

LEY XVIII – N.º 37

REDUCTORES DE VELOCIDAD

CAPÍTULO I

ARTÍCULO 1.- Es objeto de la presente Ley establecer las condiciones adecuadas para la instalación, en el ámbito provincial, de reductores de velocidad coactivos, conocidos con las denominaciones de controlador electrónico con sistema tutor, radares tipo láser, controladores de velocidad pasivos tipo tótem y lomo de burro, resaltos y lomadas.

ARTÍCULO 2.- Son Autoridades de Aplicación de la presente Ley el Ministerio de Gobierno y la Dirección Provincial de Vialidad.

ARTÍCULO 3.- Esta norma básica es de aplicación en todos aquéllos puntos de las rutas provinciales con travesías urbanas, donde sea necesaria la instalación de reductores de velocidad. A los fines de la presente Ley se define travesía urbana a la carretera que pasa por un núcleo de población.

CAPÍTULO II

ARTÍCULO 4.- Para el control de velocidad y otras infracciones establecidas en la Ley XVIII - N.º 29 (Antes Ley 4511) y sus Anexos, en rutas nacionales o provinciales, caminos, autopistas, autovías o semiautopistas, en zonas urbanas o rurales, se puede implementar la instalación y uso de sistemas de control inteligente de infracciones, consistentes en instrumentos cinemómetros y otros equipos o sistemas automáticos o semiautomáticos o manuales, fotográficos o no, fijos o móviles, cuya información no puede ser alterada manualmente.

Todo instrumento o sistema a utilizar en tal sentido, debe ser homologado por los organismos nacionales o provinciales con competencia en el área, conforme lo determina la reglamentación vigente.

Las autoridades municipales deben adherirse previamente a la presente Ley para contar con la autorización del Ministerio de Gobierno para la instalación y uso de sistemas de control inteligente de infracciones en los términos del presente artículo.

Se pueden utilizar reductores de velocidad tipo lomo de burro o retardos del tipo denominado *hump* que se colocan y construyen de acuerdo a las especificaciones técnicas dispuestas en la presente Ley.

ARTÍCULO 5.- Los reductores de velocidad se ubican en los cruces peligrosos de las travesías urbanas que no cuenten con semáforos. Las autoridades competentes de la jurisdicción proceden a instalar controlador de velocidad tipo electrónico con sistema tutor o radares tipo láser o controladores de velocidad pasivos tipo tótem. Estos se ubican al ingreso de la travesía urbana y al egreso de la misma.

ARTÍCULO 6.- Se pueden instalar sistemas de reductor físico de velocidad denominado meseta (*hump*), en forma transversal al desplazamiento de vehículos, el cual se debe materializar con una elevación, respecto a la rasante del camino, no mayor de cinco (5) centímetros y una longitud total de cuatro (4) metros, siendo la superficie corrugada de dos (2) metros de ancho y explanadas ascendentes y descendentes de un (1) metro cada una, que abarca todo el ancho de la calzada y en cantidad que sea necesaria; previo a la utilización de dicho artificio se coloca a una distancia de cinco (5) metros, una línea de frenado de cuarenta (40) centímetros de ancho, pintada de color blanco, a los efectos que los conductores aminoren la velocidad antes de llegar al cruce. Esta meseta esta demarcada con líneas blancas y amarillas tipo cebrada, la pintura a utilizar es de tipo reflectante, la que recibe el mantenimiento adecuado para no perder el impacto visual previsto en la presente.

Los reductores se colocan, a una distancia de trescientos (300) metros de la señalización que indique la advertencia de ingreso a zona de reductores de velocidad, además de los indicadores verticales (carteles), despertadores/sonorizadores en todo el ancho de la calzada. Asimismo, en la zona de instalación de dichos reductores, se procede a la correspondiente señalización mediante placas montadas sobre un pie, con el isotipo correspondiente sobre un fondo amarillo reflectante, colocadas con relación al recurso y con anticipación de ciento cincuenta (150) metros en áreas urbanas, y una en correspondencia con la meseta, con el alumbrado pertinente en el lugar.

Estos artificios se sitúan previos a las sendas peatonales, se encuentren o no señalizadas, a una distancia de cinco (5) metros.

CAPÍTULO III

ARTÍCULO 7.- No pueden instalarse reductores de velocidad, salvo justificación técnica, en los siguientes casos:

- 1) en los tramos de ruta que no tienen consideración de travesía. En travesías cuya longitud es menor a doscientos (200) metros;
- 2) en los tramos de travesías con pendiente superior al cinco por ciento (5%);
- 3) en las proximidades de las intersecciones no se colocan reductores de velocidad tipo lomo *hump* para evitar que los peatones los confundan con pasos peatonales. En este caso solo pueden ser utilizados los reductores de velocidad tipo trapezoidal, siempre que existan pasos de peatones.

ARTÍCULO 8.- Queda prohibido, en todo el ámbito de aplicación de la presente Ley, la utilización de reductores de velocidad denominados lomo de burro del tipo *bump*. Con respecto a los existentes, la Autoridad de Aplicación dispone su adecuación conforme incisos 1) y 2) del Artículo 7, en forma general.

ARTÍCULO 9.- No se permite la utilización de barras transversales o resaltos en las rutas provinciales, las mismas solo pueden utilizarse en estacionamientos.

ARTÍCULO 10.- Queda prohibido el uso de tortugones o tachas como elementos reductores de velocidad, éstos únicamente pueden ser utilizados como separadores de carriles. Los mismos son de hormigón de diecisiete (17) centímetros de ancho y seis (6) centímetros de altura, se ubican en el eje central de la calzada y a lo largo de la travesía pintada con pintura retroreflectaria.

CAPÍTULO IV

ARTÍCULO 11.- Los pasos peatonales se construyen elevados (lomos trapezoidales), hasta el nivel de la vereda, o ligeramente debajo para proveer un resalto para los ciegos y no dificultar el cruce con sillas de ruedas o para personas con discapacidad.

ARTÍCULO 12.- Los pasos peatonales sobreelevados (reductor trapezoidal) son de las siguientes dimensiones:

- 1) altura: diez (10) centímetros pudiendo variar de conformidad a la altura del cordón cuneta;
- 2) longitud elevado: cuatro (4) metros, en casos excepcionales se autoriza longitudes inferiores, hasta un mínimo de dos coma cinco (2,5) metros;
- 3) longitud de las rampas: entre uno (1) y dos coma cinco (2,5) metros un (1) metro para el caso que se señale una velocidad de treinta kilómetros sobre hora (30 Km/h); uno coma cinco (1,5) metros para velocidades de cuarenta kilómetros sobre hora (40 Km/h) y dos coma cinco (2,5) para velocidad igual a cincuenta kilómetros sobre hora (50 Km/h);
- 4) debe preverse el escurrimiento pluvial.

ARTÍCULO 13.- Los criterios para el uso de los reductores de velocidad se basan en las siguientes consideraciones fundamentales:

- 1) debe efectuarse un estudio previo que incluya medidas alternativas de control antes de su instalación;
- 2) el emplazamiento de los reductores debe coordinarse estrechamente con la planimetría de las calles.

Su colocación debe complementarse con una adecuada demarcación y señalización a distancias que permitan alertar a los conductores con el tiempo suficiente, tal como lo prevén el segundo y tercer párrafo del Artículo 6.

ARTÍCULO 14.- A efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto en los artículos anteriores se otorga a los obligados el plazo de un (1) año, a contar de la publicación de la presente Ley, para realizar las adecuaciones que resultan necesarias.

CAPÍTULO V

ARTÍCULO 15.- Invítase a los municipios a adherirse a la presente Ley.

ARTÍCULO 16.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.