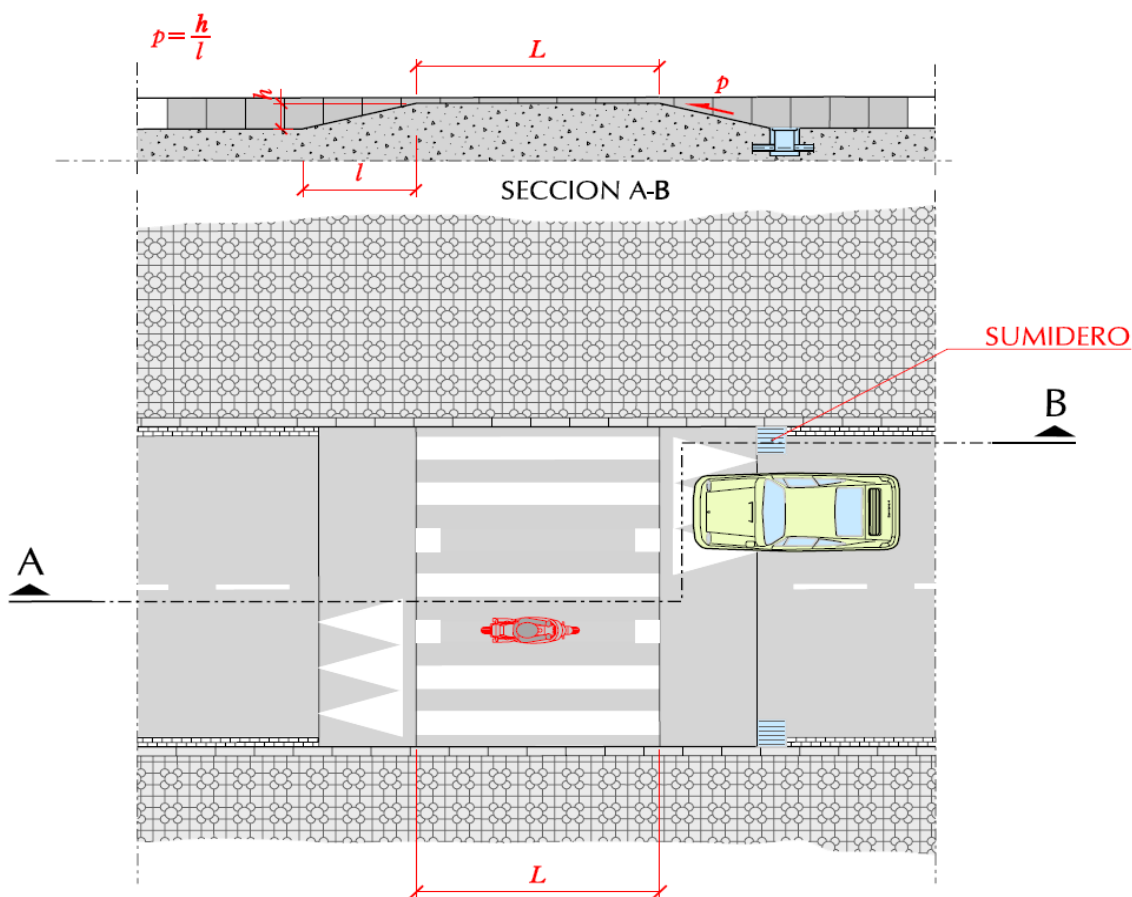


MESA TÉCNICA DE REDUCTORES DE VELOCIDAD

PROPUESTA DEL GRUPO TÉCNICO MUNICIPAL REFERIDA A:

**PARAMETROS BÁSICOS DE LOS DISTINTOS TIPOS DE
REDUCTORES DE VELOCIDAD**

PASOS ELEVADOS



La longitud (L) será la meseta.

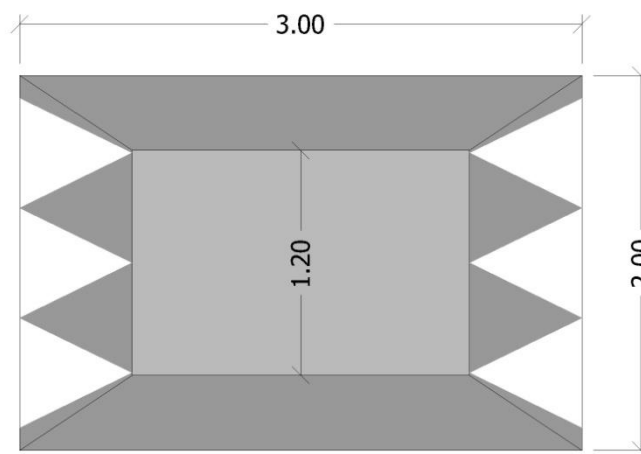
La altura (h) vendrá definida por la acera, preferiblemente no será superior a 12 cms medida en el eje de la calle.

La pendiente máxima de rampa (p) se define en la siguiente tabla, conforme a la velocidad y la pendiente de la calle.

Velocidad de la Calle	Pendiente calle	Pendiente rampa (p)
50 km/h	> 5%	5%
	< 5%	7%
30 km/h	> 10%	5%
	< 10%	10%

COJIN EUROPEO

Las dimensiones totales del cojín serán: 3,00 m de longitud, 2,00 m de anchura y 7,00 cm de altura máxima, y se colocará centrado en el carril.

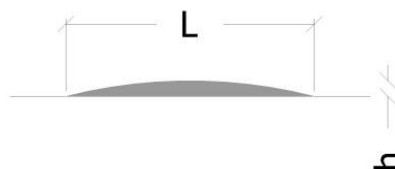


BADEN IN SITU

Las dimensiones del reductor de velocidad "in situ" tendrá sección transversal de segmento circular, con las siguientes medidas:

La altura (h): 6 cm ± 1cm

La longitud (L): 3 m ± 0,20 m



Sin perjuicio de lo anterior, en relación a los cojines berlineses in situ, en determinadas vías, como las de más de un carril por sentido o de dos carriles en sentidos opuestos, se valorará por parte del Ayuntamiento la posibilidad de que esos elementos puedan ensancharse, a fin de evitar maniobras incorrectas y/o peligrosas.

REDUCTOR PREFABRICADO

Las dimensiones de los reductores de velocidad prefabricados vendrán determinadas por las limitaciones de velocidad establecidas en la calle, con arreglo a la siguiente tabla:

Velocidad (km/h)	Longitud (cm)	Altura (cm)
50 km/h	60	3
40 km/h	Entre 60-120	5
30 km/h	Entre 60-120	7

Sin perjuicio de lo anterior, se recomienda que los Ayuntamientos valoren, en relación con los reductores en general y con los elementos prefabricados, tales como cojines y bandas, en particular, la idoneidad y conveniencia de su colocación, atendiendo a variables tales como la frecuencia de pruebas deportivas que puedan aconsejar su retirada, el correcto mantenimiento, vandalismo, tipo de uso preferente...

CONSTRUCCION DE REDUCTORES DE VELOCIDAD

La construcción de los reductores de velocidad ajustará a las características técnicas que se recogen a continuación:

- El borde de ataque entre la calzada y el reductor de velocidad debe ser, como máximo, de 0,5 centímetros de altura. Para ello, en el proceso de construcción, se procederá a *cajear* los extremos transversales al eje de la calzada en una profundidad mínima de 3 a 4 centímetros, y 50 centímetros de anchura.
- La rampa y pendiente se ejecutaran sin redondeo, debe ser un plano que se une con la calzada y la meseta mediante una pequeña transición de enlace.
- A fin de garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada, y que no se produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos del reductor de velocidad, en la construcción de éste, se adoptará alguna de las siguientes soluciones:
 - Recoger las aguas pluviales por sumideros colocados en cada uno de los laterales de los carriles.

.- Colocación, a lo largo de los laterales del paso sobreelevado de conductos que garanticen la evacuación de las aguas, sin perjudicar la conexión entre el paso peatonal y la acera.

- Los materiales empleados en la construcción de los reductores de velocidad deberán ser de suficiente calidad, a fin de garantizar su estabilidad, unión a la calzada, indeformabilidad y perdurabilidad. Se consideran materiales adecuados de construcción el hormigón y, preferiblemente, materiales de componente asfáltico.
- El coeficiente de resistencia al deslizamiento (CRT), propio del material utilizado en la construcción, será igual o superior a 0,6; según lo establecido en el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG3).
- La presencia del reductor de velocidad se dará a conocer mediante la instalación de la señalización que a continuación se detalla:

.-Señalización horizontal: Se pintará una forma triangular sobre las rampas de acceso, tal y como se indica gráficamente en los croquis.

.- Señalización Vertical: La presencia de los reductores de velocidad se podrá dar conocer mediante señales de advertencia, instaladas con anterioridad a aquéllos, y en los dos sentidos de la marcha.

En el supuesto de utilizar reductores prefabricados compuestos de módulos que se ensamblan y fijan al pavimento.

En el montaje, se realizará el ensamblaje de los distintos módulos, de modo que el conjunto resultante se adapte a la forma prevista para el dispositivo a instalar. Aquéllos que para su instalación deban fijarse al pavimento, se sujetarán al pavimento mediante tornillos o adhesivos químicos, respetando las tolerancias relativas a los bordes de entrada (los cuales se indican en el apartado siguiente) y garantizando la estabilidad y el comportamiento de los dispositivos frente al impacto de las ruedas de los vehículos al pasar sobre ellos.

Los tornillos de fijación quedarán perfectamente embutidos en el reductor sin que sobresalga elemento o parte alguna de los mismos con respecto a la superficie del RDV.

Propuesta Técnica; EUDEL, Asociación de Municipios Vascos

17 de febrero de 2017.