

ORDENANZA N° 2385/12

EL CONCEJO DELIBERANTE DE CAPILLA DEL MONTE SANCIONA CON FUERZA DE

O R D E N A N Z A

Artículo 1º.-: APRUEBASE la **NORMATIVA TECNICA PARA LA INSTALACION DE PASOS PEATONALES SOBREELEVADOS Y OTROS REDUCTORES DE VELOCIDAD EN LAS CALLES DEL MUNICIPIO DE LA CIUDAD DE CAPILLA DEL MONTE**, cuyo texto y gráficos se adjuntan a la presente Ordenanza.

Artículo 2º.-: COMUNIQUESE, Publíquese, Dese al Registro Municipal y archívese.-

DADA en la sala de sesiones del Concejo deliberante a los 6 días del mes de enero de 2012.-

Firmado: FERNANDO SAGARDOY
SEC. C.D.

GABRIEL BUFFONI
PTE. C.D.

DECRETO N° 011/12.- PROMULGASE la Ordenanza 2385/12 sancionada por el Concejo Deliberante con fecha 6 de enero de 2012.-

Capilla del Monte, 10 de enero de 2012.-

FIRMADO: OSVALDO O. MARQUES
SECRETARIO DE GOBIERNO

GUSTAVO A. SEZ
INTENDENTE MUNICIPAL

NORMATIVA TECNICA PARA LA INSTALACION DE PASOS PEATONALES SOBREELEVADOS Y OTROS REDUCTORES DE VELOCIDAD EN LAS CALLES DEL MUNICIPIO DE LA CIUDAD DE CAPILLA DEL MONTE

Art. 1º.- Consideraciones Preliminares:

Para atravesar la localidad con destino a los distintos Paseos o Barrios de la misma, se utilizan calles o avenidas con sectores pavimentados y otros tantos de tierra, en los que únicamente se cuenta con la instalación de señalización vertical de limitación de velocidad, y en muchos caso, ni siquiera con ellos.

Si esta limitación de velocidad no se respeta, la red urbana se convierte en más peligrosa que las rutas interurbanas, ocasionando accidentes potenciales o reales y tornando inseguro tanto el tránsito vehicular como el peatonal, más aún teniendo en cuenta a los ciclistas y peatones que circulan o atraviesan las distintas vías.

Con el objeto de avanzar en la mejora de la seguridad vial urbana, procede arbitrar la posibilidad de instalación de nuevas medidas que, sin generar un perjuicio notable a los vehículos circulantes, permitan conseguir una reducción efectiva de su velocidad cuando circulan por las distintas vías.

Dentro de estas medidas se considera que los denominados "Pasos Peatonales Sobreelevados" combinan varias ventajas entre las que cabe destacar:

- * Reducción efectiva de la velocidad de circulación.
- * Escasa afectación a los vehículos.
- * Identificación y protección de los pasos peatonales.

Otro tipo de reductores de velocidad de probada eficacia (cuando están correctamente diseñados) son los llamados "lomos de burro" o simplemente "lomadas".

La eficacia de estas instalaciones está respaldada por la utilización generalizada en países europeos y en menor medida, en latinoamericanos.

La instalación de Pasos Peatonales Sobreelevados debe circunscribirse a vías de segundo orden, es decir, excluyéndose la Red General de Rutas Nacionales o Provinciales, si bien en este tipo de Red excepcionalmente pueden autorizarse cuando el tráfico sea significativamente reducido. Ello no obstante deberá contar con la autorización de los organismos de Vialidad correspondientes del orden nacional o provincial. Por ello, en la presente normativa se consideran calles y avenidas urbanas exclusivamente.

Por otro lado, el diseño de los Reductores y su correspondiente Señalización se realiza en el entendimiento de que se trata de arterias urbanas que tienen como máximo de velocidad permitida la de 40 km/h en cualquiera de sus tramos.

La construcción de los Pasos Peatonales Sobreelevados y otros reductores de velocidad, incluyendo tanto la obra civil, como las correspondientes señalizaciones vertical y horizontal y, en su caso, el alumbrado público, deberá ajustarse a las condiciones establecidas en la presente normativa.

Art. 2º.- Objeto.

La presente Normativa Técnica tiene como objeto establecer los requisitos de implantación y ubicación de Pasos Peatonales Sobreelevados y otros Reductores de Velocidad en las calles y avenidas del Municipio de Capilla del Monte.

Igualmente esta Normativa Técnica indica los principios de diseño y construcción de dichos Reductores de Velocidad, así como de la señalización horizontal y vertical que, obligatoriamente, debe acompañar a esta instalación.

Art. 3º.- Definición.

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

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 o pavimento. 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 burro. Son dispositivos de sección transversal de segmento circular.

Art. 4º.- Emplazamiento.

- a) Se podrán instalar en un tramo recto de calle o un tramo curvo de radio superior a 200 m. Se instalarán a una distancia superior a 40 metros de curvas de radio inferior a 200 m.
- b) Se instalarán perpendicularmente al eje de la calzada, ocupando la totalidad de la misma, es decir, ambos carriles de circulación y dársenas o zona de estacionamiento si las hubiera.
- c) La separación entre dos Pasos consecutivos será de 50 metros como mínimo.
- d) En las proximidades de las intersecciones no se colocarán Reductores de Velocidad del tipo «lomo de burro» para evitar que los peatones puedan confundirlos con pasos peatonales. En este caso sólo pueden ser utilizados Reductores de Velocidad de tipo trapezoidal con pasos de peatones.

Art. 5º.- Tramos excluidos.

No podrán instalarse Reductores de Velocidad en los siguientes casos:

- a) En los extremos de la vía, a distancia inferior a 50 metros del comienzo de la misma.
- b) En calles cuya longitud sea inferior a 200 metros.
- c) En los tramos de vías habitualmente utilizados por vehículos de emergencia (bomberos, ambulancias, etc.).
- d) En los puentes, vados en ríos, cruces de ferrocarril u otras obras singulares, y en los 25 metros anteriores o posteriores a los mismos.
- e) En tramos de calles con pendiente superior al 8%.
- f) En los tramos de vías en que existan más de dos carriles de circulación, salvo que exista mediana elevada de separación de las calzadas (acera, cordón, etc).

Art. 6º.- Geometría.

a) Exclusivamente para la implantación en zona urbana, donde la velocidad máxima admitida sea de 40 km/h, obligando el reductor a ser atravesado a velocidad no superior a 20 km/h.

b) Los Pasos Pevtonales Sobreelevados serán de tipo trapezoidal, comprendiendo una zona sobreelevada y dos partes en pendiente, llamadas rampas, con las características siguientes:

* Anchura del paso horizontal superior: de 2,00 metros o superior.

* Altura: 10 centímetros, con una tolerancia debida a la comba de la calzada que se atraviesa, de ± 3 (más/menos tres) centímetros.

* Rampas: longitud mínima 0,70 metros, debiendo respetarse una pendiente máxima del 10%.

c) Las dimensiones del Reductor de Velocidad tipo «lomo de burro» ejecutado in situ o prefabricado, que tendrá sección transversal de segmento circular, serán:

* Altura: $6 \text{ cm} \pm 1 \text{ cm}$.

* Longitud: $1,00 \text{ m} \pm 0,20 \text{ m}$.

d) Los detalles de la geometría descrita se indican además en el Anexo Único que forma parte de esta normativa.

e) En el caso de Reductores de Velocidad (RDV) prefabricados, 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 indican en el artículo 7º) 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.

Art. 7º.- Borde de entrada.

El borde de ataque entre la calzada y el Reductor de Velocidad debe ser construido de tal manera que evite una altura superior a 1,5 cm.

Art. 8º.- Conexión con la acera.

En el caso del paso peatonal sobreelevado, si la acera tiene una altura superior a 13 centímetros, se procederá a rebajarla en toda la longitud del paso para permitir la continuidad del camino del peatón. Esta adecuación de la acera se llevará a cabo con los criterios de diseño precisos y reglamentados con objeto de facilitar los desplazamientos de personas con movilidad reducida.

Art. 9º.- 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 del RDV. Las posibles soluciones a considerar son:

- a) Recoger las aguas pluviales por sumideros colocados en cada uno de los laterales de los carriles en la zona de rampa ubicada a mayor cota.
- b) Colocación, a lo largo de los laterales del paso sobreelevado de conductos que garanticen la evacuación de las aguas, sin perjudicar la conexión entre el paso peatonal y la acera. En caso de colocarse rejas o rejillas, se garantizará también el perfecto desplazamiento de personas con movilidad reducida, evitando “enganches” de bastones, muletas o ruedas en las mismas.

Art. 10º.- Materiales de construcción.

Los materiales empleados en la construcción del reductor de velocidad deberán ser de suficiente calidad con objeto de garantizar su estabilidad, unión a la calzada, indeformabilidad y perdurabilidad. Se considera al hormigón como uno de los materiales más adecuados para este fin.

El coeficiente de rozamiento superficial, propio del material utilizado en la construcción, deberá ser adecuado para otorgar seguridad a los usuarios del paso, especialmente en presencia de agua o hielo sobre el mismo.

En los de tipo 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 garanticen su total fijación.

Art. 11º.- Señalización vial.

La señalización vial horizontal y vertical es de obligada implantación junto con el Reductor de Velocidad y deberá ser colocada con el objetivo de informar a los conductores de la presencia de RDV y dictarle las normas de circulación en su zona de influencia.

Esta señalización responderá a lo indicado gráficamente en el Anexo Único que forma parte de esta normativa.

11.1. Señalización horizontal para Pasos Peatonales Sobreelevados.

La señalización horizontal se materializará sobre el propio Paso Peatonal Sobreelevado estando constituida por una serie de bandas blancas transversales situadas en el plano superior; la anchura y la separación de estas bandas serán de 50 cm., replanteándose de forma que su representación final suponga un dibujo simétrico en la sección transversal de los carriles respecto de su eje.

Se pintará una banda blanca de 40 centímetros de anchura, de forma transversal a la calzada, 20 centímetros antes del inicio de la rampa del Paso que corresponda al ingreso de los vehículos al mismo.

La pintura a utilizar será de máxima calidad de forma que esté garantizada su perdurabilidad.

El material y aplicación de la pintura deberá garantizar la rugosidad suficiente que evite posibles deslizamientos de los peatones y de los vehículos.

11.2. Señalización horizontal para Lomos de Burro.

Los Reductores de Velocidad de este tipo no se emplearán como paso de peatones. Sobre los mismos se pintarán triángulos blancos ubicados de modo que sean visibles desde el sentido de circulación.

11. 3. Señalización Vertical.

La señalización vertical será de dos tipos: de advertencia y de situación.

Cuando la arteria sea de doble mano de circulación, dicha señalización vertical debe colocarse en ambos sentidos de acceso al Paso Peatonal Sobreelevado o lomos de burro, de forma que pueda ser leída por los conductores de los vehículos que circulen en ambos sentidos.

Estas señales verticales se colocarán cuando se trate de RDV aislados o que tengan una distancia entre ellos superior a 100 metros.

La señalización de advertencia tiene como objetivo alertar al conductor de la presencia de RDV, y se colocará a una distancia previa de 25 metros del mismo.

La señalización de situación se situará inmediatamente antes del Paso Peatonal Sobreelevado y consistirá en una señal de paso peatonal.

Los diseños de las señales a utilizar se indican en el Anexo Único que forma parte de esta normativa.

Art. 12º.- Iluminación.

Se procurará que el RDV, y especialmente el Paso Peatonal Sobreelevado, tenga suficiente iluminación nocturna, a los efectos de garantizar su viabilidad y localización, así como para la correcta visión de los peatones usuarios de los mismos por parte de los conductores.

Pueden utilizarse además señales luminosas de identificación y localización.

Art. 13º.- Calles de Tierra.

Los RDV ubicados en calles sin pavimentar se construirán de modo tal que garanticen su correcta identificación y la señalización horizontal correspondiente. Además deben cumplir con la totalidad de lo estipulado en esta normativa.