MANUAL DE REDUCTORES DE VELOCIDAD SOBRE PAVIMENTO

MUNICIPIO DE GENERAL ESCOBEDO N.L.

SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGÍA

12 de Septiembre del 2016

MANUAL DE REDUCTORES DE VELOCIDAD SOBRE PAVIMENTO

1. ANTECEDENTE

Recientemente se han estado recibiendo peticiones de vecinos de distintos sectores del municipio, sobre todo de áreas residenciales, para la instalación de “bordos” o reductores de velocidad en las calles de las colonias, por diferentes circunstancias o motivos, llegando en algunos casos a un número considerable de bordos solicitados, independientemente si los sitios para su localización necesariamente presenten evidencias de ser necesarios.

Sin embargo, actualmente tampoco en el municipio, en las diferentes instancias que pudiesen estar involucradas, existe una definición clara de los procesos o protocolos para el análisis de la factibilidad técnica ante cualquier solicitud de los ciudadanos.

El presente documento, elaborado al tenor del anterior contexto, contempla los aspectos que deben contemplarse para establecer los procedimientos normativos y técnicos que permiten dar una respuesta fundamentada a las solicitudes de instalación reductores de velocidad en las distintas vialidades de nuestro municipio.

1. OBJETIVO

Establecer las instancias y los procedimientos a seguir, para elaborar los dictámenes de factibilidad y autorización de permisos en la instalación de bordos sobre superficie de pavimentos ante la solicitud de particulares al respecto.

1. DEFINCIÓN

Se toma la descripción textual de la norma V.11. Reductores de velocidad OD-15, del Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

*“Son dispositivos que se construyen sobresaliendo del pavimento en todo el ancho del arroyo vial, incluyendo en su caso los acotamientos, sólo en casos excepcionales en los que se requiera obligar al conductor a reducir la velocidad del vehículo para que se detenga inmediatamente antes del inicio de un área de conflicto como un cruce de peatones, una zona urbana de concentración de peatones importante, una intersección con otra vialidad de mayor jerarquía y las estaciones de cuerpos de emergencia, como bomberos y ambulancias, entre otros”.*

1. ASPECTOS GENERALES
   1. RECEPCIÓN DE SOLICITUDES

Por la naturaleza del dispositivo, es decir, su propósito, su aplicación, sistema constructivo y su geometría, las instancias municipales más afines y que pudiesen ser el canal de recepción de solicitudes son:

1. Secretaría de Seguridad y Justicia de Proximidad
2. Secretaría de Servicios Públicos
3. Secretaría del Ayuntamiento
4. Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología

Aún siendo viable estos canales de atención al ciudadano para este tema en particular, las solicitudes todas, deberán ser canalizadas a la Dirección de Tránsito de la Secretaría de Seguridad y Justicia de Proximidad, por ser la que cuenta con las facultades y atribuciones de normar lo concerniente a la vialidad y su reglamentación.

* 1. FACTIBILIDAD

La autorización para la instalación de reductores de velocidad, estará sujeta al dictamen positivo de 4 dependencias municipales:

1. Dirección de Tránsito: quién recibe formalmente la solicitud y califica, en principio si procede o no y determina, en su caso, la ubicación.
2. Servicios Públicos: quién deberá analizar los aspectos pluviales y el sistema constructivo.
3. Concertación Social: quién deberá hacer una consulta entre los vecinos más cercanos y/o posiblemente afectados por el dispositivo y obtener su aprobación o no.
4. Desarrollo Urbano: quién definirá su pertinencia, su ubicación más adecuada, sus dimensiones o bien, otros posibles dispositivos previos que puedan resolver la demanda sin recurrir al reductor de velocidad.
   1. ELIMINACIÓN DE DISPOSITIVOS EXISTENTES

El municipio, a través de la Dirección de Tránsito y/o la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, tendrán facultades para eliminar “bordos” o reductores de velocidad existentes, en donde se considere no haya justificación para tenerlo o represente un obstáculo peligroso o provoque daños a la infraestructura vial o a los vehículos.

5. GESTIÓN: PROCESO

5.1. SOLICITUD EN DIRECCIÓN DE TRÁNSITO:

a.) Datos del interesado

b.) Exposición de motivos de la petición

c.) Localización del sitio de aplicación.

5.2. COORDINACIÓN INTERNA:

a.) Envío de solicitud tanto a Concertación Social, Servicios Públicos y Desarrollo Urbano, para el análisis

b.) Elaboración de dictámenes respectivos.

c.) Tiempo de respuesta para dictamen: 2 semanas

5.3. RECEPCIÓN DE SOLICITUD EN OTRAS DEPENDENCIAS:

En caso de recibirse en las oficinas de Servicios Públicos y/o Desarrollo Urbano.

a.) Reenviar a Dirección de Tránsito y a las otras 2 dependencias involucradas.

b.) La fecha de recepción se tomará como si se hubiese presentado directamente en la Dirección de Tránsito para la respuesta de dictámenes.

c.) La respuesta definitiva, autorización o no, la entregará la Dirección de Tránsito.

5.4. ELABORACIÓN DE DICTÁMENES:

Una vez recibida una solicitud y se hay hecho del conocimiento de las dependencias involucradas, cada una de estas deberá emitir su opinión y recomendaciones al respecto de:

1. Dirección de Tránsito:

a.1.) Verificación técnica de la problemática mencionada en la solicitud: estadística de accidentes, flujos vehiculares y peatonales, velocidades de tránsito, otros.

a.2.) Reporte por escrito a las otras dependencias involucradas confirmando si procede o no procede.

1. Servicios Públicos:

b.1.) Revisión física del sitio planteado en la solicitud.

b.2.) Análisis de las condiciones de la vialidad: rasantes, escurrimientos pluviales, pavimentos, cálculo del costo de construcción.

b.3.) Valoración del costo de construcción del dispositivo.

1. Concertación Social:

c.1.) Consulta de vecinos cercanos, recoger la opinión positiva y/o negativa de los vecinos inmediatos al sitio propuesto en la solicitud.

d.) Desarrollo Urbano y Ecología:

d.1.) Usos del suelo inmediatos: verificar que los usos del suelo sean coincidentes con los establecidos en “Áreas permitidas”.

d.2.) Ubicación del dispositivo: revisión técnica para establecer la localización más conveniente de acuerdo a la operación de la vialidad y los usos existentes.

d.3.) Dispositivos alternativos: plantear la aplicación de otros dispositivos viales que pudiesen satisfacer la demanda, antes de aprobar el reductor de velocidad.

Bajo la consideración que cierto tipo de reductores de velocidad, son altos generadores de contaminación al ambiente.

d.4.) Selección del tipo de reductor: definición técnica del tipo de reductor de velocidad a instalar, dependiendo del caso y las recomendaciones de las demás dependencias involucradas.

5.5. EJECUCIÓN.

La construcción y/o instalación del reductor de velocidad, estará a cargo de la Secretaría de Servicios Públicos con base al dictamen elaborado por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

El costo de su construcción, o bien, de su instalación, según sea el caso del dispositivo seleccionado, estará a cargo del solicitante.

El mantenimiento estará a cargo de la Secretaría de Servicios Públicos.

6. ÁREAS PERMITIDAS

Son áreas permitidas para colocación de reductores de velocidad las siguientes:

6.1. Cruces peatonales en Plazas y Parques.

6.2. Cruces peatonales frente a edificios de culto.

6.3. Áreas comerciales.

6.4. Escuelas.

6.5. Edificios con grandes concentraciones de personas en tránsito.

6.6. Estaciones de infraestructura de servicio de transporte público.

6.7. En áreas residenciales:

6.7.1. En la intersección con avenidas y/o carreteras de mayor jerarquía.

7. ELIMINACIÓN DE REDUCTORES DE VELOCIDAD EXISTENTES

Tanto la Dirección de Tránsito, como Servicios Públicos o Desarrollo Urbano y Ecología, podrán proponer, en caso de que se califique de obstáculo peligroso, obstrucción de escurrimientos pluviales o bien de daño a la vialidad o a los vehículos, la eliminación de cualquier reductor de velocidad existente, siempre y cuando se cuente con la aprobación de los vecinos, obtenida mediante consulta por parte de Concertación Social y la anuencia de las otras dos dependencias involucradas.

8. CLASIFICACIÓN O TIPOLOGÍA DE LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD:

8.1. Para reducción de velocidad en marcha: reductores tipo tachuela.

8.2. En accesos y/o a manera de advertencia, hasta de 4 cms., de altura.

8.3. Para la reducción obligada de velocidad, hasta 5.5 cms., de altura

8.4. Para que se detenga el vehículo inmediatamente antes del inicio de un área de conflicto, hasta 7 cms., de altura.

El sistema constructivo y materiales, deberán regirse por lo establecido en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, publicado por la SCT en el año 2014 en sus artículos V.11., V.11.1, y V.11.2.

8.5. Los que establezcan y especifiquen en sus dictámenes las dependencias municipales involucradas.

8.6. Cualquier dispositivo de reducción de velocidad, deberá ser complementado por la señalización vertical baja que dictamine la Dirección de Tránsito, en la ubicación que esta determine.