

Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: San Cristóbal de La Laguna.

Exp. nº: 11704/2012; Nombre del infractor: Cristian Francisco Hernández Ramos; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: Santa Cruz de Tenerife.

Exp. nº: 11703/2012; Nombre del infractor: Molsés González González; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: Puerto de La Cruz.

Exp. nº: 10485/2012; Nombre del infractor: Paolo Manzi; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: Adeje.

Exp. nº: 9695/2012; Nombre del infractor: José Daniel Sánchez García; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: San Cristóbal de La Laguna.

Exp. nº: 9693/2012; Nombre del infractor: Cristian David Ocampo Arenas; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: Santa Cruz de Tenerife.

Exp. nº: 9684/2012; Nombre del infractor: Blanca Alza Alcanax; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: Santa Cruz de Tenerife.

Exp. nº: 6528/2012; Nombre del infractor: Omar Santana Barreto; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: Santa Cruz de Tenerife.

Exp. nº: 4787/2012; Nombre del infractor: Rubén Pérez Guanche; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: Santa Cruz de Tenerife.

Exp. nº: 4662/2012; Nombre del infractor: Julio César Carvajal Mendiverso; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: San Cristóbal de La Laguna.

Exp. nº: 3732/2012; Nombre del infractor: Tanaud Pérez Espinosa; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: San Cristóbal de La Laguna.

Exp. nº: 3625/2012; Nombre del infractor: Roberto Díaz Rodríguez; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: Santa Cruz de Tenerife.

Exp. nº: 15000; Nombre del infractor: Ana Carolina Hethencourt Goya; Infracción: art. 38.3 de la Ley 9/1998, de 22 de julio, sobre Prevención, Asistencia e Inserción Social en materia de Drogodependencia; Importe de la sanción: 90,00 €; Población de su domicilio: San Cristóbal de La Laguna.

San Cristóbal de La Laguna, a 6 de febrero de 2013.

El Concejal Delegado de Seguridad Ciudadana y Movilidad (Decreto 1519/2011, de 4 de julio), José Alberto Díaz Domínguez.

ANUNCIO

2600

1434

Por medio del presente, se hace público para general conocimiento que el Excmo. Ayuntamiento Menor, el día 11 de octubre de 2012, adoptó el acuerdo de aprobar provisional, y definitivamente para el caso de que no se presentaran reclamaciones, la Ordenanza Municipal reguladora de la instalación de reducciones de velocidad y bandos transversales de alerta en las vías del municipio de San Cristóbal de La Laguna.

En cumplimiento de lo dispuesto en el art. 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, art. 56 del R.D. Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Disposiciones Legales vigentes en materia de Régimen Local, y art. 7.1.e) del Reglamento Orgánico de este Excmo. Ayuntamiento, aprobado el día 16 de abril de 2009, se sometió el expediente a información pública por plazo de 30 días y, habida cuenta de que no se han presentado reclamaciones, el acuerdo plenario antes citado de 11/10/2012 queda elevado a definitivo, siendo el texto íntegro de la Ordenanza el que se recoge a continuación:

"Ordenanza reguladora de la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en las vías del municipio de San Cristóbal de La Laguna.

Exposición de motivos.

En los últimos años, el incremento del tráfico en las vías urbanas de San Cristóbal de La Laguna, ha llevado a la necesidad de adopción de medidas, de diversa naturaleza dirigidas a garantizar la seguridad de los peatones y también la tranquilidad de los vecinos afectados por la circulación. Asimismo se analizan diferentes iniciativas que redunden en este ámbito de interés, destacando entre ellas, la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en distintas vías municipales. Sin embargo, más allá de su efectividad inmediata, la demanda vecinal creciente para la implantación de estos recursos obliga a realizar una regulación que, con carácter general, establezca cuándo, dónde y con qué requerimientos técnicos pueden ser instalados.

La regulación de los aspectos técnicos se encuentra recogida en una norma técnica estatal que fija los criterios para la red de carreteras del Estado. Se trata de la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

Esta Instrucción persigue garantizar la seguridad del tráfico mediante la implantación de medios adicionales que, junto a la señalización vial, contribuyan a reducir la velocidad y a aumentar la atención en la conducción en determinados tramos de carreteras. Al mismo tiempo, su finalidad es normalizar los criterios para la proyección e instalación de reductores

de velocidad y de bandas transversales de alerta, que puedan coadyuvar a conseguir dichos objetivos.

Esta norma estatal no es directamente aplicable sobre las vías municipales, pero no concurriendo singularidades en el municipio que impongan cambio alguno, se considera que su contenido es el más adecuado para regular la implantación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en San Cristóbal de La Laguna.

En este sentido y con el objeto de no crear confusión a los conductores y, en general, usuarios de las vías públicas, se considerarán los dos tipos diferenciados de dispositivos establecidos para la Red de Carreteras del Estado, esto es, aquellos en los que la finalidad es mantener una velocidad reducida de circulación a lo largo de ciertos tramos y aquellos en los que la finalidad es la advertencia a los usuarios de la necesidad de realizar alguna acción preventiva. El primer grupo lo componen los «reductores de velocidad» (cuyas ventajas destacadas son el mantenimiento efectivo de la velocidad en valores reducidos y la identificación y protección de los pasos de peatones) y el segundo las bandas transversales de alerta.

Título I. Disposiciones generales.

Artículo 1.- Objeto y ámbito de aplicación.

Constituye el objeto de la presente Ordenanza el establecimiento de los criterios técnicos para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta que se instalen en las vías de titularidad municipal.

Artículo 2.- Categorías de la red viaria municipal.

A los efectos de aplicación de esta Ordenanza, se realiza la siguiente categorización de la red viaria municipal:

- a.- Autopistas y autovías: sirven para altos volúmenes de tráfico en desplazamientos interurbanos, con separación de calzadas para cada sentido.
- b.- Carreteras: sirven para desplazamientos de largo recorrido y no tienen separación de calzadas.
- c.- Vías urbanas principales: integran la red urbana de primer orden.

d.- Vías secundarias: su función fundamental es comunicar entre sí las vías más importantes y dar acceso a la red de calles ordinarias.

e.- Calles ordinarias: tienen como función vial principal la de encauzar el tráfico hasta las actividades.

f.- Caminos y pistas.

Artículo 3.- Procedimiento.

Corresponde al Área con atribuciones en materia de conservación y mantenimiento de las vías de titularidad municipal, previo informe de los servicios técnicos responsables del tráfico y seguridad vial, la resolución y correspondiente instalación de los reductores de velocidad y/o bandas transversales de alerta.

Título II. Reductores de velocidad (RDV).

Artículo 4.- Definición.

Son dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura, cuya finalidad es la de mantener unas velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía.

Su efectividad reside en el hecho de crear una aceleración vertical en los vehículos al atravesar los dispositivos, que transmite incomodidad a los conductores y ocupantes cuando se circula a velocidades superiores a las establecidas.

1. Los Reductores de Velocidad (RDV), más comúnmente utilizados, se clasifican, atendiendo a su geometría, en los siguientes tipos:

a.- Reductores de Velocidad de sección transversal trapezoidal (paso peatonal sobreelevado). Estos dispositivos cumplen la función de pasos peatonales, situándose su rasante a un nivel ligeramente superior al del firme. A efectos legales le son de aplicación las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad.

b.- Reductores de Velocidad de lomo de asno. Son dispositivos de sección transversal de segmento circular.

2.- Atendiendo a su ejecución, se pueden diferenciar los siguientes:

a.- Ejecutados totalmente in situ.

b.- Prefabricados.

Capítulo I. Criterios de implantación.

Artículo 5.- Ubicación.

Los Reductores de Velocidad contemplados en estas especificaciones tienen como misión mantener una velocidad que ya debería haberse visto reducida con otras medidas (por ejemplo: señalización, glorietas, etc.), normalmente dispuestas al principio de la travesía o tramo.

La distancia entre Reductores de Velocidad consecutivos deberá estar comprendida entre 50 y 200 m, si bien se procurará que no supere los 150 m.

Artículo 6.- Limitaciones.

No podrán instalarse Reductores de Velocidad salvo justificación técnica en los siguientes casos:

1.- En los tramos de la red que no tengan consideración de travesía, de acuerdo con las especificaciones de la legislación autonómica en materia de carreteras. No obstante y a estos efectos podrán considerarse como travesías aquellos tramos cuyo régimen de circulación, tráfico y usos sean similares al de éstas y su velocidad sea inferior a 50 km/h.

2. En puntos del viario donde por 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.

3. En los puentes o túneles u otras obras de fábrica singulares, y en los 25 m anteriores o posteriores.

4. En curvas de visibilidad reducida y sus proximidades, rusante de visibilidad reducida y sus proximidades y pasos a nivel.

5. En tramos de la vía que por sus características estructurales no permita a un conductor percibirse de la situación de los mismos en el espacio, y sea la señalización, el balizamiento o la iluminación de calzada insuficientes para cumplir dicho objetivo.

6. En los tramos de vías con pendiente superior al 5 por ciento.

7. En vías cuya longitud sea inferior a 200 m.

8. En los tramos de vías en que existan más de 2 carriles de circulación, salvo que exista mediana no franqueable de separación de sentidos.

9. En los primeros 50 metros del comienzo de la vía cuando no exista "puerta de entrada" (sección en la que se garantiza una velocidad moderada).

10. En la zona de franqueo de salida de inmuebles, parcelas, caminos privados, vías de servicio, carriles especiales si lo existieran como carril bici.

11. En la zona de franqueo de cruces, intersección, paradas de transporte colectivo, carga y descarga o zona reservada para ciertos tipos de usuarios o servicios de emergencias.

12. En las proximidades de las intersecciones no se colocarán Reductores de Velocidad del tipo «lomo de asno» para evitar que los peatones puedan confundirlos con pasos peatonales. En este caso sólo pueden ser utilizados los Reductores de Velocidad de tipo trapezoidal, siempre que existan pasos de peatones.

13. En las proximidades de los reductores trapezoidales (paso peatonal sobreelevado) quedará prohibido la instalación de otros reductores de velocidad para evitar confundirlos con los primeros.

14. En tramos de vías con una considerable IMD de tráfico (superior a 5.000 vh o intensidad horaria punta superior a 300 vh y superior a 300 vh pesados).

Capítulo II. Criterios de diseño.

Artículo 7.- Materiales de construcción.

La calidad de los materiales empleados en la construcción deberá garantizar su estabilidad, unión a la calzada, indeformabilidad y durabilidad.

Para los Reductores de Velocidad fabricados in situ se consideran materiales adecuados el hormigón, cuya textura superficial estará comprendida entre 0,6-0,9 según NIT-335 o materiales de componente asfáltico. El coeficiente de rozamiento superficial para los fabricados con componentes asfálticos será al menos del 65% según la especificación para la calidad de obra terminada indicada en los Art. 540, 542 y 543 del PG3.

En los prefabricados los materiales suelen ser de caucho o derivados y materiales plásticos, y la sujeción a la capa de rodadura se realiza mediante tornillos o adhesivos químicos que garantizan su total fijación.

Artículo 8.- Geometría.

Para la implantación en tramos donde las velocidades requeridas estén comprendidas entre 30 y 50 km/h, las características geométricas de los distintos tipos de reductores, serán:

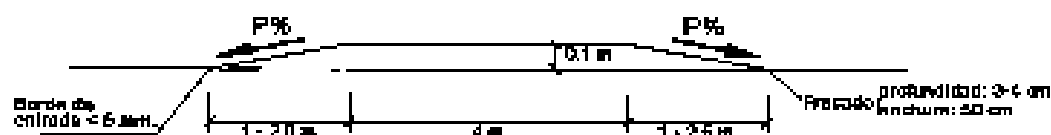
a.- Paso elevado sobreelevado (reductor trapezoidal). El perfil longitudinal del Reductor de Velocidad trapezoidal comprende una zona sobreelevada y dos partes en pendiente, llamadas rampas, formando un trapecio.

Sus dimensiones serán:

- Altura: 10 cm \pm 1 cm.

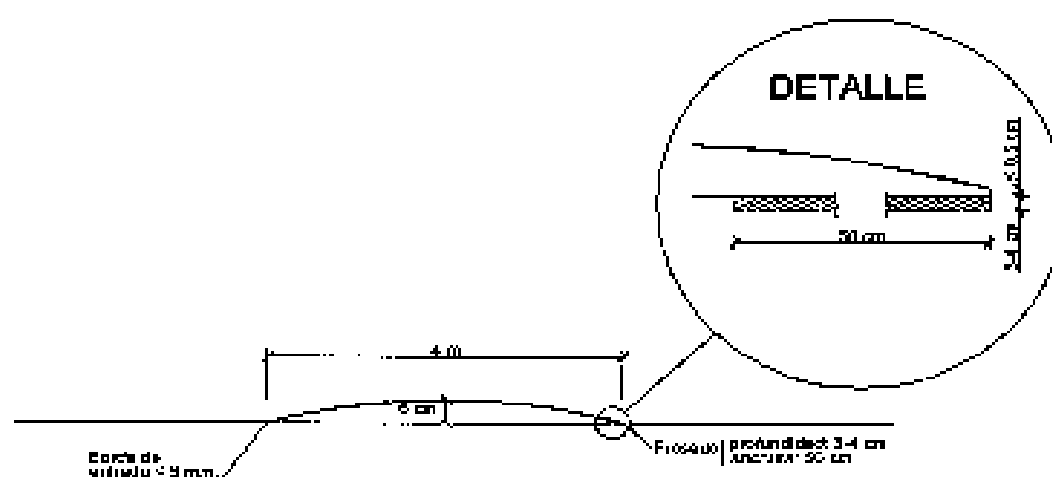
- Longitud de la zona elevada: 4 m \pm 0,20 m (en casos excepcionales se autorizarán longitudes inferiores, hasta un mínimo de 2,5 m).

- Longitud de las rampas: Entre 1 y 2,5 m (un metro para el caso de zona 30%, un metro y cincuenta centímetros cuando se señalicen para 40 km/h, y dos metros cincuenta centímetros para velocidad igual a 50 km/h).



b.- Reductor tipo "lomo de asno" in situ. Las dimensiones de los Reductores de Velocidad tipo "lomo de asno" ejecutado in situ, que tendrá sección transversal de segmento circular, serán:

- Altura: 6 cm \pm 1 cm.
- Longitud: 4 m \pm 0,20 m.



c.- Reductor prefabricado. Las dimensiones recomendadas para los Reductores de Velocidad prefabricados en función de la velocidad máxima permitida son:

Velocidad máxima (km/h)	Longitud (cm)	Altura (cm)
50	60	3

En determinados casos excepcionales por obras o recintos interiores con limitación de velocidades inferiores a 50 km/h se podrán implantar dispositivos prefabricados con las siguientes características geométricas.

Velocidad máxima (km/h)	Longitud (cm)	Altura (cm)
<50	Entre 60 y 120	Entre 5 y 7

Montaje: Los reductores prefabricados se componen generalmente de módulos que se ensamblan y fijan al pavimento in situ.

Las operaciones de almacenamiento, transporte, acoplamiento y montaje se realizarán con el cuidado suficiente para no provocar deterioros ni sollicitaciones excesivas que pudieran dañar los distintos elementos. Si tras los controles oportunos se detectaran módulos con defectos que pudieran repercutir negativamente

en sus condiciones resistentes, de estabilidad o de comportamiento, serían rechazados.

En el montaje se realizará el ensamblaje de los distintos módulos, de modo que el conjunto resultante se adapte a la forma prevista para el dispositivo a instalar.

Los módulos y, por tanto, el dispositivo en su conjunto, se fijarán al pavimento mediante tornillos o adhesivos químicos, respetando las tolerancias relativas a los bordes de entrada (los cuales se indicarán en el apartado siguiente) y garantizando la estabilidad y el comportamiento de los dispositivos frente al impacto de las ruedas de los vehículos al pasar sobre ellos.

Los tornillos de fijación quedarán perfectamente embutidos en el reductor sin que sobresalga elemento o parte alguna de los mismos con respecto a la superficie del RDV.

Artículo 9.- Borde de entrada.

El borde de ataque entre la calzada y el Reductor de Velocidad debe ser como máximo de 5 mm de altura; para ello, en el proceso de construcción de los Reductores de Velocidad (RDV) «in situ», se procederá a cajar los excentros transversales al eje de la calzada en una profundidad mínima de 3 a 4 cm y 50 cm de anchura.

Artículo 10.- Diseño de las pendientes.

Las pendientes de las rampas de acceso se analizarán respecto a la rasante y no a la horizontal.

Artículo 11.- Conexión con la acera.

En el caso del paso peatonal sobreelevado, si la acera tuviere una altura superior a 10 cm, y con objeto de facilitar los desplazamientos de personas con movilidad reducida, se procederá a rebajar la acera en toda la longitud del paso para permitir la continuidad del itinerario peatonal. Esta adecuación de la acera se llevará a cabo con los criterios de diseño, precisos y reglamentados, evitando que el desnivel entre la

acera y el Reductor de Velocidad trapezoidal sea superior a 1 cm.

Drenaje. Se debe garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada de forma que no se produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos de los Reductores de Velocidad. Entre las posibles soluciones a considerar, se recomiendan las siguientes soluciones:

- Captación de aguas pluviales mediante sumideros colocados en cada uno de los laterales de los carriles, en las proximidades del borde de aguas arriba del Reductor de Velocidad ubicado a mayor cota.

- Ejecución, a lo largo de los laterales del paso sobreelevado, de conductos embebidos que garanticen la evacuación de las aguas; evitando en todo caso discontinuidades entre el Reductor de Velocidad y la acera que puedan suponer obstáculo para el cruce peatonal o peligro para los vehículos que circulen por la zona.

- Consideración del bombeo de la vía, con el objeto de garantizar la evacuación de las aguas de lluvia, especialmente en los casos de un único peralte en el viario.

Capítulo III. Equipamiento.

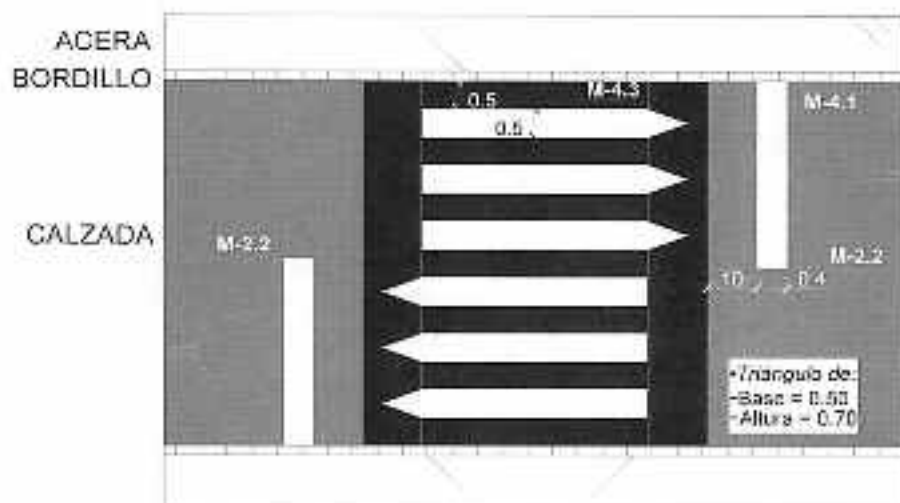
Artículo 12.- Señalización.

Tanto en la vía como en el entorno de los Reductores de Velocidad se dispondrá la señalización que a continuación se detalla, con el objeto de garantizar los objetivos de mejora de la seguridad de la circulación que se persiguen con estos dispositivos.

a.- Señalización horizontal.

A) Paso peatonal sobreelevado: La señalización horizontal que se materializará sobre él estará constituida, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación y en la Norma 9,2-1C de la Instrucción de Carreteras, por una serie de bandas blancas transversales situadas en el plano superior; de 50 cm de anchura y separación, y replanteadas de forma que su representación final suponga un dibujo simétrico en la sección transversal de los carriles respecto de su eje.

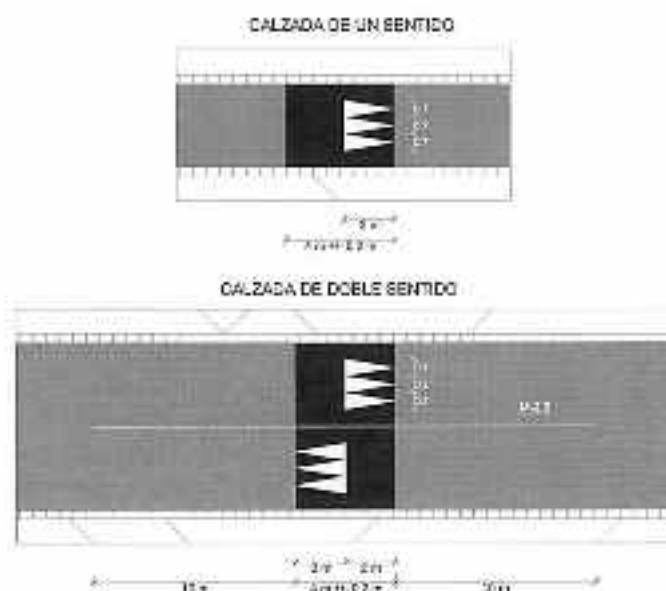
Estas bandas se prolongarán sobre las rampas de acceso y salida hasta la mitad de su longitud, tal y como se indica gráficamente en la figura adjunta.



Se pintarán bandas blancas de 40 centímetros de anchura (M-4.1-Norma: 8.2-IC.), de forma transversal a la calzada, 1 metro antes del inicio de las rampas del paso.

La calidad de la pintura garantizará tanto su durabilidad como el coeficiente de rozamiento exigido en la normativa de carreteras.

B) Reductor tipo «Lomo de asno»: Los Reductores de Velocidad de este tipo no se emplearán como paso de peatones. El diseño incluirá como elementos distintivos del sentido de circulación tres triángulos blancos realizados sobre la parte ascendente del «lomo de asno» (la figura adjunta muestra el caso de los construidos in situ).



El diseño de los Reductores de Velocidad prefabricados será similar al de los realizados in situ, variando la dimensión longitudinal de los triángulos en función de las medidas del reductor.

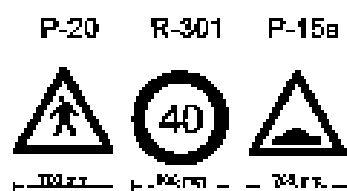
Cuando la calzada sea de doble sentido, conviene materializar a lo largo de los «lomos de asno» una línea axial continua de tipo (M-2.2; Norma 8.2-1C), de longitud no inferior a 10 metros a cada lado.

h.- Señalización vertical

Estas recomendaciones contemplan tres tipos de señalización vertical: de entrada al tramo, de advertencia, y de situación.

A) Señalización a la entrada de la vía: En las entradas a la vía o en sus inmediaciones, los dispositivos reductores de velocidad deben de ir precedidos de las señales siguientes: R-301 de limitación de velocidad, P-15a de advertencia de resalto, y P-20 de «peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por peatones».

Estas señales se escogerán, ya sean algunas de ellas o todas, atendiendo a las características del tramo y de los tipos de dispositivos RDV, pudiéndose conjugar la disposición individualizada de cada señal con la disposición conjunta de varias de ellas dentro de un cartel, facilitando así la señalización idónea para cada caso concreto.



La limitación de velocidad se elegirá teniendo en cuenta las características del tramo, pero en ningún caso será superior a 50 km/h.

B) Señalización en la aproximación al RDV: La señalización vertical en aproximación a un reductor de velocidad aislado o a un grupo de reductores sucesivos estará compuesta en general por las señales R-301 (velocidad máxima permitida), P-15a (resalto) y P-20 (proximidad de lugar frecuentado por peatones), dispuestas en ese mismo orden según el sentido de marcha de los vehículos.

La señal P-20 se dispondrá obligatoriamente en el caso de los reductores de tipo trapezoidal con función de paso de peatones.

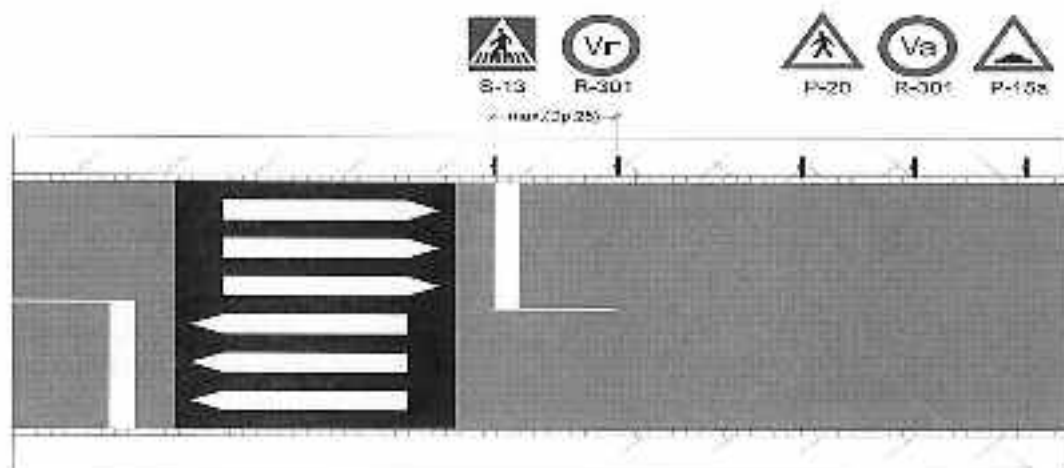
Dicha señal será recomendable en el caso en que exista un paso de peatones situado a continuación de los reductores de velocidad así como en el caso de presencia significativa de peatones en los márgenes con riesgo de invasión de la calzada por parte de los mismos.

Si el RDV aislado o primero de grupo se encontrara próximo a la puerta de entrada del tramo a considerar, se estudiará la validez de las señales allí dispuestas u los efectos descritos en este apartado, viéndolo a sustituir total o parcialmente a la señalización específica de aproximación al RDV.

Donde hubiera limitaciones de espacio, se podrán colocar dos señales en un mismo poste.

La señal P-15a se instalará siempre en la aproximación a un RDV aislado y la P-15 precederá al primero cuando exista más de un reductor.

La señal R-301 se instalará siempre en el caso en que la velocidad correspondiente a las características geométricas del reductor sea inferior al límite de velocidad existente en el tramo previo. La distancia entre la señal R-301 y la línea de detención del paso de peatones será igual o superior a la distancia de parada correspondiente a la limitación de velocidad relativa a las características geométricas del reductor y tendrá un valor mínimo de 25 m.



(Va: Límite de velocidad en el tramo de aproximación.
Vr: Límite de velocidad correspondiente al paso sobre elevado)

C) Señalización de situación: En los reductores de velocidad de tipo trapecoidal se colocará inmediatamente antes del paso una señal S-13 de paso peatonal. Esta señal puede ser complementada con el texto 'Paso sobre elevado' o el pictograma correspondiente.

En caso de que se considere que esta señal no será percibida con la suficiente antelación, se estudiará la conveniencia de disponer la señal S-13 en báscula, con el objeto de que se pueda percibir desde mayor distancia.

Artículo 13.- Iluminación.

Todos los dispositivos reductores de velocidad deberán contar con iluminación nocturna, a los efectos de garantizar su visibilidad, localización, y presencia de peatones en su caso, por parte de los conductores.

En caso de que exista iluminación en todo el tramo, se deberá destacar la situada sobre los pasos de peatones.

Título III. Bandas Transversales de Alerta (BTA).

Artículo 14.- Función.

Su función es actuar como señal de advertencia acústica y vibratoria, y alertar a los conductores de que puede ser necesario realizar alguna acción preventiva. Dicha acción preventiva deberá deducirse de la

señalización que se dispondrá en las proximidades, y que, gracias a la combinación con las BTA, cumplirá su misión con mejores resultados.

Artículo 15.- Definición.

Las bandas transversales de alerta son unos dispositivos modificadores de la superficie de rodadura de la calzada, cuyo objetivo es transmitir al conductor la necesidad de extremar la atención en su aproximación a un tramo en el que existe un riesgo vial superior al percibido subjetivamente, empleando para ello la transmisión de vibraciones o ruidos derivados de su acción sobre el sistema de suspensión y amortiguación del vehículo.

Si bien existe gran variedad de dispositivos cuyas características y fines se ajustan al concepto expuesto, las BTA se pueden clasificar en tres grupos:

- 1.- Fresadas. Quedan por debajo de la rasante del pavimento.
- 2.- Resaltadas. Quedan por encima de la rasante del pavimento.
- 3.- A nivel. Con distinta textura a la del pavimento, quedan sensiblemente al mismo nivel del pavimento.

Capítulo I. Criterios de diseño.

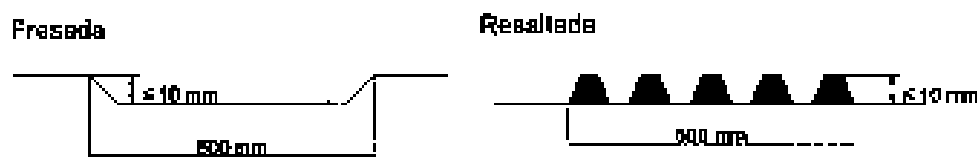
Artículo 16.- Materiales.

Los materiales empleados en la construcción de las bandas deberán tener una calidad suficiente para garantizar su estabilidad, unión al pavimento, indeformabilidad y durabilidad.

Se emplean, entre otros, lechuzas bituminosas, mezclas de resinas con ácidos, ricas o bandas de caucho, y materiales asfálticos.

Artículo 17.- Geometría.

A). Altura: Dado que en ningún caso deben suponer un peligro para la circulación, su altura máxima (o profundidad) no deberá ser superior a 10 mm. Para esta altura la circulación sobre ellas tiene un doble efecto: por un lado transmite una suave vibración, con el resultado de un incremento de la atención del conductor; por otro lado, se genera un nivel sonoro que advierte a los demás usuarios de la vía la presencia de vehículos en las proximidades. Asimismo se garantiza la ausencia de molestias para los usuarios de vehículos de motor.



Se procurará que su perfil longitudinal sea trapezoidal, o que al menos tenga el borde de ataque redondeado.

Se recomiendan las bandas resaltadas u a nivel, especialmente por previsible problemas de drenaje o encharcamiento, o en zonas de alta pluviosimetría, no es recomendable el uso de «bandas» fresadas en caso de presencia de ciclistas.

B) Sección transversal: Las BTA deberán abarcar toda la anchura de la calzada. Se exceptúan los casos donde haya una separación física de los sentidos de circulación; donde esté prohibido el adelantamiento; o donde se considere poco probable la invasión voluntaria del sentido contrario para evitar circular sobre las BTA.

En general las BTA no se extenderán a los arcenes; en cuyo caso se recomienda que la marca vial de borde tenga resalte. En el caso de las BTA fresadas, se extenderán a los arcenes si es necesario garantizar la evacuación del agua. En zonas con tránsito elevado de ciclistas y sin arcén, se estudiará la conveniencia de dejar libre una franja de entre 75 y 100 cm en el borde exterior del carril, para el paso de aquéllos.

Se recomienda que la anchura de las bandas, medida paralelamente al sentido de circulación, sea de 50 cm, según la figura adjunta. En todo caso esta anchura no será inferior a 25 cm (tamaño estándar de la huella de un camión), para que las BTA también produzcan efecto sobre los vehículos pesados.

Los módulos de las BTA estarán compuestos por los trazos discontinuos de la marca vial transversal de 0,50 metros de anchura, con 1 metro de trazo y 1 metro de vano con disposición alternada de los trazos entre cada dos marcas contiguas.

En general, estos módulos contarán con tres líneas transversales, separadas 0,50 metros, si bien en determinados casos justificados se admitirán dos o incluso una única línea.

Los tacos se dispondrán coincidiendo con los trazos de las marcas viales, salvo en el caso del módulo compuesto por una única línea, en cuyo caso también se colocarán los tacos en los vanos.

Capítulo II. Criterios de Implantación.

Artículo 18.- Ubicación.

Dado que el principal objeto de las BTA es la mejora de la seguridad de la circulación, sólo deberán colocarse donde se considera conveniente advertir al conductor que se aproxima a un lugar en el que es aconsejable una disminución de la velocidad o un incremento de la atención, como por ejemplo:

1. Proximidad de intersecciones conflictivas.
2. Aproximación a curvas en las que se haya detectado un nivel elevado de accidentalidad debido a un exceso de velocidad.
3. Necesidad de cambio de carril, ya sea por disminución del número de éstos o por existir un desvío temporal.
4. Situaciones tales como cambios recientes en los dispositivos de regulación del tráfico, o donde exista una variación poco perceptible en el régimen de prioridad de la vía.
5. En combinación con otras medidas, para indicar el inicio de una travesía o el comienzo de una serie de medidas para calmar el tráfico.
6. Para proceder a la instalación, el radio de curvatura en planta no será inferior a 100 metros.
7. La inclinación de la rasante no será superior al 5%.
8. No se instalarán en vías muy frecuentadas por ciclistas.
- 9.- Si el firme asfáltico existente es del tipo "macadam", no debe fresarse, bajo ninguna circunstancia.

En todo caso, deberán terminar a una distancia del elemento o circunstancia sobre el cual las BTA pretenden advertir, superior a la distancia de parada (con un mínimo recomendable de 50 metros), con el doble objeto de que el conductor centre su atención en dicho elemento, y de que en el tramo entre las BTA y

dicho elemento o circunstancia no haya una pérdida de adherencia ni de maniobrabilidad que no pueda advertir. A este respecto, deberán finalizar las BTA antes de que empiece la curva de acuerdo (o la propia curva circular si no hubiese curva de acuerdo).

Por otro lado, para que las bandas puedan cumplir adecuadamente su función de advertencia, tampoco deberán ubicarse muy lejos de la situación de posible conflicto, con un límite máximo de 150 m de distancia de ella.

Las BTA no deben utilizarse con una frecuencia excesiva, especialmente en un mismo itinerario, con el fin de mantener su eficacia.

Si se prevé la instalación de BTA, debe realizarse un estudio técnico previo que incluya un análisis de los siguientes aspectos:

- El peligro.
- La señalización.
- Las velocidades reales de los vehículos.
- Intensidad y composición del tráfico.
- Los accidentes ocurridos.
- El comportamiento de los usuarios.

Las BTA no deberán instalarse en la proximidad de zonas habitadas, ya que pueden producir molestias a causa del ruido que ocasionan al circular sobre ellas. En caso de duda se deberá hacer previamente un análisis del impacto acústico en las viviendas cercanas.

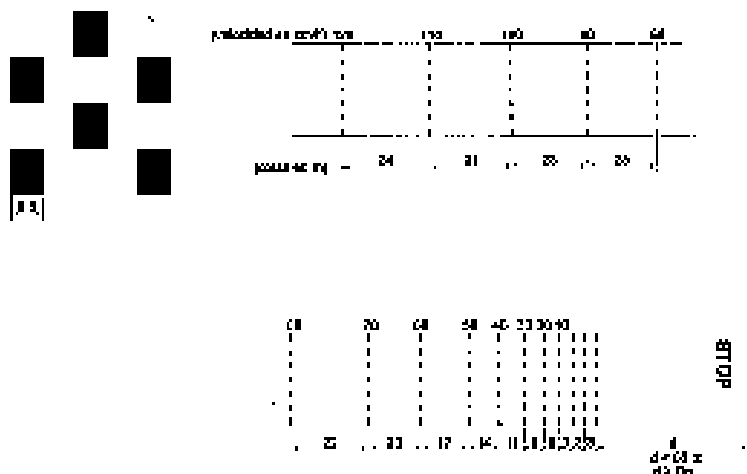
Tampoco deberán instalarse en tramos rectos inmediatamente antes de las curvas en que la combinación de las BTA, el radio y la velocidad puedan producir pérdida del control del vehículo.

Artículo 19.- Disposición longitudinal.

Separación y secuencia.

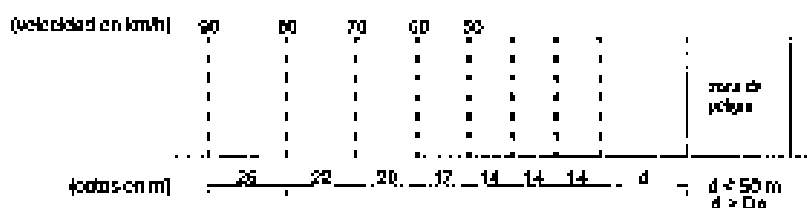
Cabe distinguir dos disposiciones, según se pretenda únicamente un efecto de alerta sobre el conductor, o además, un efecto adicional de una suave reducción de la velocidad.

En este segundo caso se recomienda seguir el esquema representado, que indica la disposición de las bandas en función de la velocidad de aproximación (V85) y la velocidad que se quiera conseguir al entrar en la zona de alerta.

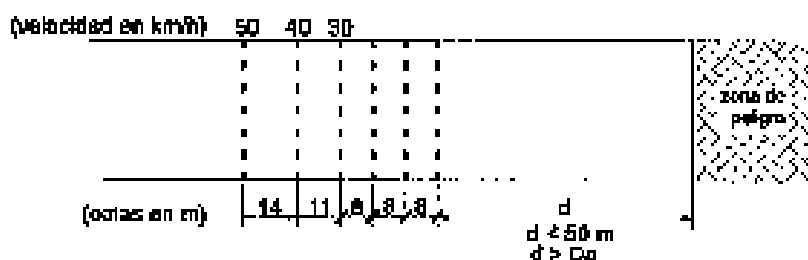


En las reducciones parciales de velocidad se resultará con tres tramos cuya separación sea igual a la indicada en el croquis, a la derecha de la correspondiente a la velocidad a la que se pretende que se circule por la zona de conflicto.

Ejemplo de reducción de 90 a 50 km/h:



Ejemplo de reducción de 50 a 30 km/h:



Cuando sólo se pretenda el efecto de alerta, se instalará un mínimo de 5 módulos, separados entre sí la distancia que se recorre en un segundo a la velocidad V85, manteniendo el mismo criterio que en el caso anterior acerca de la distancia de la última BTA al elemento o circunstancia sobre el que se pretende alertar.

Artículo 20.- Señalización.

Si bien, en general, las BTA no deben suponer peligro para la circulación, dada la posible incidencia que en determinadas situaciones pueden tener sobre determinados tipos de usuarios (motoristas, ciclistas, etc.) o la posible afectación sobre la efectividad de las frenadas de emergencia, las BTA se señalizarán siempre, para lo cual previamente al lugar de instalación de las mismas se implantará la señal de limitación de la velocidad.

En el caso en que dos o más grupos de BTA estuvieran dispuestos de forma consecutiva, bastará con señalizar el primero de ellos.

Disposición transitoria.

El Área competente en materia de conservación y mantenimiento de las vías municipales, en la medida

que los recursos financieros y materiales a su disposición lo posibilite, procederá de manera gradual, a la adaptación de los dispositivos existentes a los criterios técnicos contemplados en la presente Ordenanza.

Disposición final.

La presente Ordenanza, una vez aprobada definitivamente y publicada en la forma legalmente establecida, entrará en vigor conforme a lo previsto en los artículos 70.2, 65.2 y concordantes de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.”

San Cristóbal de La Laguna, a 28 de enero de 2013.

El Concejal-Teniente de Alcalde de Seguridad Ciudadana y Movilidad (Decreto nº 1519/2011, de 4 de julio), José Alberto Díaz Domínguez.

A N U N C I O**2601****1435**

Habiendo dado resultado negativo el intento de notificación individual de resolución por la que se dispone abandono tratamiento, en relación con la instrucción de expediente sancionador, por la comisión de una infracción grave tipificada en el art. 25 de la Ley Orgánica 1/1992, de 21 de febrero, sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, a las personas que seguidamente se detalla, en su último domicilio conocido, de conformidad con lo dispuesto en art. 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, procede notificar dicha resolución a las mismas a través del presente anuncio.

Lo que se comunica para conocimiento de los interesados, haciéndoles saber que contra dicha resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer, potestativamente, recurso de reposición ante el órgano que la dictó, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio, o bien podrá impugnarse directamente ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Santa Cruz de Tenerife, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación de este anuncio, sin perjuicio de que el interesado podrá ejercer cualquier otro que estime procedente.

ANEXO

Expte.	Denunciado	Domicilio.
5730/2010	David Fulanito Valido Garcia	Urb. El Cardenal, nº 57, #13, SC de Tenerife

San Cristóbal de La Laguna, a 29 de enero de 2013.

El Concejal-Teniente de Alcalde de Seguridad Ciudadana y Movilidad, José Alberto Díaz Domínguez.