# AYUNTAMIENTO

# DE

# ADRA

## TERCER PLAN DE TRÁFICO

# TERCER PLAN DE TRÁFICO

## I. ZONAS CON ACTUACIÓN EN MATERIA DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

a) **Entorno Avenida Fundición**

b) **Camino del Molino**

c) **Plaza de San Sebastián**

d) **Polígono Azucarera**

e) **Avenida del Mediterráneo**

f) **Avenida Trafalgar**

## II. ZONAS CON ACTUACIÓN PREFERENTE DESTINADAS ESPECÍFICAMENTE A MEJORAR LA SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD PEATONAL

A) **Zona Victoria de la Paz con Avenida del Mediterráneo**

B) **Paseo de Los Tristes**

C) **Pasos de Peatones**

## III. ZONAS CON ACTUACIÓN PREFERENTE EN RELACIÓN AL CONTROL DE VELOCIDAD PARA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

**En Avenida Mediterráneo se unen a las ya realizadas y que se están ultimando en el Cruce con Camino del Ingenio.**

**INTRODUCCION**

El tercer Plan de Tráfico surge como continuación de los ya acometidos con anterioridad, ante la necesidad de adecuación de la señalización ante la evolución urbanística de determinadas zonas de expansión y como mejora de la existente en otras, en aras de garantizar la seguridad vial. Estas actuaciones se incluyen en un Plan, ya que requieren una actuación amplia en una zona extensa, mayor coordinación con otras áreas municipales y una mayor desembolso económico.

Todo ello con independencia de otras actuaciones que se realizan de forma permanente en coordinación de la Policía Local con el área de Servicios, Urbanismo, etc… para el mantenimiento de la señalización y mejoras o cambios puntuales de la misma, tanto en base a iniciativas o solicitudes ciudadanas como a partir de necesidades observadas en nuestro trabajo diario.

No debemos olvidar que la Policía Local realiza todas las campañas de la DGT en colaboración con Jefatura Provincial de Tráfico, que tienen principalmente carácter informativo y preventivo, razón por la cual se anuncian en medios de comunicación acompañadas de un argumentario para información de la ciudadanía. En el año 20015 se realizaron sobre el control de: camiones y furgonetas, uso de cinturón y sistemas de retención infantil, condiciones del vehículo, alcoholemias, transporte escolar y motocicletas/ciclomotores.

Por otro lado la Policía Local de Adra colabora con la estadística de accidentes a nivel nacional que realiza la Dirección General de Tráfico, tanto en relación a accidentes con víctimas (heridos o fallecidos) como en los que provocan un resultado de daños materiales. En muchas ocasiones ello nos ayuda a estudiar las circunstancias específicas de los mismos e intentar paliarlos en la medida de lo posible, incidiendo sobre sus posibles causas en base a los resultados arrojados. Estas actuaciones se realizan de forma permanente y en zonas puntuales.

Además se cuenta con la colaboración de la Jefatura Provincial de Tráfico para la continua actualización en materia de tráfico y seguridad vial, así como para la cesión de material cuya adquisición y mantenimiento periódico sería muy costosa para cualquier Ayuntamiento. También se realizan cursos de actualización normativa o formación técnica específica en el manejo de los medios cedidos; en este sentido nos ceden, además de los vehículos donde se instalan etilómetros evidenciales o cinemómetros, los cuales se utilizan para la realización de campañas preventivas, siendo a veces imprescindibles a la hora de elaborar Diligencias por delitos contra la seguridad del tráfico para llegar a una correcta instrucción.

# I. ZONAS CON ACTUACIÓN EN MATERIA DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

## a) Entorno Avenida Fundición

Este Tercer Plan tiene su principal razón de ser en el estudio de zonas de nueva y continua expansión como es ésta. Se trata del punto de unión entre dos barrios bien definidos por su construcción y arraigo social y que sirve de conexión entre ellos. Las nuevas vías abiertas al tráfico, hacen que se vea incrementada la circulación de vehículos y el tránsito de personas. La Rambla del Cercado hacía de frontera natural de dos barrios de pescadores, así como de las instalaciones de la vieja y desaparecida Fundición de San Andrés.

Las nuevas construcciones centradas entre las calles Plata, Plomo, Trinquete, Bronce y aquellas que han dado continuidad a las calles Cerca, Hernán Cortes, Rodrigo de Triana, Mesana, han hecho crecer el número de habitantes y sus vehículos. Su inicio fue a partir de 1994 cuando se comenzó a urbanizar dicha zona, más conocida como "El Cercado". El tipo de vivienda característico en esta zona es el de vivienda unifamiliar tipo dúplex con garaje individual. Existe una zona verde arbolada como resultado de la transformación física de la antigua rambla, y un pequeño parque infantil. No existen colegios, ni edificios públicos, ni centros comerciales, lo que hace necesario en la mayoría de los casos el uso de los vehículos para desplazarse, incrementándose su utilización de vehículos en caso de tiempo adverso.

La Avenida de la Fundición, enclavada entre un núcleo de viviendas de poco más de 5.200 habitantes, la hacen ser la vértebra principal y que soporta gran parte de la circulación de vehículos en ambos sentidos. En su trazado de casi ochocientos metros, presenta varias pendientes y cruces con otras calles. Estas circunstancias hicieron necesaria la construcción de una rotonda en el cruce con la calle Cerca y Fundición, y su señalización fue puntual, mínima y la imprescindible.

La circulación en toda esta zona de actuación, se hace actualmente en doble sentido salvo en varias calles puntuales o bien en aquellas otras que se veían afectadas por otro plan de actuación. Con esta intervención, determinadas calles pasaran a ser de un solo sentido de circulación con el objeto de dar mayor seguridad al tráfico rodado y un mejor aprovechamiento de las zonas de

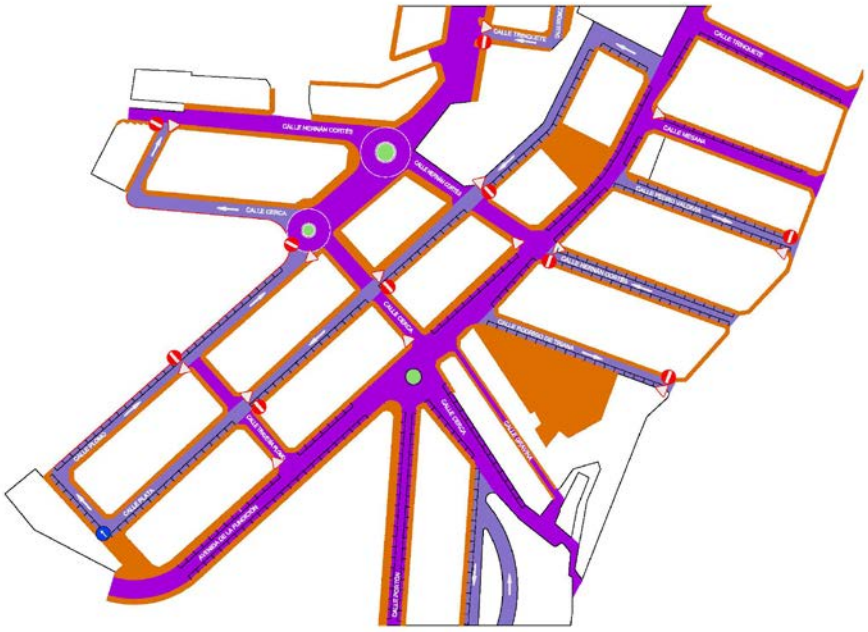
estacionamiento: concretamente las calles Plata, Plomo y tramo de calle Cerca.

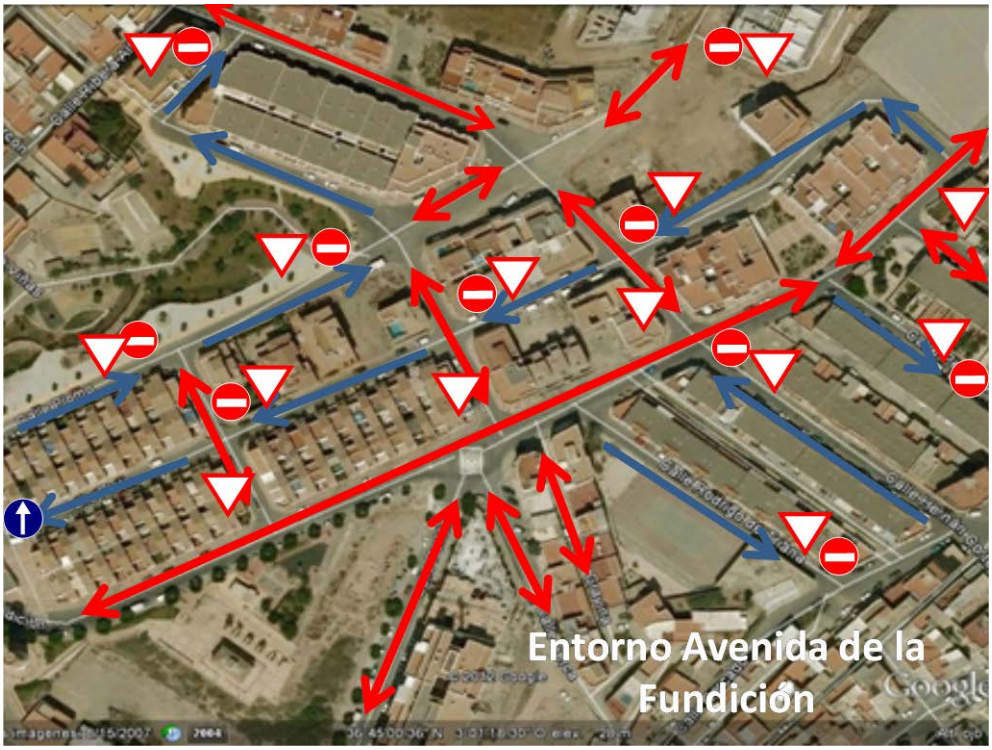
La falta de señalización tanto vertical como horizontal, se hace necesaria con el fin de dar seguridad y comodidad a los distintos usuarios de las vías, así como la información de su uso y el respeto de las normas establecidas, todo ello encaminado también a la corrección de comportamientos erróneos por parte de los conductores y a la indicación de responsabilidades en caso de accidentes entre los conductores implicados.

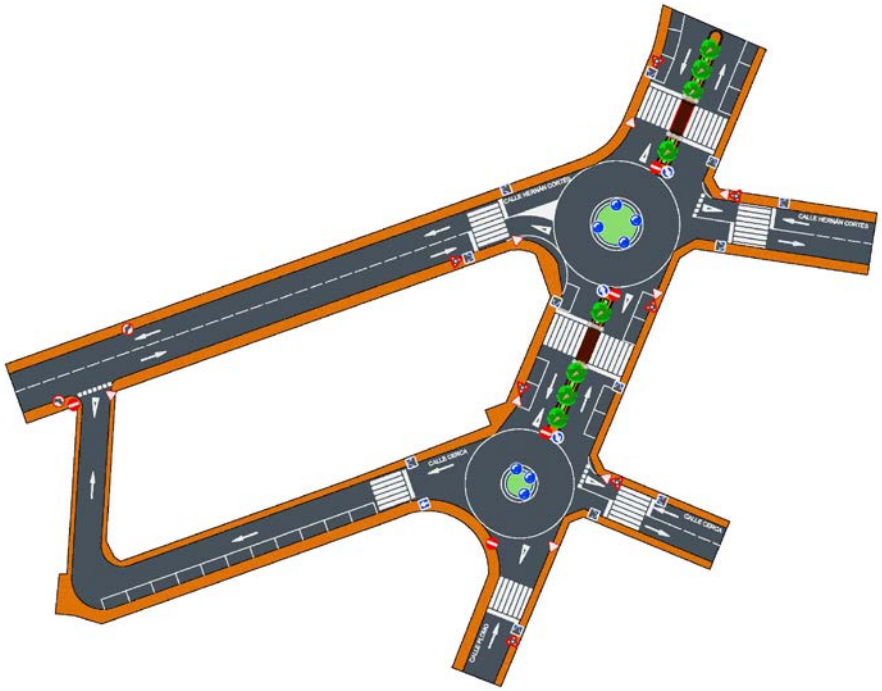
Por todo lo expuesto, y ante la inexistente señalización actual, se hace necesaria la intervención sobre esta zona en el Tercer Plan en los términos y circunstancias que en cada uno de los planos se describe. La regulación del tráfico de personas y vehículos, y sus sentidos de circulación, así como las necesidades de estacionamiento es ya una necesidad encaminada a dar a los viandantes la satisfacción de caminar organizados y seguros.

La instalación de una rotonda en la calle Plomo con la calle Cerca, así como otra rotonda en la calle Hernán Cortes con calle Plomo, se hacen necesarias para dar continuidad y seguridad a las distintas corrientes de vehículos que ellas regulan. Las futuras construcciones, se diseñaran en base a lo ya realizado y en previsión de futuros proyectos.

Otro factor importante que influye en la circulación, es la comodidad. La señalización da comodidad, información y tranquilidad a la hora de conducir, sobre todo a los no residentes o visitantes, quienes han de saber por dónde ir y que hacer en todo momento. La incertidumbre crea una mala imagen del responsable de su señalización, así como una falta de concentración en la conducción que incide directamente en otro factor importante como es la seguridad.




Entorno Avenida de la Fundición



**C/ PLOMO CON CERCA Y HERNAN CORTES**

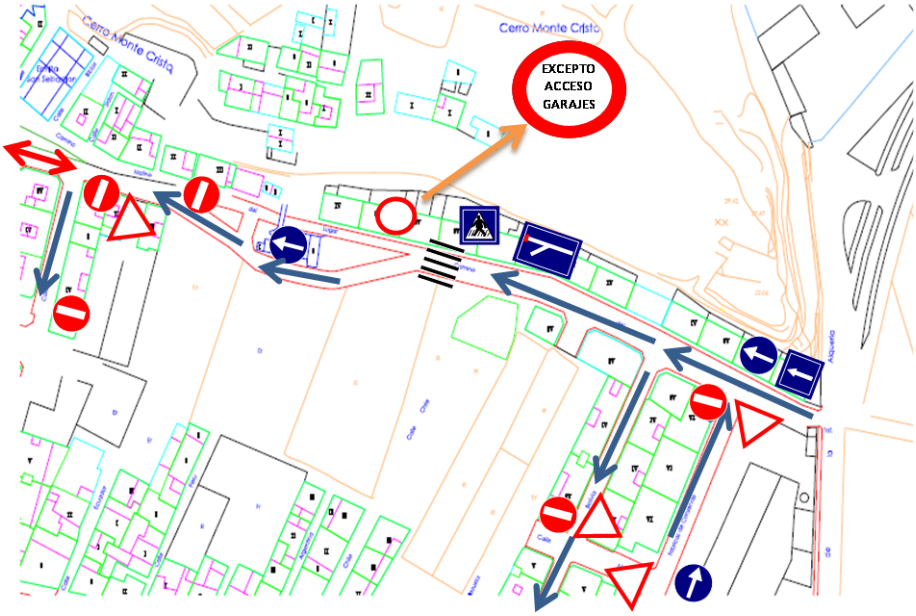
**C/ FUNDICION CON CERCA Y PORTÓN**

## b) Camino del Molino

Se observan tramos de acerado inexistentes o que no cumplen con la normativa vigente, así como la ausencia de la necesaria señalización viaria y un desorden generalizado en cuanto a las plazas de aparcamiento en los diferentes lugares de la plaza.

En esta zona se han realizado distintas actuaciones urbanísticas y construcciones, tratándose además de una vía de acceso directo desde la Ctra. de La Alquería hacia el casco urbano, así como una zona de interés turístico y cultural.

El objetivo principal de esta actuación es la ordenación y fluidez del tráfico rodado y de los recorridos peatonales, el cumplimiento de la normativa de accesibilidad, la adecuación y creación de nuevas plazas de aparcamiento normalizadas y la recuperación del espacio no pavimentado.



**ENTORNO CAMINO DEL MOLINO**

## c) Plaza de San Sebastián

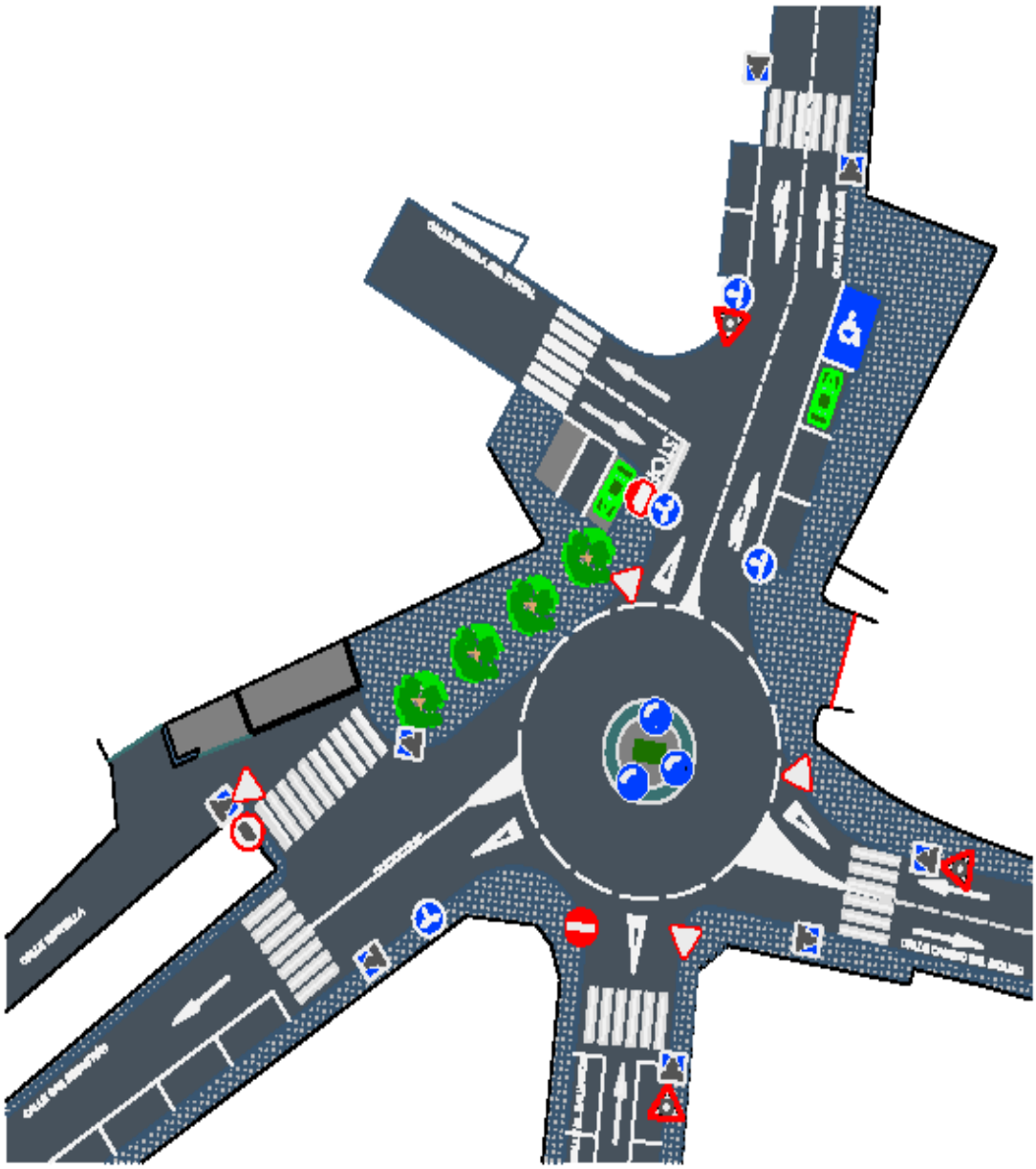
Esta plaza es nexo de unión entre barrio antiguo, zona de reciente expansión, puntos de interés cultural y vías diversas principales: acceso hacia calle San Sebastián y centro comercial, así como entrada desde Ctra. Alquería y Camino del Molino hacia centro urbano o salida hacia Ctra. Alquería por calle Belén o hacia Ctra. Almería pasando por calle Brasil.

La zona, además de ser de interés cultural y concentrar tráfico de entrada y salida de vehículos especialmente en horas punta, suele acoger actividades de tipo cultural y religioso.

Con la modificación planteada, no se alteran sentidos de circulación. Se consigue dar mayor seguridad al acceso/salida de la calle Rambla del Zarzal para incorporarse a la rotonda (la cual se ve mejorada también en señalización) o bien efectuar cambio de dirección a la derecha sin tener que utilizar dicha rotonda.

Respecto a la seguridad de los peatones, queda mejor definida tanto con la ampliación del acerado como con la mejora de los pasos de peatones, así como con la eliminación de barreras arquitectónicas y su señalización, según establece el desarrollo del documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Se regulan y señalizan los estacionamientos disponibles y se añade una reserva de discapacitados a las ya existentes por la zona.



**ENTORNO PLAZA SAN SEBASTIAN**

## d) Polígono Azucarera

Se trata de una zona de expansión comercial, donde se han instalado nuevos comercios (alguno que implica la presencia más asidua de menores), incrementándose el tráfico de forma considerable, donde resultan afectadas también las vías de servicio anejas.

Se pretende reforzar la señalización de carriles de circulación para canalizar de forma más segura el tráfico rodado, reordenar y regular los estacionamientos para un mejor aprovechamiento de la zona existente, así como mejorar la seguridad vial con el establecimiento de limitación a 30 km/h. de la velocidad máxima permitida.

**POLÍGONO AZUCARERA**

**DETALLE DEL CRUCE**

## e) Avenida del Mediterráneo

Objeto de especial atención ha venido siendo el cruce de Avenida del Mediterráneo con Camino del Ingenio. Consultados los archivos existentes en la Jefatura de la Policía Local, se ha podido comprobar que la mayoría de los accidentes ocurridos en esta intersección así como en el resto de intersecciones de esta vía son debidos a despistes, falta de atención y /o negligencia por parte de los conductores (los conductores que circulan por Camino del Ingenio al llegar a la intersección con Avda. del Mediterráneo, no respetan la obligación que tienen de ceder el paso).

Ante estos datos, y al objeto de disminuir el número de accidentes, es adecuado realizar cambios tanto en la señalización horizontal como vertical, los cuales han de ir encaminados a transmitir al conductor la necesidad de extremar la atención al aproximarse a una intersección en la que no tiene prioridad**.** Parte de estas actuaciones se han ido realizando paulatinamente

Se estima que se deben cambiar las señales verticales y horizontales de “ceda el paso” existentes en esta intersección, sustituyéndolas por señales de STOP, con lo que se establece la obligación de detener el vehículo ante la próxima línea de detención o, si ésta no existiera, inmediatamente antes de la calzada a la que se aproxima (Avenida del Mediterráneo) y de ceder el paso a los vehículos que circulan por la misma.

Además, para llamar la atención de los conductores, esta medida se puede reforzar con la colocación de **“Bandas Transversales de Alerta”** (BTA), ubicadas en la calzada de la calle Camino del Ingenio, antes de llegar a la intersección, al objeto de advertir y alertar a los conductores que es necesario extremar la atención, pues se está llegando a una intersección donde no tienen prioridad y es obligatorio que se detengan.

La función de estas bandas es actuar como señal de advertencia acústica y vibratoria, y alertar a los conductores de que puede ser necesario realizar alguna acción preventiva, la cual debe deducirse de la señalización que se dispone en sus proximidades y que, gracias a su combinación con las BTA, cumplirá su misión con mejores resultados. Se trata por tanto de unos dispositivos

modificadores de la superficie de rodadura de la calzada, cuyo objeto 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 ruidos o vibraciones derivados de su acción sobre el sistema de suspensión y amortiguación del vehículo. Se utilizará el modelo resaltado (quedan por encima de la rasante del pavimento).

Indicar que también se propone contar en la cercanía de este cruce así como en el resto de la vía (debido a las características de la misma: dos carriles del mismo sentido de circulación en su mayor parte en una recta prolongada) con un cinemómetro para el control de velocidad, con el fin de que los conductores extremen la precaución en el cumplimiento de los límites establecidos. Todo ello se incluye en el apartado específico de este Plan.

## f) Avenida Trafalgar.-

Se trata de una calle situada en una zona de expansión donde se detecta falta de señalización en los cruces para mejorar la seguridad vial así como ausencia de pasos de peatones.

Se señalizarán los cruces indicando la prioridad de paso con las correspondientes marcas viales y señales verticales, y se señalizan tres pasos de peatones.

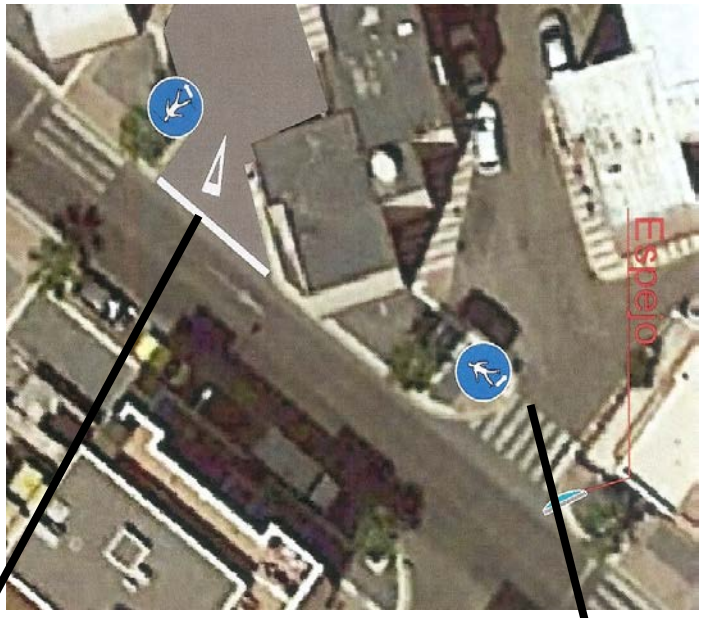
# II. ZONAS CON ACTUACIÓN PREFERENTE DESTINADAS A ESPECÍFICAMENTE A MEJORAR LA SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD PEATONAL.

## A) Zona Victoria de La Paz con Avenida del Mediterráneo

En la confluencia de ambas zonas se da la circunstancia de falta de acerado en un tramo con asidua presencia de peatones y coincidencia con vía de dos carriles de circulación en el mismo sentido donde se concentra el tráfico de salida de localidad.

Puesto que cualquier otra mejora implicaría una actuación urbanística a largo plazo, se pretende mejorar la seguridad peatonal con la colocación de señalización y eliminación de paso por la zona peligrosa (que supone invasión del carril destinado a la circulación) así como la corrección en la ubicación del paso de peatones, según se indica en plano adjunto y fotografías.

Por otro lado existe, junto a la ausencia de acerado descrita, una incorporación peligrosa de vehículos por falta de visibilidad hacia la Avenida Mediterráneo frente a la nueva Avenida el Mundo, coincidente con la presencia inmediata de un paso de peatones. Se recomienda la instalación de espejo para mejorar la seguridad de la mencionada salida.


Espejo

## B) Paseo de Los Tristes

Esta es una de las vías principales de entrada al centro comercial y urbano de la localidad y concentra numeroso tráfico de vehículos así como presencia peatonal. Hay que tener en cuenta también que los vehículos pesados no pueden circular por Natalio Rivas y esta es su vía de paso.

En su día se adecuó el acerado ampliándolo y realizando otra serie de mejoras en evacuación de pluviales, asfaltado, etc. También se colocaron pivotes de protección debido al rebaje del acerado.

Sin embargo, debido a la ubicación de esta calle y la existencia de numerosos comercios y a pesar de la existencia de zonas próximas de carga y descarga, se observan de forma continua infracciones consistentes en invasión de acerado por parte de vehículos, lo cual viene facilitado por la poca altura del mismo. Las protecciones colocadas en su día no han sido efectivas, faltando la mayoría de ellas de su ubicación original.

Por ello se propone en el primer tramo (hasta Cruce con Camino del Ingenio) adoptar las medidas oportunas para:

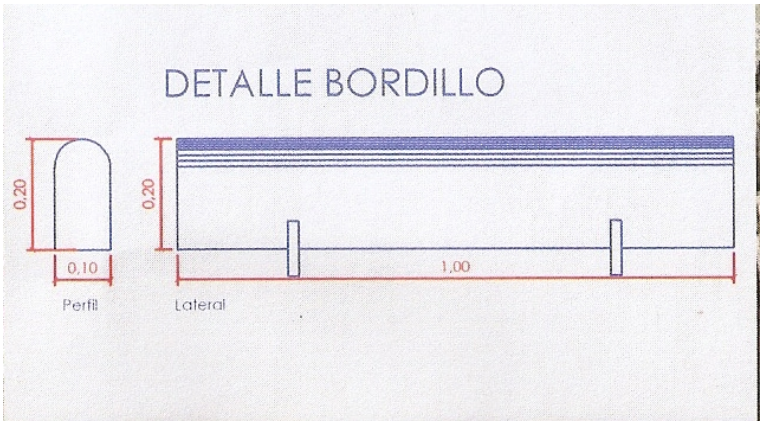
- Mejorar la seguridad peatonal con el fin de evitar invasiones de acerado, ya sean voluntarias (infracciones) como involuntarias (accidentes o salidas de vía).

- Evitar infracciones continuas por parte de conductores que invaden la zona peatonal y llegan a dañar también el mobiliario urbano.

- Mejorar de forma indirecta la circulación de vehículos, impidiendo obstaculización del tráfico, en especial el de determinadas dimensiones.

PASEO DE LOS TRISTES
ZONA DE ACTUACION

La solución prevista para ello es la realización del siguiente tipo de bordillo junto al borde exterior del acerado, de forma intermitente en el espacio para que no impida el acceso a los garajes ubicados en dicha calle y facilite el paso de ambulancias, vehículos de policía, protección civil y de cualquier otro tipo de emergencia. Igualmente, se tendrá en cuenta el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad establecidas por la normativa vigente.



## C) Pasos de Peatones. Actuación sobre señalización existente

### INTRODUCCION

### ¿Qué es un paso de peatones?

Se define como la zona de intersección entre la circulación rodada y el tránsito peatonal, es decir, la parte del itinerario peatonal que cruza la calzada de circulación de vehículos al mismo o a diferente nivel.

Es una serie de líneas de gran anchura, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma, indicando un espacio por donde los peatones podrán cruzar el espacio viario y en el que los conductores de vehículos o de animales deben dejarles paso.

### Dimensiones y características.

La anchura del paso podrá ser variable en función de la intensidad de proyecto de peatones. No deberá tener una anchura inferior a 4 metros. Sin embargo en ciertos casos, como puede ser el de una vía con velocidad máxima (VM) menor de 40 kilómetros por hora, y escasa anchura, podrá reducirse el paso hasta 2,5 metros, si las circunstancias así lo aconsejasen.

Se procurara que no quede ninguna banda con anchura inferior a 50 centímetros, para lo cual se hará que la banda más próxima al borde de la calzada o al bordillo quede a una distancia del mismo comprendida entre 0 y 50 centímetros.

Se procurara que en vía de doble sentido de circulación, el eje de la marca de separación de sentidos coincida con el eje de una banda o de un vano.

Este trazado debe normalizarse para todos los cruces según las siguientes características:

• Bandas blancas paralelas entre sí que ocupen todo el ancho del paso peatonal en calzada.
• Deben estar pintadas directamente sobre el pavimento o asfalto.
• No se coloreará el pavimento o asfalto entre las mismas.
• Su pintura blanca debe cumplir los siguientes requisitos:
  - Ser reflectante en vía interurbana, pudiendo no serlo en la urbana.
  - Antideslizante en seco y en mojado.

El trazado de los pasos peatonales en acera se proyectará de forma que queden siempre enfrentados con su contrario para que el cruce se realice en línea recta, con la dirección de la marcha perpendicular al bordillo. Debe conseguirse la máxima normalización en su ubicación, evitándose en los ángulos de las esquinas o chaflanes y en ensanchamientos irregulares, así como el aprovechamiento de un mismo vado para dos cruces contiguos perpendiculares.

No existe normativa referente a la iluminación que deben tener los pasos para peatones, pero si nos vamos al Reglamento General de Circulación, encontramos el artículo 100, apartado 3, donde dice "*Se entiende por vía insuficientemente iluminada aquella en la que, con vista normal, en algún punto de la calzada, no pueda leerse la placa de matrícula a 10 metros o no se distinga un vehículo pintado de oscuro a 50 metros de distancia*"

Basándonos en esta definición de "*insuficientemente iluminada*" a la contra podemos deducir que una vía suficientemente iluminada seria la que, con vista normal, en cualquier punto de la calzada, pueda leer la placa de matrícula a 10 metros o se pueda distinguir un vehículo pintado de oscuro a 50 metros de distancia. Por estos motivos, como mínimo, las vías del casco urbano deberían de cumplir estas premisas para poder considerarlas suficientemente iluminadas.

**PROPUESTA**

Se propone actuar sobre los pasos de peatones haciéndolos más visibles, tanto durante el día como en horario nocturno.

Para ello se propone eliminar o cambiar la ubicación de posibles obstáculos visuales (setos, mobiliario urbano, etc.), repintar la señalización horizontal, sustituir y/o reparar la señalización vertical deteriorada por el paso del tiempo, y en las zonas donde por las características de la vía pueda existir mayor peligro, reemplazar la señalización vertical de paso de peatones por otra sobre fondo de alta visibilidad. Igualmente es conveniente repasar la iluminación de las vías donde están ubicados, al objeto de reforzar o modificar la iluminación existente, de tal forma que los conductores puedan percibirse de la existencia de peatones esperando para cruzar.

En principio, teniendo en cuenta su ubicación (están en vías con mayor flujo de circulación de vehículos y peatones), se debería de actuar sobre los siguientes pasos de peatones, mejorando tanto la señalización vertical reemplazando las señales deterioradas o reforzando la visualización con señales sobre fondo de alta visibilidad, repintando la señalización horizontal, eliminando posibles obstáculos visuales, reforzando la iluminación sobre los mismos y adaptándolos a la normativa de accesibilidad. De esta forma se aplicarían en cada uno de ellos las medidas que sean necesarias para mejorar la seguridad de los usuarios.

**Vías en las que sería necesario actuar en una primera fase:**

- Avenida Poniente.
    - Repintar señalización horizontal.
    - Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.
    - Reforzar iluminación.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.
- Calle Fábricas.
    - Repintar señalización horizontal.
    - Revisar señalización vertical.
    - Poda de seto en las proximidades de los pasos.
    - Reforzar iluminación.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.

- Paseo Marítimo.

    - Repintar señalización horizontal.
    - Revisar señalización vertical.
    - Reforzar iluminación.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.

- Vía Puerto.

    - Repintar señalización horizontal.
    - Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.
    - Reforzar iluminación.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.

- Avenida Mediterráneo.

    - Repintar señalización horizontal.
    - Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad, en los que pudieran tener más peligro. Y reforzar la existente colocando señalización vertical en el lado izquierdo de la calzada.
    - Reforzar iluminación.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.

- Calle Méjico.

    - Repintar señalización horizontal.
    - Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.
    - Reforzar iluminación.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.

- Carretera de Almería.

    - Repintar señalización horizontal.
    - Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.
    - Poda de seto y arboles.
    - Reforzar iluminación.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.

- El Campillo.

    - Repintar señalización horizontal.
    - Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.
    - Reforzar iluminación.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.

- Carretera de la Alquería.

    - Repintar señalización horizontal.
    - Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.
    - Reforzar iluminación.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.

- Paseo de los Tristes.

    - Repintar señalización horizontal.
    - Colocar señalización vertical donde no hay, y reparar la dañada.

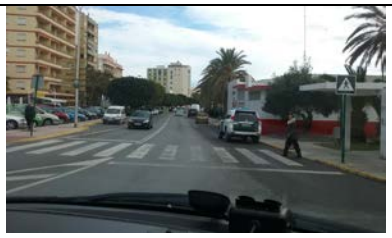
- Natalio Rivas.

    - Repintar señalización horizontal.
    - Revisar señalización vertical.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.

- Camino del Ingenio.

    - Repintar señalización horizontal.
    - Repasar señalización vertical.
    - Repasar  iluminación.
    - Adaptar a normativa de accesibilidad.

## Actuación detallada

| UBICACIÓN | IMAGEN ACTUAL |
|---|---|
| Avenida de Poniente, 17<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación. | |
| Fabricas, 82<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación. (farola derecha no luce).<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |
| Fabricas, 64<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Colocar señalización vertical. | |
| Paseo Marítimo (oficina puertos)<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación. |  |
| Avenida Mediterráneo (fin calle).<br>El que aparece en la foto y los dos más próximos (anterior y posterior).<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación, la existente es muy escasa.<br>• Poda de árboles que dificultan visibilidad. | |

| UBICACIÓN | IMAGEN ACTUAL |
|---|---|
| Avenida Mediterráneo (calle Goya).<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |
| Méjico, paso a solar.<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |
| Carretera Almería (C/ Brasil)<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |
| Carretera Almería (C/ Bolivia)<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |
| Carretera Almería (Antes rotonda “Atrevido”)<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |

| UBICACIÓN | IMAGEN ACTUAL |
|---|---|
| Carretera Almería (Frente bar “Isandres”)<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Poda del seto.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |
| Carretera Almería (Gasolinera “Adrasoil”)<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |
| Campillo (frente Polígono Azucarera)<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |
| Carretera de la Alquería (C/ Mercado)<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |
| Carretera de la Alquería (Camino Molino)<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | |

| UBICACIÓN | IMAGEN ACTUAL |
|---|---|
| | |
| Carretera de la Alquería (rotonda "Tinajas")<br>• Repintar señalización horizontal.<br>• Sustituir señalización vertical por otra de alta visibilidad.<br>• Reforzar iluminación.<br>• Podar seto de la mediana.<br>• Adaptar a normativa de accesibilidad. | <br> |

**A modo de ejemplo mostramos como podrían quedar algunos de los lugares anteriormente mencionados:**

Avenida Poniente:

El Campillo

C/ Méjico

ATENCIÓN
PsicoAbdera
622 56 41 43

ATENCIÓN
Modere
la velocidad
El mejor
lugar
los mejores
eventos
NACHO

Carretera Almería (gasolinera “Adrasoil”)

Calle Fabricas

# III. ZONAS CON ACTUACIÓN PREFERENTE EN RELACIÓN A CONTROL DE VELOCIDAD PARA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL.

Se han realizado con carácter previo a este plan mejoras en aras de mejorar la seguridad vial, tales como disminuir la velocidad en población de 50 a 40 km/h. y en determinados tramos a 30 Km/h (Avenida de Poniente, Puerto, acceso a rotondas,).

Se añadirá a zonas con velocidad máxima permitida 30Km/h la vía de servicio entre el casco urbano y Puente del Río, incluyendo la limitación en el tramo de actuación del Polígono Azucarera descrito en otro apartado de este Plan.

El exceso de velocidad es uno de los **factores de riesgo** directamente relacionados en un alto porcentaje de accidentes de tráfico. El factor más significativo de los accidentes ocurridos en las **entradas a zonas urbanas** es la velocidad inadecuada a la que circulan los vehículos por estas vías.

Según las últimas estadísticas de Tráfico, la velocidad inadecuada suele estar presente en aproximadamente el 10% de los **accidentes con víctimas** (lesionados o fallecidos) y este porcentaje se eleva al 17% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana. Llevar una velocidad adecuada podría evitar prácticamente una cuarta parte de los fallecidos en accidentes de tráfico. Está comprobado por los estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud que a partir de 80 km/h. es prácticamente imposible que un peatón se salve de un atropello. A una velocidad de 30 km/h el riesgo de muerte del peatón se reduce al 10%.

La velocidad tiene impactos muy significativos sobre el **medioambiente,** dado que el nivel de emisión de gases nocivos (fundamentalmente monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarbonos y material particulado). También el **consumo de combustible** y el **ruido** emitido por los vehículos están directamente relacionados con la velocidad. Especialmente en vías urbanas los vehículos pueden interferir en el bienestar de los residentes y tener un impacto muy negativo sobre la **seguridad de peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables**.

El objetivo de esta iniciativa es CONCIENCIAR A LOS CONDUCTORES de que los excesos de velocidad, EN LAS VÍAS URBANAS ESPECIALMENTE, acarrean un gran peligro, puesto que a la posibilidad de los daños a la que se exponen quienes conducen los vehículos y sus ocupantes, se suma el elevado riesgo para los peatones. La falta de respeto a esta normativa ha comportado la protesta de numerosos ciudadanos. Siempre se pretende que los conductores respeten los límites de velocidad establecidos, no siendo el objetivo final la denuncia. Para ello estarán debidamente señalizados con la suficiente antelación los tramos donde se pueda colocar el cinemómetro cedido por tráfico de forma rotativa y además se les dará la máxima publicidad posible, desde tiempo antes de su colocación y aparecerán en todo momento en la página web del Ayuntamiento. Insistimos en que los controles de velocidad no se pretende que tengan carácter recaudatorio. Velarán por el civismo y deben concienciar a los conductores. Muestra de ello es lo descrito en cuanto a la existencia de aviso y señalización previa pero además se propone:

A) Que la primera semana en que se instale la señalización en el tramo correspondiente, cualquier denuncia no se tramite en el Negociado de Sanciones (salvo delito contra la seguridad del tráfico y diligencias con implicación de otros aspectos) sino que la policía Local enviará una NOTIFICACIÓN al infractor donde se le expliquen las consecuencias tanto para los ocupantes del vehículo como para el resto de usuarios de la vía sobre el exceso de velocidad, así como las consecuencias a nivel sancionador y de retirada de puntos del permiso de conducir.

B) Que las cantidades recaudadas por el Ayuntamiento a raíz de las sanciones impuestas en relación a las actuaciones con el cinemómetro se destinen íntegramente a campañas de concienciación, elaboración de trípticos, etc, en las que intervenga la Policía Local, y que vayan dirigidas a todo tipo de colectivos. Asimismo se propone colaborar en un Plan de Educación Vial dirigido a diversos colectivos (personas de edad avanzada, escolares, jóvenes…..).

Destacar que contamos con la colaboración de la DGT que nos ha permitido la realización de cursos de formación a Agentes de esta Policía Local y nos cede periódicamente el Cinemómetro.

Las zonas con posibles controles de velocidad se señalizaran con paneles advirtiendo de la colocación probable de radar en el tramo por el que se circula. Se busca de esta manera no sancionar sino advertir para que se extreme la precaución.

Las concretas ubicaciones que se proponen en un principio son las vías de entrada a localidad, donde estadísticamente existe mayor posibilidad de incumplimiento de la normativa vigente sobre velocidad máxima permitida, vías consistentes en largas rectas, zonas próximas a mayor presencia de menores o escolares y vías donde se haya detectado mayor número de accidentes por este motivo y/o con quejas vecinales al respecto las cuales serán comprobadas por los agentes.

En las zonas propuestas o que se incluyan dentro de la actuación prioritaria en controles de velocidad pueden aparecer vías en las cuales el Ayuntamiento no tenga competencia en materia de señalización y control del tráfico. En este sentido nos dirigiremos a la autoridad competente para solicitar la colocación de señalización de aviso, independientemente de la tramitación posterior de las denuncias que no corresponderá a este Ayuntamiento.

1 Entrada a Avenida de Poniente desde Málaga

2 Entrada a Avenida del Mediterráneo desde Paseo Marítimo

3 Entrada a Camino Ingenio desde Avenida Mediterráneo

4 Entrada a Camino Ingenio desde Camino del Censo

5 Entrada a Carretera de Almería desde Polígono Azucarera

6 Entrada a Carretera de la Alquería desde Autovía

7 Entrada a C/ Carretera, Puente del Rio desde Adra

8 Entrada a C/ Carretera, Puente del Rio desde La Curva

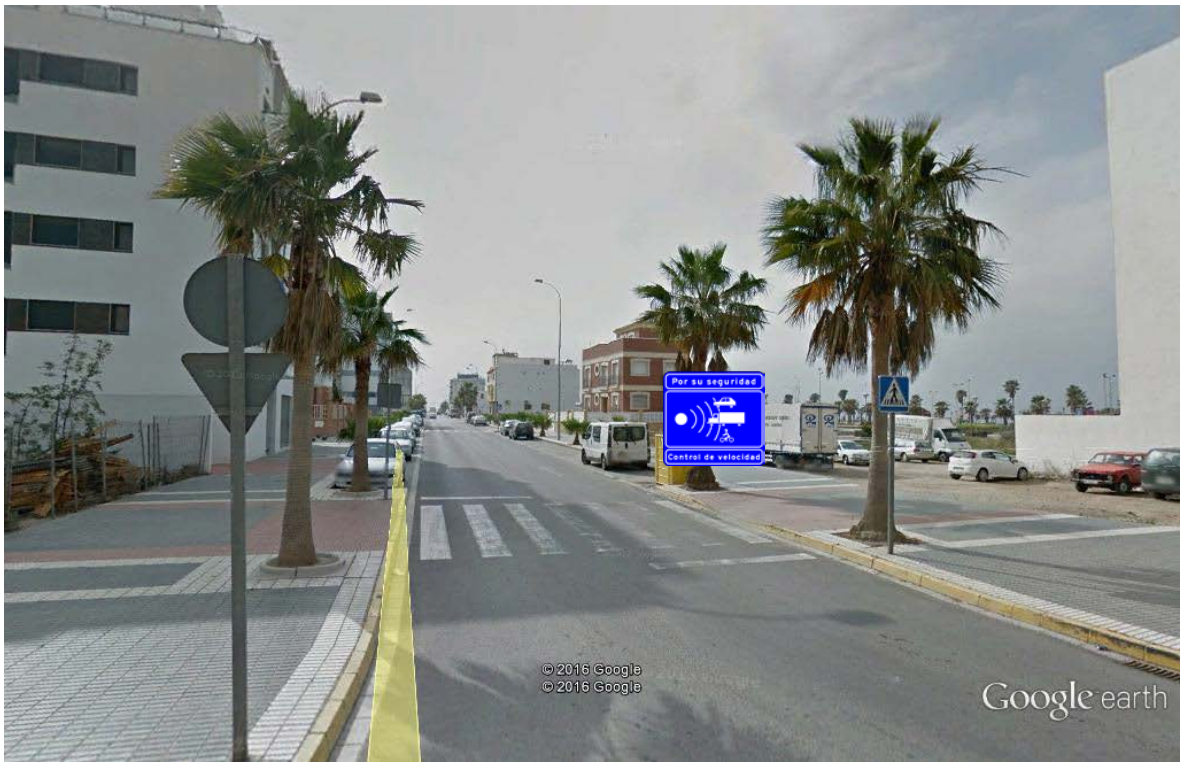
9 Entrada a C/ Carretera, La Curva desde Puente del Rio

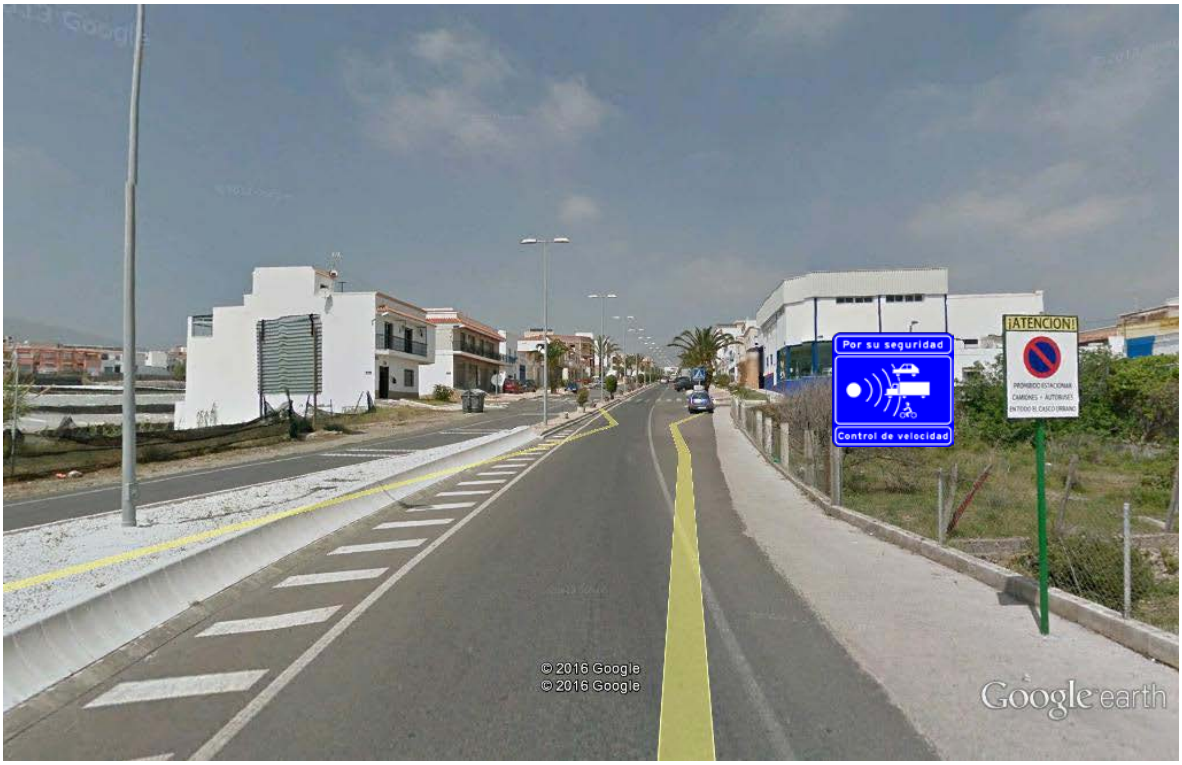
10 Entrada a C/ Carretera, La Curva desde Cuatro Higueras

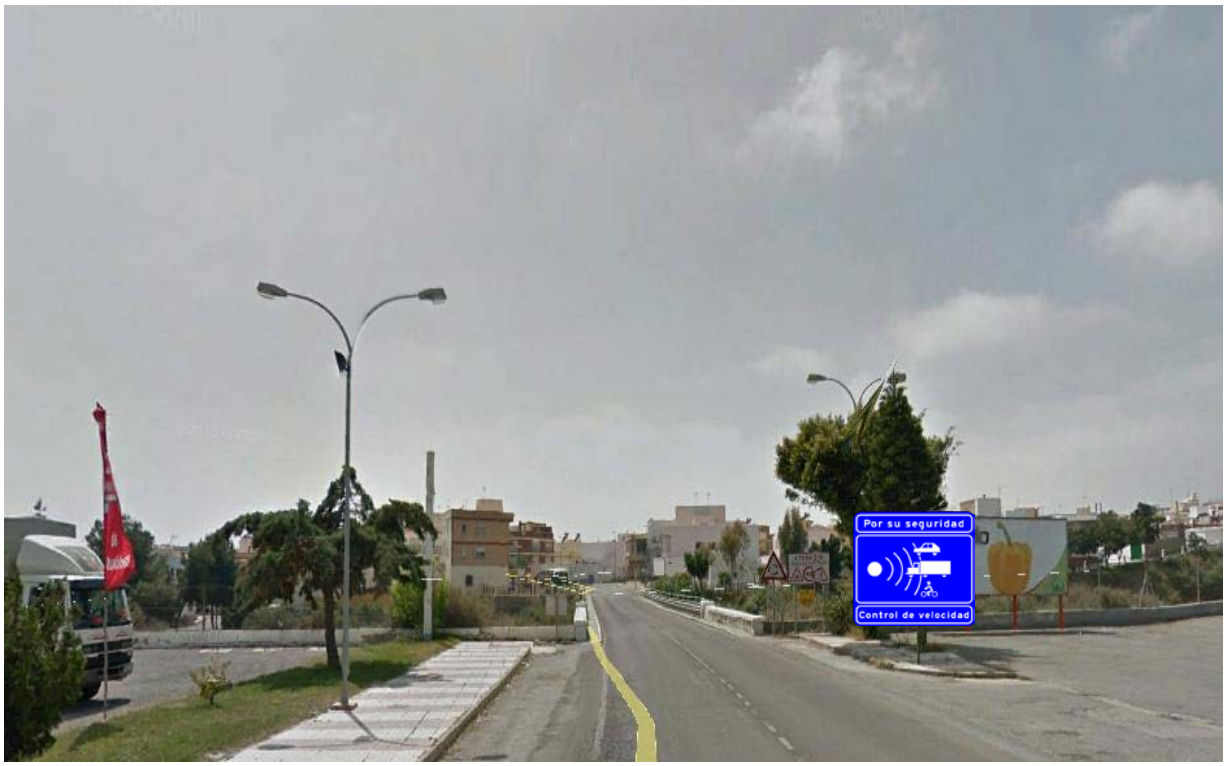
AYUNTAMIENTO DE ADRA
POLICIA LOCAL

adra
AYUNTAMIENTO

Por su seguridad
Control de velocidad
© 2016 Google
© 2016 Google
Google earth


Por su seguridad
Control de velocidad
© 2016 Google
© 2016 Google
Google earth


Por su seguridad
Control de velocidad
¡ATENCION!
© 2016 Google
© 2016 Google
Google earth


Por su seguridad
Control de velocidad

Por su seguridad
Control de velocidad
© 2016 Google
© 2016 Google
Google earth

Por su seguridad
Control de velocidad
MELLADO
© 2016 Google
© 2016 Google
Google earth

Por su seguridad
Control de velocidad
© 2016 Google
© 2016 Google
Google earth

Por su seguridad
Control de velocidad
© 2016 Google
© 2016 Google
Google earth