

## ORDENANZA N° 1642/02

### VISTO:

Las facultades conferidas por la Ley Orgánica de Municipalidades N° 236/84; y

### CONSIDERANDO:

Que la influencia de exceso de velocidad sobre la ocurrencia y gravedad de accidentes de tránsito se encuentra documentada en un gran número de investigaciones nacionales e internacionales;

que en efecto, son múltiples las situaciones donde una reducción de la velocidad ha permitido disminuir el número de accidentes y aún más su gravedad y número de fatalidades;

que la creciente demanda por soluciones al problema de velocidad excesiva, ha llevado al desarrollo de una gran variedad de medidas reductoras, independientes de la voluntad del conductor, dentro de las cuales destacan, por su eficiencia, los denominados *resaltos o lomos de seguridad*;

que estos dispositivos han sido utilizados exitosamente en accesos a intersecciones con altas tasas de accidentes, en cruces donde es necesario proteger el flujo peatonal y en diversos tipos de vía donde es necesario disminuir las velocidades de circulación vehicular. Así lo demuestran estudios pilotos realizados en distintos lugares;

que si bien lo señalado en el acápite anterior muestra que este tipo de reductores constituye un real aporte al mejoramiento de la seguridad vial local, un incorrecto diseño, ubicación y construcción de los mismos puede generar impactos nocivos, como reasignación de flujo no deseados, demoras excesivas y migración de accidentes;

que sobre la base de antecedentes internacionales, producto de más de veinte años de experiencia e investigación, a los referidos estudios pilotos y a normativas nacionales, se han desarrollado los criterios de justificación y especificaciones técnicas las cuales pretenden ser referenciales, las cuales servirán de apoyo a las distintas entidades encargadas de implementación de la medida;

que es necesario y oportuno establecer una norma marco que establezca parámetros técnicos y bases científicas para diseñar y colocar en los lugares adecuados estos elementos que coadyuven a mejorar el tránsito vehicular y peatonal en forma racional y eficiente acompañando el crecimiento de la ciudad en forma ordenada.

### POR ELLO:

EL CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE RIO GRANDE  
SANCIÓN LA SIGUIENTE  
ORDENANZA

Art. 1º) El Departamento Ejecutivo Municipal, a través del área correspondiente debe fijar como norma para el correcto emplazamiento de los reductores de velocidad denominados comúnmente lomos de burro, para el tipo Hump, las siguientes características:

- Deben ser de forma redondeada, con las siguientes dimensiones: ancho 90 cm, alto 15 cm en su punto medio, por el largo total de la calle, dejando siempre 20 cm, desde el borde lateral del lomo de burro al cordón de la vereda.

- El resalto debe realizarse utilizando hormigón y/o concreto asfáltico, y adherido al pavimento existente, una vez obtenida la forma redondeada, se agrega gravilla para aumentar la rugosidad, ya que el dispositivo debe mantener coherencia con el entorno urbano donde se inserta. Con el objeto de evitar riesgos de accidentes, tanto en la construcción, como la señalización y demarcación del lomo de burro, son actividades que deben realizarse en forma simultánea; en ningún caso podrán estar desfasadas en el tiempo unas respecto de las otras.
- Para evitar la acumulación de agua, el lomo debe contar con un sistema de drenaje adecuado. La forma adecuada es dejar un espacio entre el cordón y el borde lateral del lomo de burro.
- El lomo de burro debe ser claro y permanentemente visible, por lo tanto debe ubicarse cercano a un poste de iluminación, no obstante lo anterior, para permitir una apropiada percepción del resalto durante el día, la noche y ante cualquier circunstancia, se deben pintar en él líneas perpendiculares amarillas reflectivas.
- La Señalización siempre debe advertirse a los automovilistas la presencia en la vía de uno o más lomos de burro, utilizando para ello la señal preventiva. La señal preventiva debe ubicarse a lo menos 50 metros antes del primer reductor, cuando el sentido de circulación es hacia la intersección. Si el sentido de circulación es desde el cruce hacia el tramo, la señal debe colocarse a por lo menos 20 metros del primer lomo.

Art. 2º) DETERMINESE este tipo de resaltos en la calzada que apuntan a las siguientes situaciones:

- Cruces regulados por señal de prioridad donde ésta no se respeta y/o se observa exceso de velocidad por la rama secundaria.
- Cruces de calles de acceso o peatonales, donde se requiere reducir la velocidad, para proteger el flujo peatonal.
- Tramos de vía donde se registra exceso de velocidad.

Art. 3º) Para la instalación de lomos de burro deben cumplirse las siguientes características:

- Antecedentes estadísticos: Debe registrarse al menos un accidente por año, según estadísticas o en su defecto deben existir denuncias de vecinos o usuarios de la vía y/o encuestas a ellos.
- Este dispositivo no debe ser instalado sin una autorización expresa del Concejo Deliberante de la Ciudad, en el caso de vías bajo la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad, o Dirección Provincial de Vialidad, la autorización de construcción debe provenir de esa Dirección.

Art. 4º) El Departamento Ejecutivo Municipal a través de las áreas técnicas correspondientes, deberá realizar un relevamiento sobre los actuales dispositivos denominados reductores de velocidad -lomo de burro- que se encuentren dispuestos o en proceso de colocación en distintos puntos de la ciudad, a efectos de evaluar científicamente su permanencia o levantamiento en un plazo que no puede superar los 90 días corridos a partir de la promulgación de la presente.

Art. 5º) REGISTRESE. COMUNIQUESE AL DEPARTAMENTO EJECUTIVO MUNICIPAL. PUBLIQUESE EN EL BOLETÍN OFICIAL MUNICIPAL. CUMPLIDO ARCHIVESE.

DADA EN SESION ORDINARIA DEL DIA 05 DE SEPTIEMBRE DE 2002.  
Aa/OMV