

**2024**

# PLAN DE ORDENAMIENTO CIRCULACIÓN VIAL - UBAJAY



**LUIS ADRIÁN ETCHEVERRÍA**

**Accidentólogo Vial**

Mat. Co.P.C.A.C.E.R. N° 065



## INDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>2</b>
<b>JUSTIFICACIÓN</b>	<b>3</b>
<b>COMPETENCIA</b>	<b>4</b>
<b>FUNDAMENTOS</b>	<b>5</b>
<b>PRIMERA ETAPA</b>	<b>7</b>
Moderación del Tránsito Zona Escolar	10
Circulación Escuela por Calle Aguaribay	14
Ingreso a la ciudad desde Autovía por el Sur	15
Propuesta Circulación Colectora Oeste (Justificación)	16
<b>SEGUNDA ETAPA</b>	<b>22</b>
Plano con Sentido de Circulación de Calles	22
Nomenclatura Urbana	23
Estacionamiento de Motos	24
Espacios y Estacionamientos Accesibles	25
Anexo Ilustrativo	28
Señalética Específica	29

## PRIMERA ETAPA

### -INTRODUCCIÓN:

En el año 2023, la Agencia Nacional de Seguridad Vial registró un saldo de 12 muertes por día en Argentina, un total de 4.369 víctimas fatales, como consecuencia de los Accidentes de Tránsito (139 eran Entrerrianos).- (Informe de siniestralidad vial fatal Año 2023 - Dirección de Estadística Vial Dirección Nacional de Observatorio Vial, a partir de datos reportados por las jurisdicciones)

Fue por años un famoso Lema de este Municipio: *“A UBAJAY NO LE SOBRA NINGÚN HABITANTE”*, dispuesto en un vistoso cartel sobre la antigua Ruta Nacional de “La Muerte” N° 14. Si bien el anuncio causaba cierta simpatía y fama a la vera del camino, las estadísticas denunciaban una cruenta batalla contra el endémico flagelo. Ubajay no estaba, ni está exenta.-

Aquella historia cambió -un poco- cuando se construyó la nueva traza de la Autovía “Gral. José Gervasio Artigas”, con un diseño en trinchera que logró alejar la peligrosidad de la Ruta, aunque, sin embargo, sus riesgos se trasladaron a la fluidez del tránsito por sus Colectoras, interactuando con el tráfico local y los agentes más vulnerables (peatones y ciclistas).-

La Autovía **“GENERAL J. G. ARTIGAS”** es un Sistema Vial de acusada significación y de mayor relevancia de tránsito en la región. La llamada así, **“Ruta del Mercosur”**, posee un importantísimo caudal vehicular que motoriza todo el engranaje productivo y turístico de los países miembros, con un incremento continuo del transporte de cargas y pasajeros internacional, interprovincial e interurbano, sumado a la circulación de los vehículos que viajan en ambos sentidos, en la cual, Ubajay, participa pasiva y activamente, por estar emplazada a ambos lados de este colosal entramado vial.-

Es cierto que el mencionado sistema contribuye con un alto nivel de eficiencia en el movimiento de los grandes caudales vehiculares, de modo que todo converge en un diseño seguro, permanente, útil y flexible. Estos objetivos, satisfacen los requerimientos de sus vías y las colectoras que se emplazan sobre la ciudad de Ubajay.-

## **-JUSTIFICACIÓN:**

Ahora bien, consideradas las cuestiones globales de la Vía, existen factores locales que necesitan ser atendidos y revisados permanentemente, debido a los criterios específicos de Seguridad Vial, para una población que la comparte, y que crece demográfica y vehicularmente.-

Las Colectoras a ambos lados de la Autovía, concentran un flujo combinado de usuarios particulares de la misma, con el tránsito diario de los vecinos de la Localidad. Así es que interactúan infinidad de situaciones que deben ser atendidas oportunamente, con la finalidad de una Convivencia Segura que disminuya los Riesgos al máximo posible. El ideal, es no tenerlos.-

Además de la circulación de vehículos livianos y pesados en ambos sentidos de las dos vías colectoras (Parque Vehicular), es de destacar que estas comparten, a nivel, la circulación Peatonal de toda la Población Estudiantil de **la Escuela Primaria N° 73 “Gendarme Juan Adolfo Romero”**, paralela y transversalmente, desde y hacia Colectora Este. Asimismo, lo hacen también los estudiantes de **la Escuela Secundaria N° 4 “José María Molina” y Anexo ESJA** del turno tarde y noche, respectivamente.-

El continuo movimiento peatonal en los horas de actividad estudiantil (**usuarios Vulnerables**), en confluencia con la gran concentración de vehículos en ambas **colectoras bidireccionales**, amerita acciones concretas que incidan eficazmente en la interacción de todos los participantes; es decir, lograr conferir mayor Seguridad y Fluidez Vial, transformando el elemento “camino” para guiar el tránsito de todos con: la implementación de Señalética específica, modificación parcial en sus Sentidos de Circulación, incorporación de Reductores de Velocidad, adecuación de los Espacios de Detención y Estacionamiento Ordenado en el sector.-

Todo esto influirá positivamente desde la Escuela a la Ciudadanía local -sobre todo-, favoreciendo a su Cultura Vial; entendiendo como tal: a los procesos, modos de vida, costumbres, las tradiciones, los hábitos, los valores, y los patrones relativos a la seguridad vial, dentro de un contexto social determinado.- (Glosario de Términos y Definiciones relativas a la Seguridad Vial – Dirección Nacional de Observatorio Vial - Ministerio de Transporte 2021)

Es decir que, desde este sector, deberá contemplarse la circulación y adecuación del tránsito de la ciudad, considerar su estructura, y proyectar la

convivencia vial más favorable de los usuarios, por lo que, con el conocimiento empírico, se busca que todos prevean sus acciones con seguridad y comodidad.-

**-COMPETENCIA:**

**Calles Colectoras - Generalidades**

*“Las calles colectoras son necesarias para brindar continuidad al sistema de calles del área y para dar acceso a las propiedades frentistas. Son una herramienta fundamental para proveer control de accesos en autopistas. Desde el punto de vista de la seguridad, es preferible que la calle colectoras tenga un solo sentido. Este diseño es superior al que establece doble sentido por los problemas que se presentan en las conexiones con los caminos transversales, por la multiplicidad de movimientos de giro”.* (Dirección Nacional de Vialidad - Normas y Recomendaciones de Diseño Geométrico y Seguridad Vial - Capítulo 4 - Autopistas)

Las Colectoras, como vías colindantes y longitudinales de la Autovía “Gral. Artigas”, se hallan en la órbita **JURISDICCIONAL del ESTADO NACIONAL**, cuya **ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO y CUSTODIA**, fue delegada por éste, a través de la **DIRECCIÓN NACIONAL de VIALIDAD** (Dec. P.E.N. N° 1020/09), al Ente Concesionario del Corredor Vial N° 14, **“CAMINOS del RIO URUGUAY S.A.”**. Por lo tanto, a éste se le confirió RESPONSABILIDAD, teniendo a su cargo el CUIDADO, MANTENIMIENTO y CONSERVACIÓN DEL CAMINO, con lo cual, antes de iniciar cualquier modificación sugerida en el presente, deberá dársele intervención y requerir su EXPRESA APROBACIÓN/AUTORIZACIÓN, con vista a la Dirección Nacional de Vialidad, y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, previstas en la normativa vigente en la materia (Ley 26.363, Arts. 1° , 3° y 4°).-

En consecuencia, analizados los Factores de Riesgo del sector, para la Gestión de la Seguridad Vial en las colectoras, deberá darse intervención a la Autoridad Competente, teniendo en cuenta, además, que la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, menciona en su Art. 5° al Concesionario, y entre otras cosas dispone que éste tiene a su cargo la custodia de la vía.-

Por otro lado, y para las modificaciones dentro de la Ciudad de Ubajay -Segunda Etapa- la misma Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, en su Art. 2°

**confiere COMPETENCIA a los Municipios Adheridos a la LNT**, y en su 5to. Párrafo reza: *“La autoridad local correspondiente podrá disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta Ley y su reglamentación, cuando así lo impongan fundadamente específicas circunstancias locales. Podrá dictar también normas exclusivas, siempre que sean accesorias a las de esta ley y se refieran al tránsito y estacionamiento urbano, el ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tracción sangre y a otros aspectos fijados legalmente.”.-*

Cabe mencionar a esta altura, que el Municipio de Ubajay, por Ordenanza N° 285/18, adhirió a la Ley Provincial N° 10.025, de Adhesión a la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/95, su Decreto Reglamentario 395/95, Ley 26.363/08, Decreto Reglamentario 1716/08; y Modificaciones Vigentes.-

#### **-FUNDAMENTOS:**

El presente trabajo se proyecta sobre la base de los Principios Técnicos, Científicos y Metodológicos de la Accidentología Vial, ciencia que estudia el Fenómeno del Tránsito en forma integral -como sistema complejo- con apoyo de otras ciencias como la física, la matemática, además de otras disciplinas técnicas-científicas.-

El Art. 64° de Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, define como Accidente de Tránsito: a todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación. En tal sentido, del estudio y análisis de la complejidad de la fenomenología vial y sus consecuencias, puede decirse que el Accidente Vial, constituye un fenómeno indeseado en el que intervienen tres elementos: Usuarios (elemento humano), Máquinas (elemento vehicular) y medio ambiente (el entorno o la vía); siendo el elemento humano, por lo general, el causante del hecho de tránsito. Llámese en consecuencia a éste: factor determinante, y a los otros dos, predisponentes del suceso inesperado. (Accidentología Vial Científica – Ing. Víctor Irureta, Ed. Cathedra Jurídica, año 2017)

Mediante el análisis y su reconstrucción real o virtual (en laboratorio), se advierte su desarrollo, sus causas y consecuencias sobre las personas, cosas, la sociedad y la economía, con la finalidad de arribar al esclarecimiento de las dudas surgidas del mismo, y establecer con certeza las conductas adoptadas por cada uno de los participantes y su interacción con, o implicancia del entorno (ambiente – camino).-

En la investigación de la fenomenología del tránsito, toca el Accidentólogo Vial analizar objetivamente cada pieza de este “siniestro puzzle”, con la finalidad de ofrecer respuestas acerca de su mecánica, etiología, y lo más importante, conocer cada extremo, con el objeto de prevenir hechos letales futuros o al menos amenguar sus consecuencias lesivas y/o dañosas. De qué manera, analizando riesgos latentes del entorno, regímenes de velocidad para la zona, considerando los puntos reales y posibles de percepción y reacción de quienes transitan, para que puedan advertir las situaciones en tiempo y espacio, mediante el señalamiento reglamentario, regulando su régimen de marcha, detención, y respondan adecuadamente a las eventualidades del entorno.-

En cuanto al vulnerable tránsito peatonal y ciclístico, acompañarlos con advertencias de los riesgos y peligros, proveerles espacios seguros de interacción con el entorno, de acuerdo con la prioridad de su participación. Todo ello debe considerar, también, un espacio de Estacionamiento Seguro, sin obstáculos que generen riesgos para la convivencia vial de quienes circulan por el sector.-

Dice la Ley Nacional de Tránsito en su Art. 66°: que en la INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA, los Accidentes del Tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad **y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención (...).**-

En definitiva, “[...] *la accidentología del tránsito es una disciplina verdaderamente científica, que estudia las causas y efectos de los accidentados de tránsito terrestre, realiza su investigación forense y propone las medidas adecuadas para atenuarlos; vale decir, estudia integralmente el fenómeno con la finalidad de establecer sus causas y paliar sus efectos nocivos a partir de los principios y datos aportados por otras disciplinas científicas [...]*” (Legislación sobre Tránsito – Dr. Adolfo Roberto Vázquez, Ed. P. Federal, 1995).-

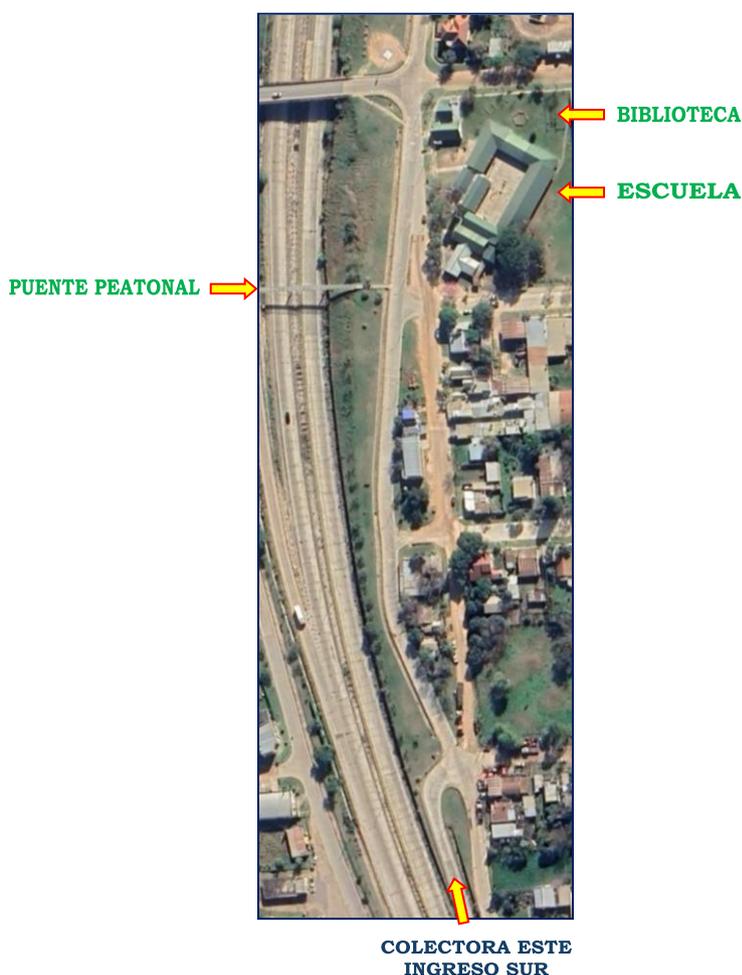
## PRIMERA ETAPA

### MEDIDAS DISPUESTAS

De la investigación de campo, las observaciones del territorio y ambiente, censo vehicular a diversos horarios, tránsito vulnerable en ambas colectoras; también la velocidad, visibilidad, ingreso y egreso de Transporte de Cargas y Pasajeros, su actual zona de espera para el ascenso y descenso; consideración del ancho de calzada, aceras; distancias de ingresos y egresos a la Autovía, condiciones de visibilidad y radios de giros; se disponen las siguientes modificaciones, ilustradas de manera básica, entendible y práctica, sin que ello signifique soslayar las Reglamentaciones Específicas de construcción, diseño y colocación de cada señal vertical y horizontal, como así también de los reductores de velocidad, destinados a la moderación del tránsito:

### MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA CIRCULACIÓN -DESCRIPCIÓN GENERAL- COLECTORA "ESTE" (ingreso Sur-Norte – actualmente bidireccional)

Se ilustró sobre imágenes de Google Maps y Fotografiado del lugar

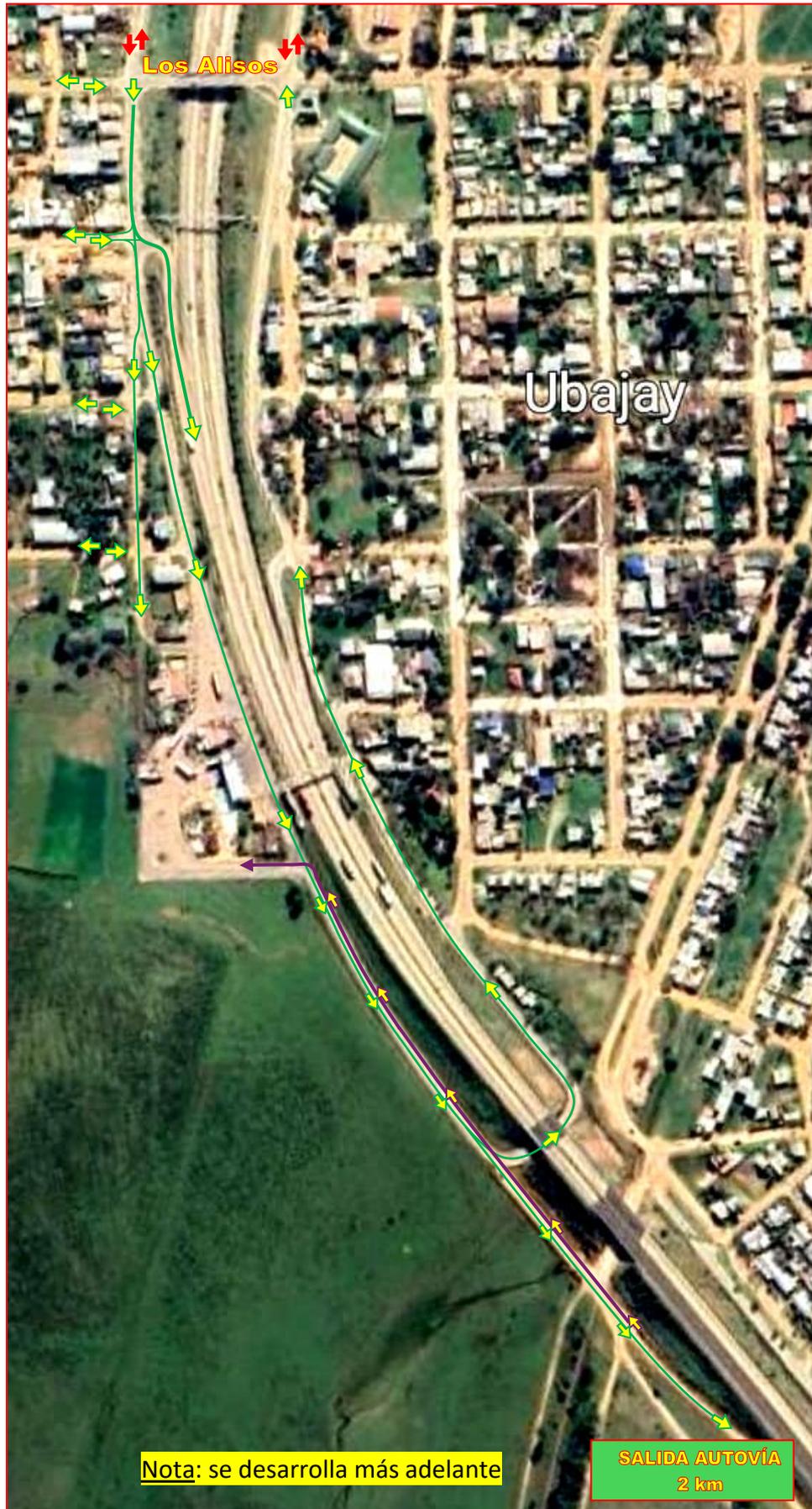


**-COLECTORA ESTE y VIAS AFECTADAS – NUEVA DISPOSICIÓN CIRCULATORIA  
-DESCRIPCIÓN GENERAL-**



Nota: se desarrolla más adelante

**-COLECTORA OESTE – NUEVA DISPOSICIÓN CIRCULATORIA -**



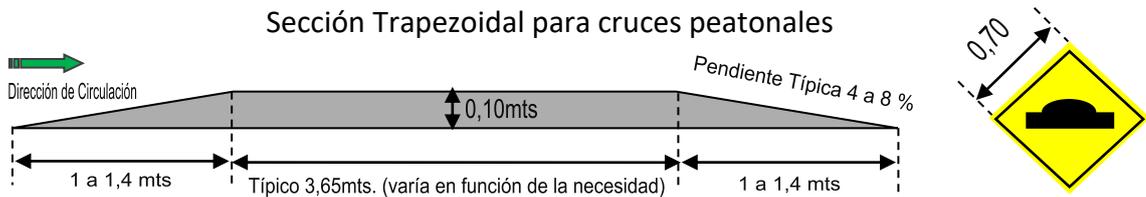
## MODERACIÓN DEL TRÁNSITO “ZONA ESCOLAR”

Para el diseño de la infraestructura deberá tenerse presente lo descrito en la resolución 0422/02 de la Dirección Nacional de Vialidad, la cual especifica que la altura máxima de la lomada debe ser de 10cm y el ancho total de la lomada debe alcanzar como mínimo los 3.65m (ver referencia de construcción debajo de la fotografía – puede observarse su construcción y trabajo en la Isla del Puerto C. del Uruguay, Pág. 22)

La velocidad se mantiene en los valores dispuestos



### Sección Trapezoidal para cruces peatonales



Debe observarse estrictamente el tamaño, diseño y colocación de las Señales Verticales de Advertencia, Restricciones, Prohibiciones, etc. (Anexo “L” – Dec. 779/95 – Ley 24.449).-

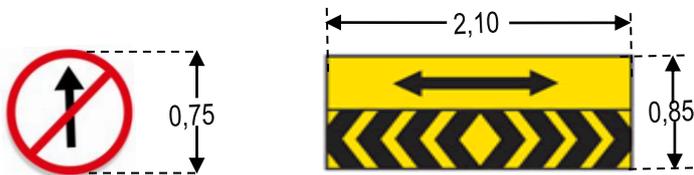
Continuando con el recorrido, se colocará Señal de Prohibición de Girar a la Derecha, Lomo de Burro con paso peatonal de Puente Pasarela a Refugio, y Señalética respectiva y reglamentaria.-



Siguiendo por la Colectora hacia el Norte, luego de pasar la Lomada de Burro del Puente Pasarela, el Tránsito continuará con un estrechamiento lateral izquierdo, guiado hacia el último reductor de velocidad de paso peatonal desde y hacia la Biblioteca. (Distancia que permite el Giro de Camiones y Colectivos en ambas direcciones).-

Este diseño que Estrecha la Vía mediante una extensión de la vereda Oeste, a modo de plazoleta que estará parquizada o adoquinada, no solo limitará la velocidad en la zona, sino que impedirá el Tránsito en sentido contrario (Norte Sur), guiándolo a Girar solamente en ambas direcciones (Este – Oeste).-





Seguidamente se observa la Ilustración en Planta para apreciar el diseño de lo hasta aquí ilustrado, y la colocación de "Isletas" para "REFUGIO de los Peatones que circulan entre la Escuela y el Puente Peatonal.-

Por Seguridad, en esta intersección de Ceibal y Aguaribay, se reducirá la calzada de Ceibal a la mitad (con el Refugio Peatonal), para desviar el Tránsito Pesado hacia la Colectora, es decir, en Giro Obligatorio a la Izquierda para los Colectivos y Camiones que circulan de Sur a Norte por Ceibal, dando prioridad y continuidad al tránsito liviano, como así también permitir el giro a la derecha desde Aguaribay hacia Ceibal al Norte, entre el REFUGIO PEATONAL y la ESCUELA. Allí también se emplazará el actual estacionamiento para Motos (puede seguir modelo del frente del Establecimiento) y Autos.- (Ver Ilustración siguiente)



## ZONA ESCUELA – CALLE AGUARIBAY

Aprovechando el nuevo sentido de circulación y ancho de calzada de la Calle Aguaribay, se dispondrá la siguiente modificación del espacio, para ofrecer mayor resguardo y seguridad a toda la Comunidad Educativa.-

Estrechamiento con Isleta para refugio de estacionamiento, e Isleta para el Estacionamiento de Bicicletas y Motos, a nivel de la vereda. (Se toman 10mts. a cada lado de los ingresos – Art. 49 inc. b) punto 4) - Ley Nacional de Tránsito 24.449)



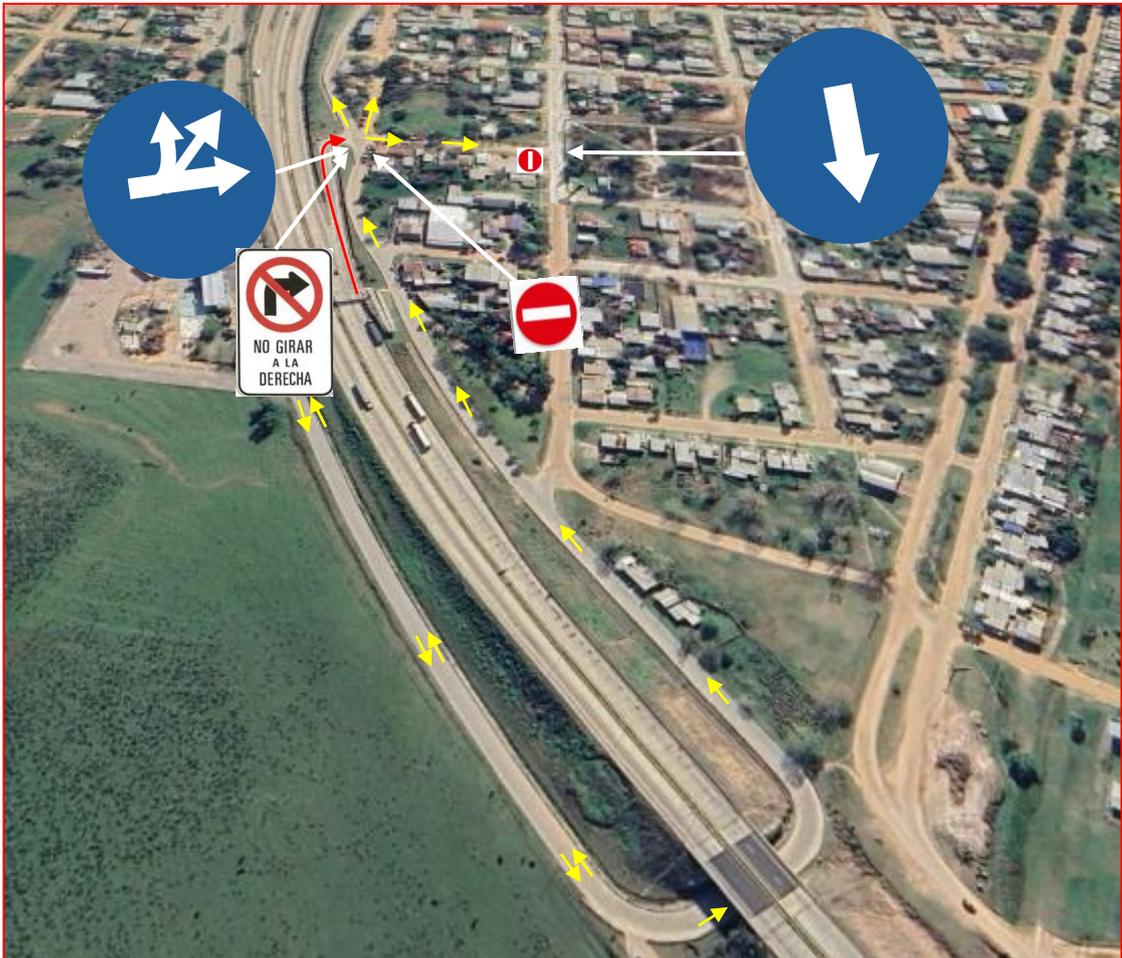
(Se contemplarán Paradores de Motos y Bicicletas sobre el estrechamiento)

**INGRESO A LA CIUDAD DE UBAJAY DESDE EL SUR**  
**MODIFICACIÓN PARCIAL CIRCULATORIA - COLECTORA ESTE**

Se dispondrá un solo sentido de circulación de Sur a Norte, en el tramo de Colectora Este comprendido entre: **intersección Salida Colectora y Calle Ceibal** (también con sentido hacia el Norte) **hasta Los Alisos**, esquina Biblioteca.-

En cuanto a Calle **Los Nogales**, adoptará un solo sentido de circulación hacia la Plaza, para evitar el tránsito en sentido contrario a la Salida de la Autovía y los que circulan de Sur a Norte por la Colectora, indicando "Contramano" para los que circulen por calle **Juncal** y pretendan girar al Oeste.-

**ILUSTRACIÓN**



## JUSTIFICACIÓN PARA LA MODIFICACIÓN PARCIAL DE LA CIRCULACIÓN VIAL DE COLECTORA OESTE

En razón de actuales circunstancias observadas y que generan un colapso vial entre: el Tránsito Pesado que aguarda para repostar en la Estación de Servicios, los que deben -obligatoriamente- estacionarse a la vera Oeste de la Colectora en una “cola interminable” que llega -en oportunidades- hasta calle Las Hiedras, sin contar los vehículos de la localidad y ocasionales que circulan por la Autovía con la misma necesidad; es imperante tomar las medidas de viabilidad parcial en el sector, con la finalidad de disminuir al máximo posible los potenciales riesgos causados por:

- El cúmulo de camiones estacionados sobre la vera Oeste de la Colectora;
- El tránsito en sentido contrario (Sur/Norte), por salida de camiones de la Estación de Servicios hacia la salida para la Autovía (continuación de Aguaribay al Oeste);
- El tránsito local y circunstancial que también circula de Sur a Norte;
- La circulación en sentido contrario (Norte/Sur) que camiones, vehículos de la localidad y ocasionales deben, obligados por la circunstancia anterior, realizar en invasión del carril contrario (Sur/Norte), contramano, al costado de los camiones que aguardan a la vera Oeste de la colectora;
- Entre otros; por lo cual:

*Se ha contemplado la urgente Modificación Parcial de la Circulación del Tránsito de Colectora Oeste, en **UN SOLO SENTIDO de NORTE a SUR, desde la intersección de esta con calle LOS ALISOS** -continuo- **GIRO a LA IZQUIERDA para retorno SUR/NORTE** (por debajo de la Autovía), hasta empalmar con la Salida Sur/Norte de la Autovía y Calle Los Nogales). Se contempla **un solo tramo de doble sentido de circulación** comprendido entre: **Calle Pública al Sur de la Estación de Servicios y el Giro hacia Colectora Este**, para quienes transitan de Sur a Norte desde Planta de Tratamiento y Barrio contiguo al Sur hasta la Estación de Servicios, ingresando por la Calle Pública mencionada anteriormente.-*

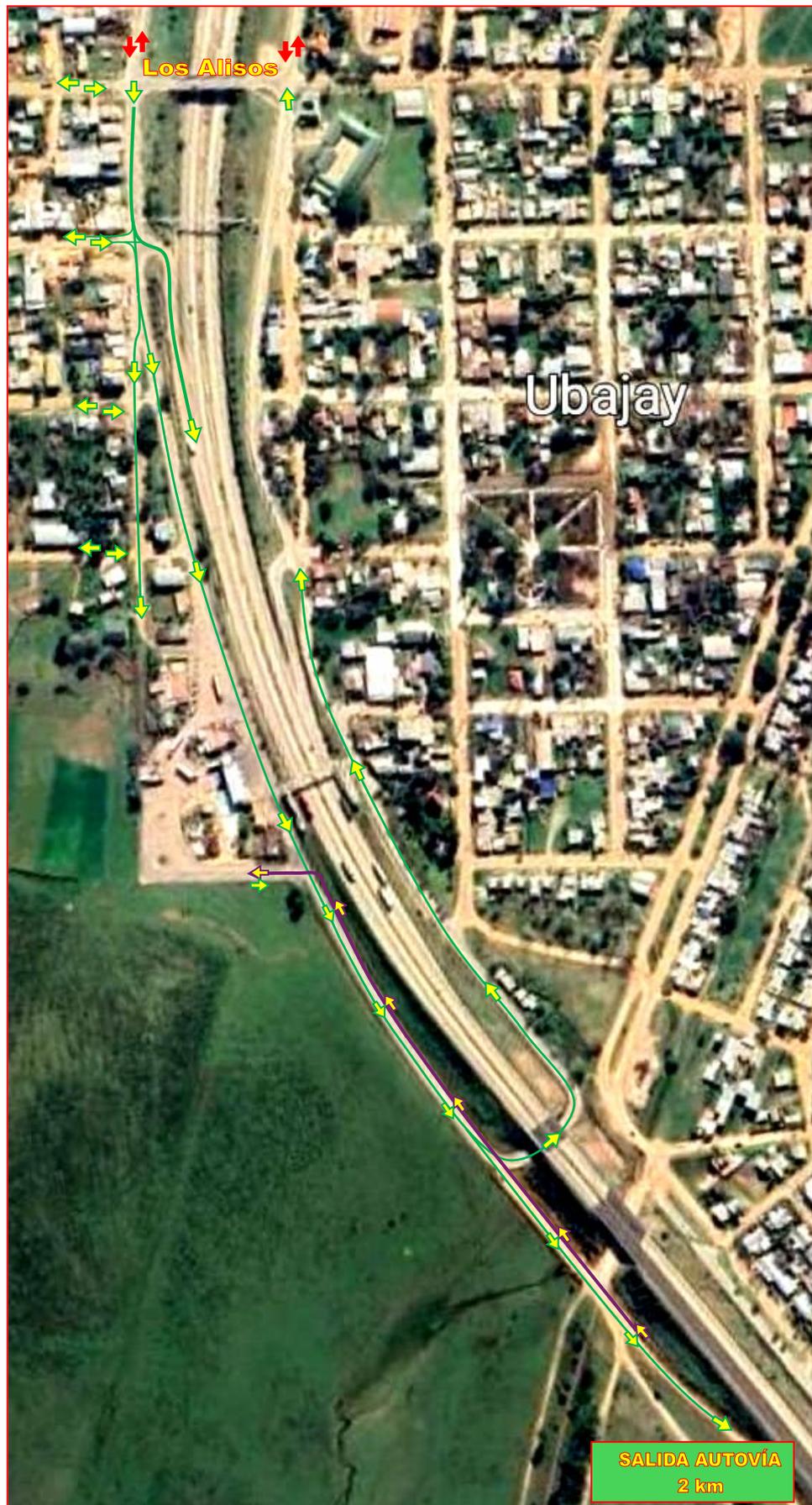
Para mayor practicidad de quienes deben continuar su viaje hacia el Sur, se dará continuidad e indicación al tránsito por la prolongación de la Colectora Oeste (vía de ripio) con salida a la Autovía en el Ingreso Egreso de la Aurora del Palmar.-

**NOTA:** Cuando los vehículos que esperan repostar en la Estación de Servicios se acumulen en una fila hacia el Norte, de tal modo que impidan la salida de los vecinos frentistas al Oeste de la Colectora, como así también, obstruyan las encrucijadas por detención irregular, deberá convocarse al personal de tránsito para ordenar el sector, reubicar la Fila, y disponer la regularidad de la circulación en toda la zona.-

Esto evitará malestares entre conductores y vecinos.-

VER ILUSTRACIÓN a CONTINUACIÓN

**ILUSTRACIÓN - COLECTORA OESTE – NUEVA DISPOSICIÓN CIRCULATORIA**

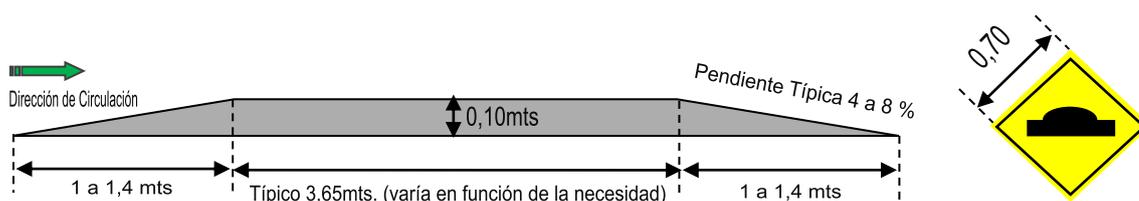


## MODERACIÓN DEL TRÁNSITO

Para el diseño de la infraestructura deberá tenerse presente lo descrito en la resolución 0422/02 de la Dirección Nacional de Vialidad, la cual especifica que la altura máxima de la lomada debe ser de 10cm y el ancho total de la lomada debe alcanzar como mínimo los 3.65m (ver referencia de construcción debajo de la fotografía – puede observarse su construcción y trabajo en la Isla del Puerto C. del Uruguay)

La velocidad se mantendrá en los valores dispuestos (20km/h)

Sección Trapezoidal para cruces peatonales



Debe observarse estrictamente el tamaño, diseño y colocación de las Señales Verticales de Advertencia, Restricciones, Prohibiciones, etc. (Anexo "L" – Dec. 779/95 – Ley 24.449).-

## COMIENZO DE MANO ÚNICA HACIA EL SUR

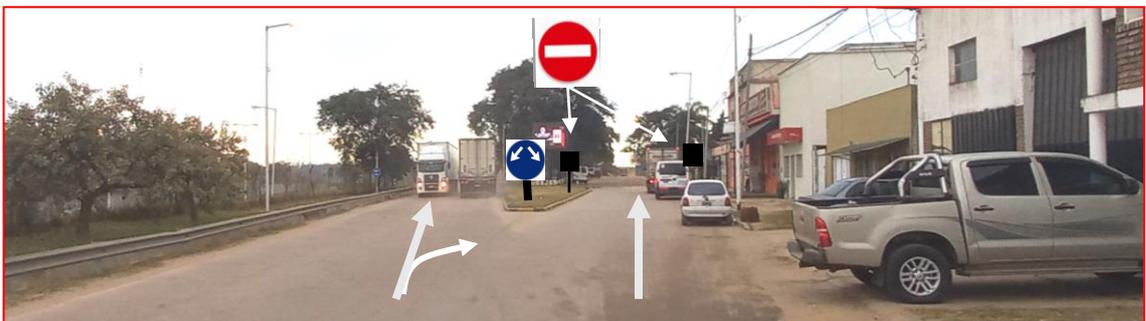
Intersección con Puente Pasarela (Los Alisos), sector de cruce Peatonal desde y hacia la Escuela, donde se colocarán Reductores de Velocidad a ambos lados, debido al Tránsito Unidireccional, con sus Señales respectivas para cada sentido de circulación. (Los conductores de las calles laterales deberán detenerse antes de ingresar a la Colectora).



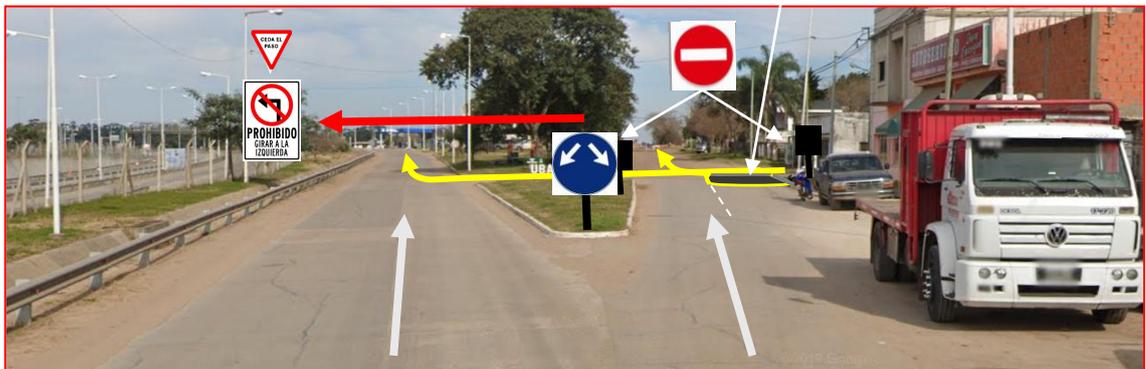
Para el ingreso y egreso Oeste del Puente Peatonal que conduce a la Escuela, se dispone el mismo tratamiento que para la encrucijada con el Puente Pasarela de la cuadra anterior. El objetivo es reducir la velocidad y los riesgos al máximo posible.-



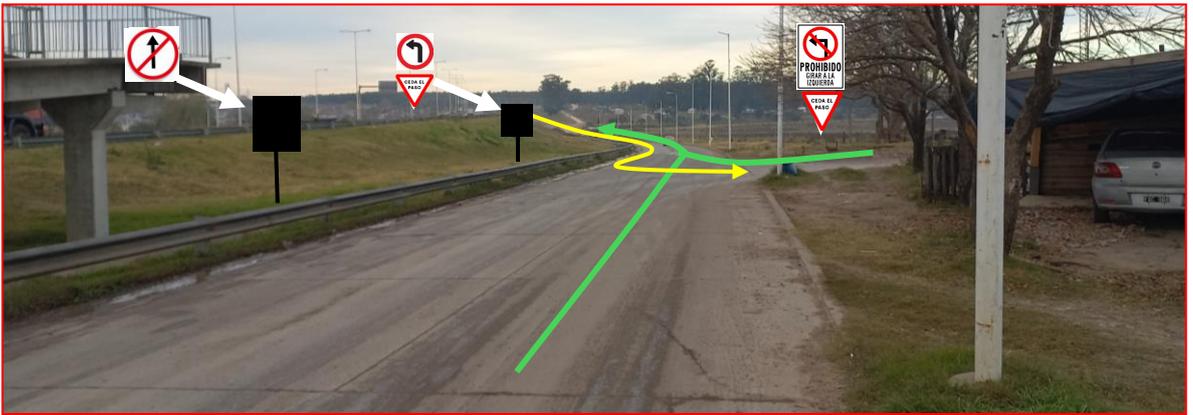
Para los que circulan hacia la Colectora desde las calles perpendiculares, deberá indicarse la Prohibición de Girar a la Izquierda y Ceda el Paso. (Ver Ilustración que sigue)



Estrechamiento para evitar el Giro a la Izquierda (simil Escuela Pag. 12, 14)



Continuando hacia el Sur por Colectora, se mantendrá el único sentido de circulación



## Modelo de Limitadores de Velocidad - Isla del Puerto C. del Uruguay

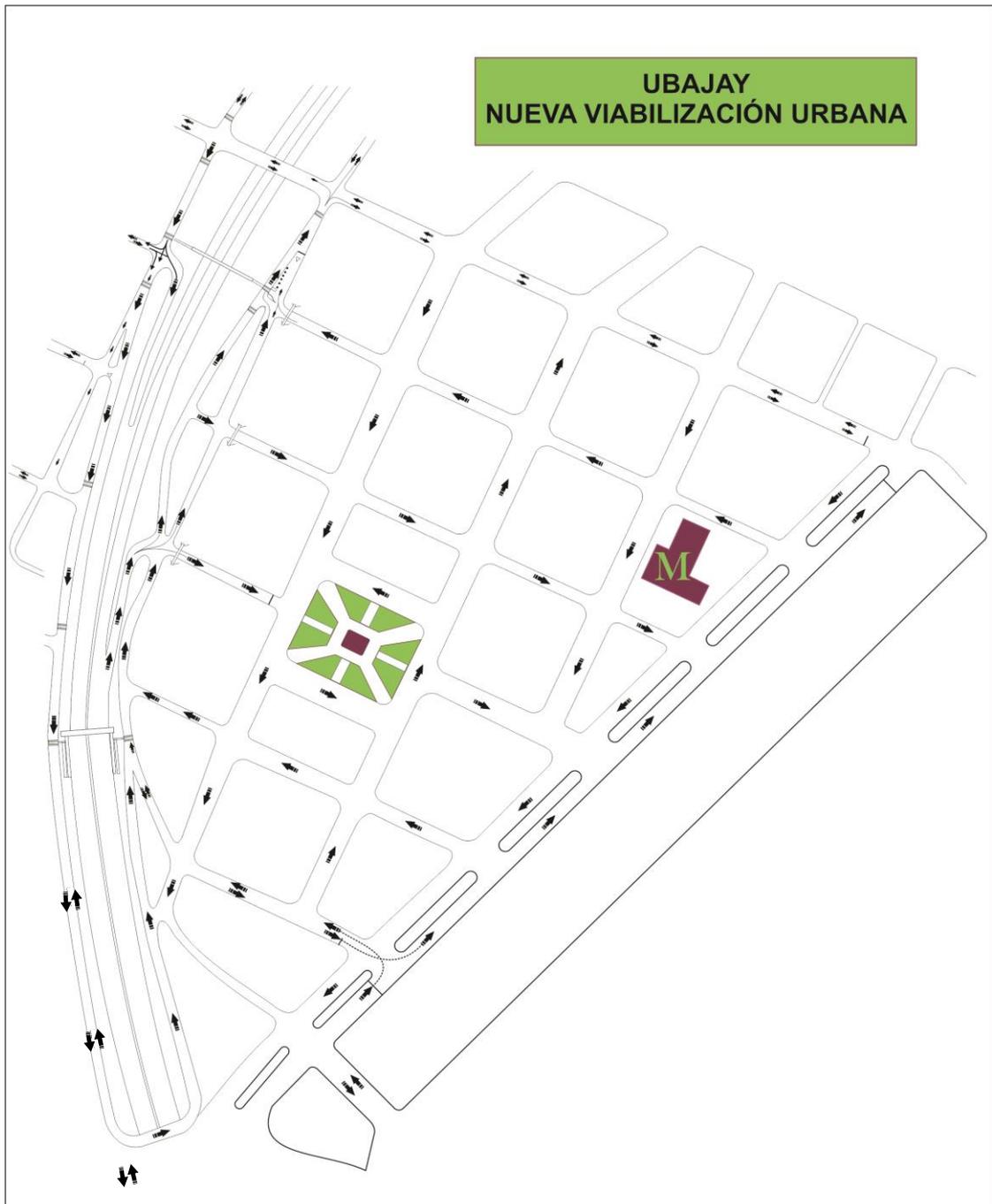


## SEGUNDA ETAPA

### MEDIDAS DISPUESTAS

Como se mencionó en la Primera Etapa, el Sentido de Circulación de las Calles de la Ciudad, es ordenado en relación con las modificaciones realizadas en ambas Colectoras y la Zona Escolar.-

A continuación, se ilustra lo dispuesto en el Plano de la Ciudad, considerando, principalmente, el casco urbano:



Se dispone un solo sentido de circulación por calle, contemplando **dos de ellas bidireccionales, "aliviadoras" del tránsito**. Una **al Norte, Los Alisos**, por la que circulará el **Tránsito Pesado** (camiones, colectivos y maquinaria), aliviando el paso transversal de las calles internas, debiendo diseñarse el esquema de su circulación, anunciándose por medio de la Señalética específica (ver ilustración Anexo al final), impidiendo su paso hacia el Centro con la Cartelería de Prohibición y/o Limitadores de Altura, para solo permitir la circulación del Transporte Liviano, conforme la Ordenanza Local que establece el área de circulación, permanencia y demás prescripciones para ello.-

La otra calle **bidireccional, al Sur, Las Camelias**, permitiendo al Transporte continuar hacia la Colectora y viceversa, rodeando el casco urbano completo, conectándose ambas calles aliviadoras por medio del **Bv. Palmar Yatay**.-

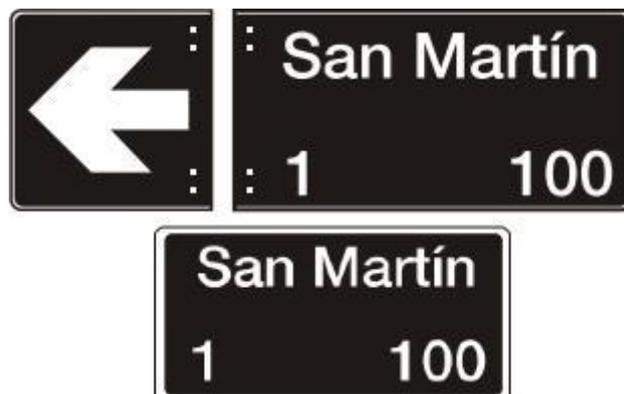
### **NOMENCLATURA URBANA**

Es aquella dentro de la ciudad que: orienta e informa al conductor sobre el lugar donde se encuentra, indicándole la denominación, la numeración catastral y el sentido de circulación.-

El Cartel rectangular con el lado mayor horizontal, en color negro, verde o azul, con letras blancas, ubicando el nombre de la calle en la parte superior, especificando cuando se trate de avenida u otra variante (pasaje, cortada, etc.) y en la parte inferior el principio y el fin de la numeración correspondiente a la porción entre intersecciones de la vía mencionada.-

El fondo de la señal puede ser en color negro, azul o verde para las ubicadas en postes, o en azul o verde para las amuradas. Sin embargo, las leyendas y simbología, en su caso, serán siempre en color blanco y reflectivas. –

Se ubicarán en las esquinas de las bocacalles, y visibles al conductor que transita por la vía. En caso de ser amuradas en Paredes, pasando la intersección y sobre la derecha entre 2 y 3 metros.-



### **NOTA:**

Para una rápida y mejor ubicación y movilidad de quienes visitan la Ciudad de Ubajay, también se puede adicionar un Código Numérico “par e impar”, v.gr.: nominando las calles horizontales con números impares 1,3, 5, 7..., y las verticales numeradas pares, 2, 4, 6, 8....

Esta codificación numérica en la nomenclatura urbana es práctica y simplifica la ubicación de quienes visitan la ciudad, siendo utilizada en las urbes turísticas nacionales e internacionales.-

### **ESTACIONAMIENTO DE MOTOS**

Para el Estacionamiento Exclusivo de Motos, cordón color azul, reforzado por la señalización vertical respectiva, se destinarán los espacios contiguos a las esquinas (a continuación del cordón curvo), sobre la derecha o izquierda (según la circulación), con lo cual se estará reforzando la Seguridad Vial en dos sentidos: se asignará un sector específico a las Motos de la ciudad, y las esquinas quedarán libres de Estacionamientos Indebidos que obstaculicen la Visibilidad de Ochava, y permitan a los conductores verse en tiempo y espacio cuando se aproximan a la encrucijada.-

En la imagen se observa la Línea de Visibilidad de Ochava (amarillo), luego de la cual (en el sentido de circulación) debe permitirse el estacionamiento en la ciudad, para no Intervenir u Obstaculizar la Visibilidad de quienes se aproximan a la encrucijada. En estas intersecciones se aprovechará el espacio para destinarlo a las motocicletas.-



Se colocarán estacionamientos de Motos de manera “cruzada y opuesta” en una cuadra, dando seguridad a los motociclistas y protegiéndolos del giro de los vehículos. (Foto siguiente se marca con una “tilde amarilla”)



### ESPACIOS ACCESIBLES

Deberán contemplarse en todos los Espacios Públicos (Ley 24.314, Modificatoria Ley 22.431, Decretos Reglamentarios vigentes, y Ley 26.378).-

**Se entiende por accesibilidad:** la posibilidad de las personas con movilidad reducida, de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía, como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria, sin restricciones derivadas del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte, para su integración y equiparación de oportunidades.-

Entiéndese por barreras físicas urbanas, las existentes en las vías y espacios libres públicos a cuya supresión se tenderá por el cumplimiento de los siguientes criterios:

a) **Itinerarios peatonales:** contemplarán una anchura mínima en todo su recorrido que permita el paso de dos personas, una de ellas en silla de ruedas. Los pisos serán antideslizantes sin resaltos ni aberturas que permitan el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas. Los desniveles de todo tipo tendrán un diseño y grado de inclinación que permitan la transitabilidad, utilización y seguridad de las personas con movilidad reducida. Para personas no videntes, baldosas podotáctiles reglamentarias.-

d) **Estacionamientos:** tendrán zonas reservadas y señalizadas para vehículos que transporten personas con movilidad reducida cercanas a los accesos peatonales.-

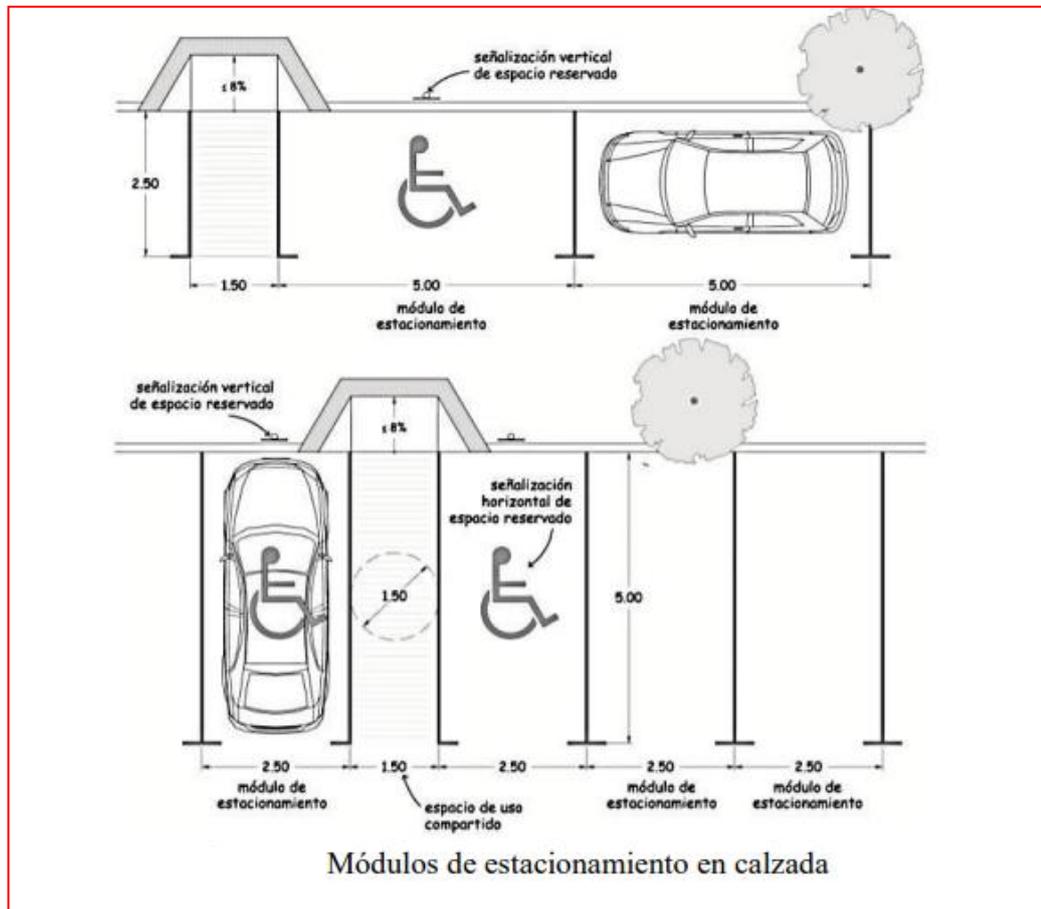
e) **Señales verticales y elementos urbanos varios:** las señales de tráfico, semáforos, postes de iluminación y cualquier otro elemento vertical de señalización o de mobiliario urbano se dispondrán de forma que no constituyan obstáculos para los no videntes y para las personas que se desplacen en silla de ruedas.-

f) **Obras en la vía pública:** Estarán señalizadas y protegidas por vallas estables y continuas y luces rojas permanentes, disponiendo los elementos de manera que los no videntes puedan detectar a tiempo la existencia del obstáculo. En las obras que reduzcan la sección transversal de la acera se deberá construir un itinerario peatonal alternativo con las características señaladas en el apartado a).-

### Estacionamiento de vehículos

El estacionamiento descubierto debe disponerse de "módulos de estacionamiento especial" de 6,50m de largo por 3,50m de ancho, para el estacionamiento exclusivo de automóviles que transportan personas con movilidad reducida o que son conducidos por ellas, los que deberán ubicarse lo más cerca posible de los accesos correspondientes uno (1) por cada 50 módulos convencionales.-

Estos módulos de estacionamiento especial se indicarán con el pictograma aprobado por la Norma IRAM 372, pintado en el solado y también colocado en señal vertical.-





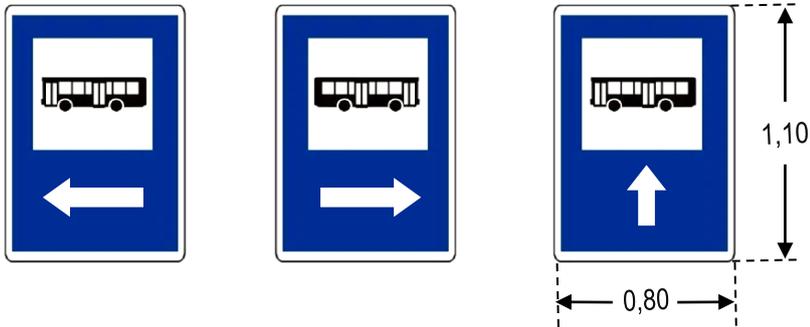
## ANEXO ILUSTRATIVO

### ESQUEMA DE COLORES REGLAMENTARIOS PARA CORDONES

CORDÓN COLOR <b>ROJO</b>	CORDÓN COLOR <b>AMARILLO</b>	CORDÓN COLOR <b>AZUL</b>	DISPOSICIÓN
<b>PROHIBIDO ESTACIONAR y DETENERSE</b>			Anexo "L" (H.15) – Ley 24449 (Art. 22)
	<b>PROHIBIDO ESTACIONAR</b> Detención solo para -Ascenso/Descenso Pasajeros -Carga/Descarga Con Indicación Horaria en Señal Vertical -Bancos y Locales Comerciales que solicitan la Autorización Justificada		Anexo "L" (H.15) – Ley 24449 (Art. 22)
		<b>EXCLUSIVO:</b> -MOTOS Con Indicación en cordón y/o Señal Vertical Círculo Fondo azul y orla roja con el ícono	Anexo "L" (R.17) – Ley 24449 (Art. 22)
		<b>EXCLUSIVO:</b> -DISCAPACITADOS (*)7mts. Cordón con Icono "Disc." y Señal Vertical Cercano a Vados y Rampas	Dec. 914/97 – Anexo "1" (*)– Ley 24314 (Art. 20) – N.IRAM 372 – Anexo "L" – Ley 24449
(*)). Se considera por Ley de Accesibilidad, 1 Módulo de (6,5mts de longitud) por cada 50 estacionamientos convencionales. Para Estacionamiento a 45º, el Módulo para Discapacitados es de 6,5x3,5mts			

## SEÑALÉTICA ESPECÍFICA

### -PARA GUIAR AL TRANSPORTE DE PASAJEROS



### -PARA GUIAR AL TRANSPORTE PESADO



### -PARA CALLES TRANSVERSALES A LAS COLECTORAS



### -PARA ESTACIONAMIENTOS

