

ANEXO III B – 2026

REDUCCIÓN DE VELOCIDAD CON LOMOS DE BURRO Y PASOS PEATONALES SOBREELEVADOS

NORMAS TÉCNICAS GENERALES

1. Para el inicio del trámite, el solicitante deberá presentar el Proyecto de Control de Velocidad, el cual deberá comprender su correspondiente plano con ubicación precisa del reductor y su correspondiente señalamiento, con las distancias, dimensiones y acotamientos de la infraestructura existente, ajustándose a las Especificaciones Técnicas, a escala legible.
2. Cada reductor de velocidad deberá contar con el señalamiento luminoso correspondiente, según Plano Tipo N°2137 y 2137-bis de la DPV.
3. Deberá, tener el señalamiento vertical adecuado, según el Plano de Señalamiento Anexo y la señalética cumplirá con lo especificado en el Plano Tipo N°8507 de la DPV y Manual de Señalamiento Vertical de la DNV Ed. 2017
4. Cada reductor de velocidad deberá contar con el señalamiento horizontal que se indica en las Especificaciones Técnicas Generales y Manual de Señalamiento Horizontal de la DNV Ed. 2012.
5. El señalamiento debe conservarse en óptimas condiciones en los términos del convenio.
6. Deberán presentarse las Especificaciones Técnicas Particulares de los Materiales y Ejecución de acuerdo a las exigencias requeridas por la DPV
7. La distancia mínima recomendada entre reductores de velocidad es de 200 metros.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS GENERALES

1. **OBJETO**

El objeto de esta Norma y sus Especificaciones Técnicas Generales, es el establecimiento de los criterios básicos que deben ser considerados en el proyecto, la ejecución y la instalación de reductores de velocidad tipo “Lomo de Burro” y “Paso Peatonal Sobreelevado” en rutas provinciales pavimentadas.

2. **AMBITO DE APLICACIÓN**

Será de aplicación en aquellos puntos de la red de rutas pavimentadas donde sea necesaria la instalación de reductores de velocidad. Para calzadas no pavimentadas las áreas técnicas de la DPV. podrán evaluar alternativas o variantes que se ajusten mejor a cada caso particular.

3. **REDUCTORES DE VELOCIDAD**

3.1. 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 la vía.

Los reductores de velocidad contemplados en esta normativa tienen como objetivo mantener una velocidad media de marcha del flujo vehicular, que se adecue con el límite máximo de la señalización restrictiva y habiendo implementado otras medidas previas no resultaron efectivas para el control de la velocidad, (ejemplo de otras medidas: señalización, líneas reductoras de velocidad, bandas óptico sonoras, diseño geométrico, etc.), normalmente dispuestas al principio de la travesía o tramo urbano.

- **Reductores de velocidad de sección transversal trapezoidal o tipo “PASO PEATONAL SOBREELEVADO”.** Estos dispositivos cumplen la función de pasos peatonales, situándose su rasante a un nivel ligeramente superior al de la calzada. A efectos legales le son de aplicación las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad.
- **Reductores de velocidad de sección transversal segmento circular o tipo “LOMO DE BURRO”** Estos dispositivos representan una saliente en el perfil del camino, esta irregularidad sobre la superficie de la calzada puede provocar modificaciones en las condiciones normales de marcha, a los fines de modificar la velocidad en el tramo previo al obstáculo.

3.2. Criterios de emplazamiento y ubicación: En la planimetría de la zona urbana se indicará la ubicación del reductor de velocidad y su correspondiente señalización, ajustándose al Plano Tipo de Señales N° 8507 - DPV y Plano Anexo de “Plano tipo

de detalles y señalamiento de Reductor de Velocidad Cruce Peatonal Sobreelevado/Lomo de Burro”.

3.3. Criterios de diseño:

3.3.1. Materiales de construcción: Los materiales a utilizar para la construcción del reductor de velocidad especificado es el hormigón H30 o concreto asfáltico que cumplan con la resistencia exigida en la especificación técnica. El solicitante será responsable de mantener la geometría del mismo, deberá además garantizar el sistema de anclaje al pavimento existente que impida su despegue o corrimiento por efectos de los esfuerzos tangenciales que transmiten los vehículos, la calidad de los materiales empleados en la construcción deberá garantizar su estabilidad, unión a la calzada, indeformabilidad y durabilidad, sin afectar la estructura del pavimento existente.

3.3.2. Geometría: El emplazamiento de reductores en tramos donde las velocidades requeridas estén comprendidas entre los 30 y 60 km/h las características geométricas de los distintos tipos de reductores serán:

–Para PASO PEATONAL SOBREELEVADO: el perfil longitudinal comprenderá una plataforma elevada y dos rampas laterales, formulando un trapecio según el “Plano Tipo de Señalamiento y Detalle” sus dimensiones serán:

- Altura de la plataforma: 0,075 m
- Longitud de la zona elevada: 4,00 m
- Longitud de las rampas laterales: 2,00 m

–Para LOMO DE BURRO: el perfil longitudinal tendrá sección transversal de segmento circular según “Plano Tipo de Señalamiento y Detalles”, sus dimensiones serán:

- Altura: 0,075 m
- Longitud: 3,65 m

3.3.3. 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 se procederá a rebajar los extremos transversales al eje de la calzada en una profundidad mínima de 3 a 4 cm y 50 cm de ancho.

3.3.4. Conexión con la vereda: En el caso del “Paso Peatonal Sobreelevado”, con objeto de facilitar los desplazamientos de personas con movilidad reducida, se procederá a rebajarla en toda la longitud del paso peatonal para permitir la continuidad del itinerario peatonal. Esta adecuación de la vereda se llevará a cabo con los criterios de diseño preciso y reglamentado, evitando que el desnivel entre la vereda y el reductor de velocidad sea superior a un centímetro

3.3.5. Drenaje: Se debe garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada de forma que no produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos del reductor de velocidad

3.4. Señalamiento: Se dispondrá de la señalización especificada en el “Plano Tipo de Señalamiento y Detalles” con la finalidad de informar y prevenir al conductor, con la debida anticipación, a los fines de que realice una reducción de la velocidad previa a la ubicación del obstáculo, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Señalamiento Vertical y Horizontal de la DNV.

3.4.1. Señalamiento horizontal: la señalización horizontal se materializará y renovará de forma permanente según el plano tipo y especificaciones técnicas, con pintura retro reflectante de calidad que garantice tanto su durabilidad como el coeficiente de rozamiento exigido en la normativa vigente. Las Tachas estarán distribuidas en dos tramos de 100m. antes y después del obstáculo, distanciadas cada una a 12m., serán bidireccionales amarillo/amarillo en el eje y bidireccionales blanco/blanco fuera de la línea blanca de borde a ambos lados. La demarcación de las líneas blancas de borde y doble línea amarilla en eje serán según criterios del Manual de Señalamiento Horizontal – DNV Ed. 2012.

3.4.2. Señalización vertical: se materializará según “Plano Tipo de Señalamiento y Detalles”, Plano Tipo de señales N° 8507 y N° 8509-bis de la DPV, Especificaciones Técnicas Particulares y Manual de Señalamiento Vertical de la DNV Ed. 2017.

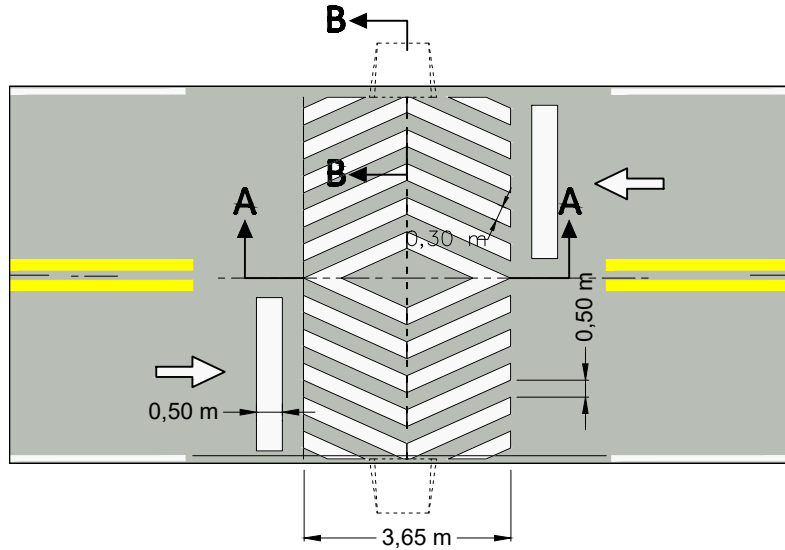
3.4.3. Señalización luminosa: En coincidencia con cada reductor de velocidad deberán colocarse dos semáforos precaucionales destellantes, cada uno correspondiente al sentido de avance del tránsito según la Plano Tipo N° 2137 y 2137-bis de la DPV.

4. ILUMINACIÓN:

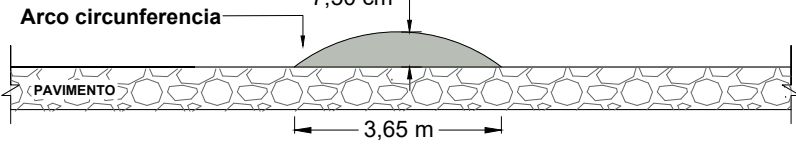
Los dispositivos reductores de velocidad deberán contar con iluminación nocturna a los efectos de garantizar su visibilidad, localización y visualizar la presencia de peatones, en su caso por parte de los conductores. Cuando exista iluminación en todo el tramo urbano se deberá destacar la situada sobre los pasos de peatones exigiendo niveles de iluminancia específicos según normas IRAM-AADL.

REDUCTOR DE VELOCIDAD "LOMO DE BURRO"

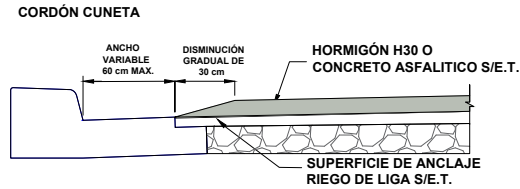
VISTA DE PLANTA



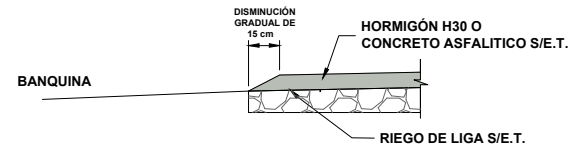
SECCIÓN A-A



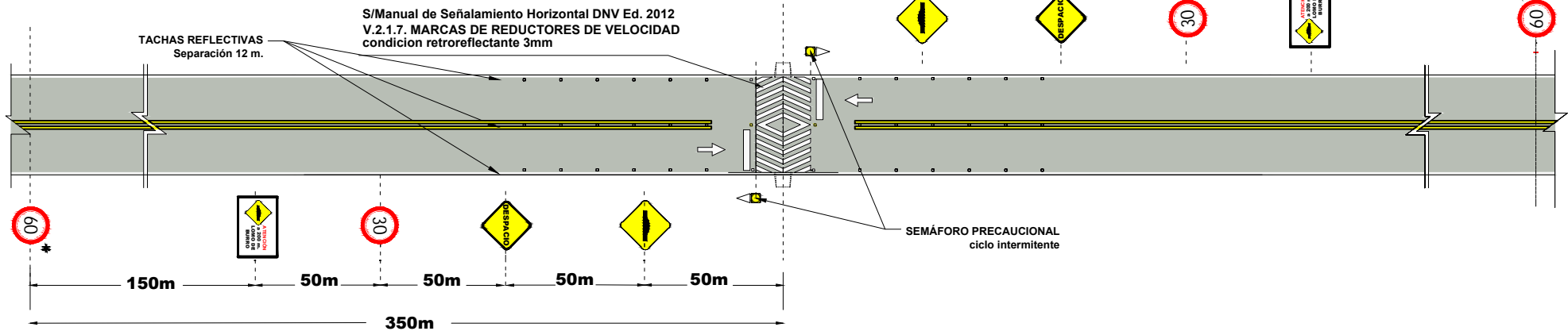
SECCIÓN B-B



DETALLE PARA CALZADA SIN CORDONES



CROQUIS PLANO TIPO SEÑALES



* Velocidad máxima sujeta a reglamentación local según jerarquía vial.



SUBDIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL - DPV
AGENCIA PROVINCIAL DE SEGURIDAD VIAL



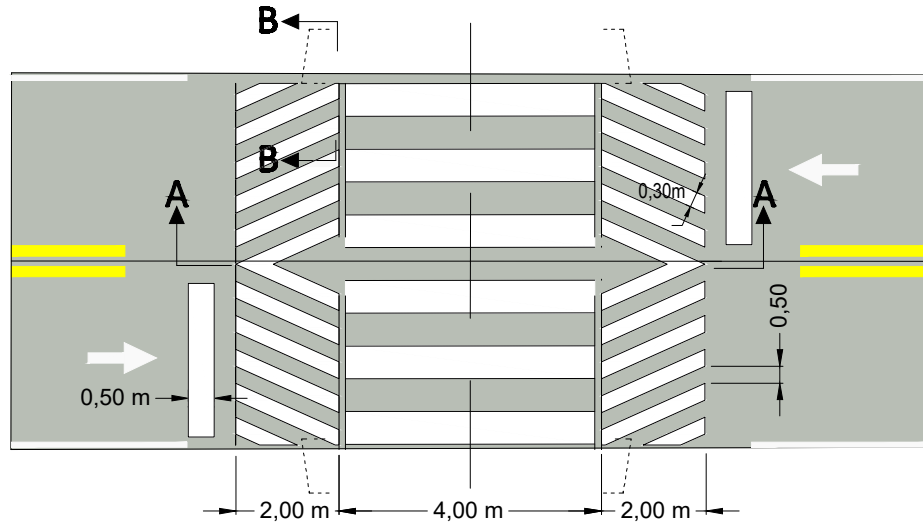
PLANO TIPO DE SEÑALAMIENTO Y DETALLES:
REDUCTOR DE VELOCIDAD "LOMO DE BURRO"

FECHA:
MARZO 2026

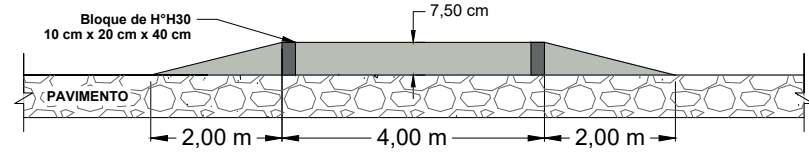
TSOV. SOLIS

REDUCTOR DE VELOCIDAD "PASO PEATONAL SOBREELEVADO"

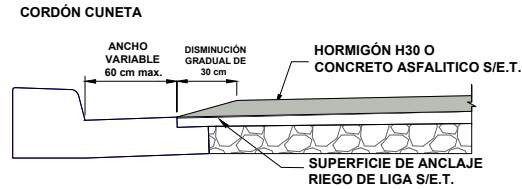
VISTA DE PLANTA



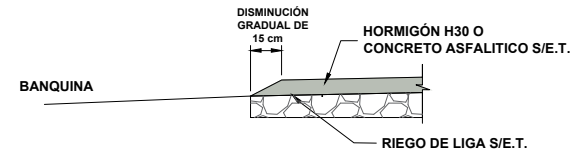
SECCIÓN A-A



SECCIÓN B-B

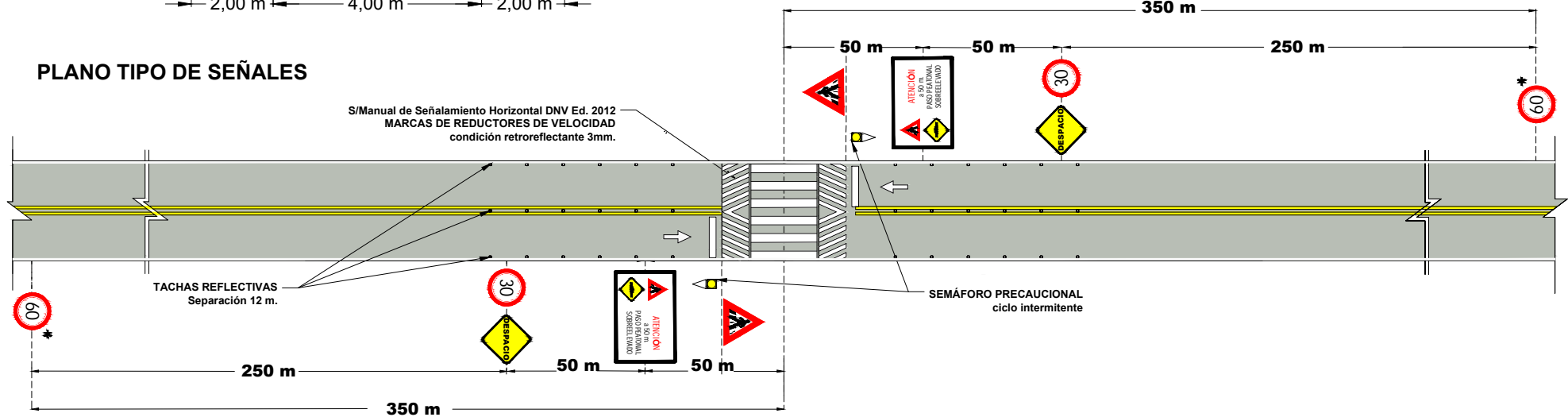


DETALLE PARA CALZADA SIN CORDONES



PLANO TIPO DE SEÑALES

S/Manual de Señalamiento Horizontal DNV Ed. 2012
 MARCAS DE REDUCTORES DE VELOCIDAD
 condición retroreflectante 3mm.



* Velocidad máxima sujeta a reglamentación local según jerarquía vial.



SUBDIRECCIÓN DE SEGURIDAD VIAL - DPV
 AGENCIA PROVINCIAL DE SEGURIDAD VIAL



PLANO TIPO DE SEÑALAMIENTO Y DETALLES:
 REDUCTOR DE VELOCIDAD "PASO PEATONAL
 SOBREELEVADO"

FECHA:
 MARZO 2026

TSOV. SOLIS



Provincia de Santa Fe - Poder Ejecutivo

2026 - Año del 240° Aniversario del Natalicio del Brigadier Gral. Don Estanislao López

Hoja Adicional de Firmas

Anexo

Número:

Referencia:

El documento fue importado por el sistema Timbó.

