOS TERMINOS
EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y CIRCULACIÓN
UTILIZADOS EN ESTA ORDENANZA
Y
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍAS CONSULTADAS



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

DEFINICIONES DE LOS TÉRMINOS UTILIZADOS EN ESTA ORDENANZA

A los efectos de esta Ordenanza, se entiende por:

1. **Ordenación.**- Se entiende por ordenación de la circulación, como la aplicación de medidas tendentes a organizar y distribuir el uso de las infraestructuras viarias y sus equipamientos por los usuarios con relación al “ESPACIO”.
2. **Regulación.**- Se entiende por regulación de la circulación, como la aplicación de medidas tendentes a distribuir y organizar la circulación con relación al “TIEMPO”.
3. **Peatón.**- Persona, que sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos de ámbito de aplicación de la legislación vigente en materia de circulación y seguridad vial. Se considera también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de un impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y los impedidos que circulan al paso en una silla de rueda, con o sin motor.
4. **Usuario.**- Se considera usuario en materia de circulación y seguridad vial a los peatones, conductores y viajeros que transitan por las vías abiertas al tráfico sin más limitaciones que las que imponen la reglamentación vigente.
5. **Las tres “E”.- Engineering o Ingeniería.**- La planificación, construcción y mantenimiento de las vías, de los vehículos y de sus respectivos complementos **Education o Educación.**- Es el conjunto de acciones educativas, formativas y divulgativas tendentes a formar, informar y actualizar los conocimientos de todos los usuarios. **Eforcement o Aplicación de la Ley.**- La creación de normas de comportamiento vial y su aplicación.
6. **Seguridad Vial.**- Podemos definir la seguridad vial como la consecución de un usuario con conocimientos y habilidades suficientes que, en estado físico y psíquico adecuado, circule a pie o en un vehículo diseñado y conservado correctamente por unos itinerarios debidamente planificados, mantenidos y señalizados en un entorno social concienciado del problema y colaborante a la hora de encontrar soluciones más adecuadas, para conseguir una “circulación con el menor riesgo”.
7. **Velocidad adecuada.**-Es aquella que nos permite detener el vehículo en el espacio visible a nuestro frente sin poner en peligro a los demás usuarios y a nosotros mismos.
8. **Velocidad excesiva.**- Es aquella velocidad que sin incumplir ninguna normativa ni señalización no es la más adecuada por las circunstancias del tráfico, vía, factor humano o inclemencias del tiempo.
9. **Exceso de velocidad.**- Se produce cuando circulamos a una velocidad por encima de las velocidades genéricas o no respetamos un límite de velocidad establecido en señales verticales, luminosas o marcas viales.
10. **Intensidad.**- Se denomina así, al número de vehículos que pasan por un espacio concreto del viario, IMH se refiere a la hora de más intensidad de tráfico durante el día y IMD, se refiere al día de mayor intensidad registrado.



AYUNTAMIENTO DE MARBELLA

11. **Zona Progresión Normal.**- Se refiere a la zona del viario donde las corrientes vehiculares avanzan longitudinalmente al eje de calzada sin modificar su trayectoria ni realización de maniobras.
12. **Zona Aproximación.**- Dependiendo de la longitud de la vía, se establece inmediatamente después de la zona de progresión normal, hasta el inicio de la zona de franqueo.
13. **Zona Franqueo.**- Se inicia en las inmediaciones de la línea de detención de cruces, intersecciones, pasos de peatones, ciclistas etc., y termina una vez rebasado estos.
14. **Puerta Semiótica.**- Entrada a una zona donde se produce un cambio social mediante el entorno (mobiliario urbano, zona verde, textura pavimento, iluminación) o la conducta cívica y vial a seguir. La jerarquía funcional cambia drásticamente.

FUENTES CONSULTADAS Y BIBLIOGRAFÍA

1. Ley de Bases 18/1989, el Real Decreto Legislativo 339/1990, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
2. Real Decreto 1428/03 y siguientes que se aprueba el Reglamento General de Circulación.
3. Ordenanza de Tráfico del M.I. Ayuntamiento de Marbella
4. Instrucciones de la Dirección General de Obras Públicas de la Comunidad Valenciana
5. Instrucciones de Vía Pública del Ayuntamiento de Madrid
6. Ordenanza Reguladora de Medidas de Moderación de Velocidad Ayuntamiento de Málaga
7. Ordenanza del PGOU de la Ciudad de Marbella
8. Nuevo Código Circulación Italiano, Reglamento de Ejecución y Aplicación referente a los “desaceleradores de velocidad”.
9. Guía Calmar el Tráfico de Conservation Law Foundation (Massachusetts EUA)
10. Instrucciones Técnicas Señalización Ayuntamiento de Alcobendas (Madrid)
11. Recomendaciones del Ministerio de Fomento en su Monografía “Calmar el Tráfico” de Alfonso Sanz Aludan y sus referencias bibliográficas que acompaña a la obra.

Vale,