

Nuestra Ficha para la Acción N° 2 se refirió a los reductores de velocidad conocidos como resaltos o "lomos", siendo ésta una de las llamadas medidas de ingeniería de bajo costo de más alto impacto en la reducción de accidentes a nivel local. Como se mencionará, los resaltos deben ubicarse en vías de no más de dos pistas por calzada, donde la velocidad máxima permitida es de 50 km/hr. Su eficiencia se demuestra en cuatro situaciones específicas:

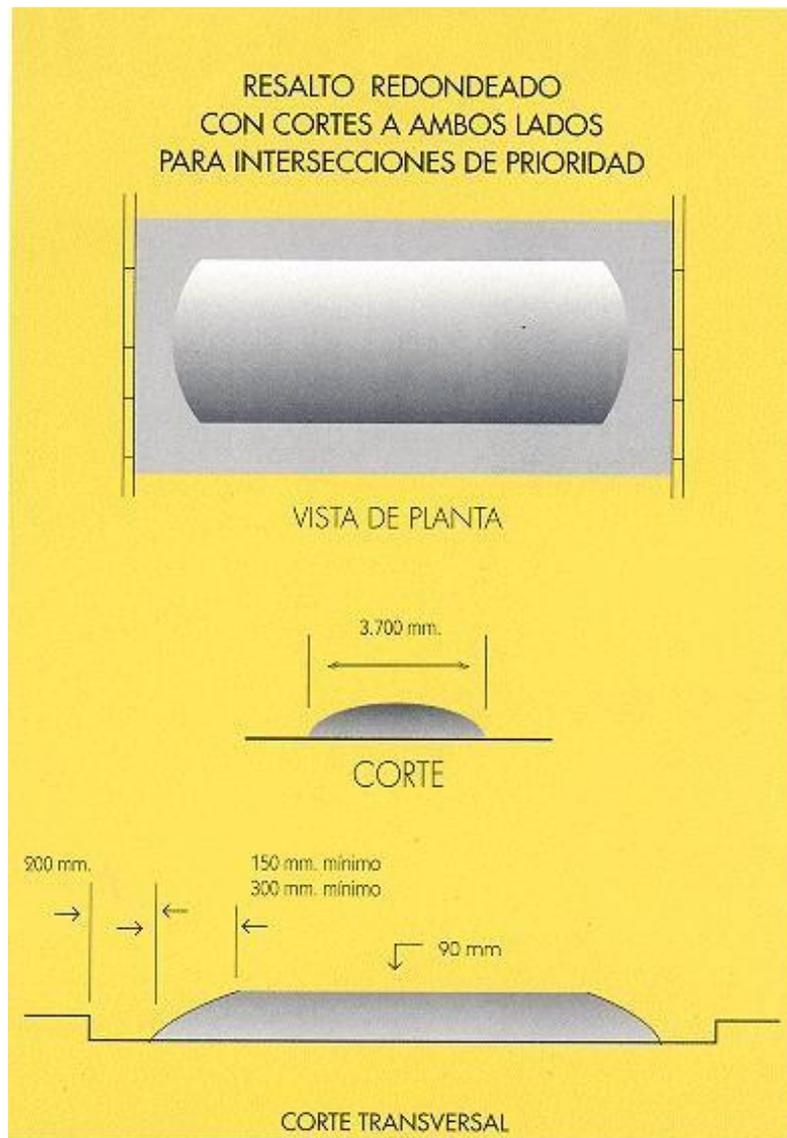
1. Cruces regulados por señal de prioridad donde, (a) ésta no es respetada, o (b) se observa exceso de velocidad por la rama secundaria.
2. Cruces de vías locales no reguladas, donde se requiere bajar la velocidad
3. Cruces y tramos de vía donde se desea proteger el flujo peatonal
4. Tramos de vía donde se observa exceso de velocidad.

Considerando estas recomendaciones, la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, junto a 23 Municipalidades de la Región Metropolitana, desarrolló durante los primeros meses de 1995 un programa piloto de instalación de resaltos en 46 intersecciones. La evaluación del mismo, en base a antecedentes entregados por Carabineros, señala que las víctimas de accidentes de tránsito se reducen de 150 en 1994 a 42 en 1995, mientras que la tasa de accidentes se reduce de 108 a 38, considerando una proyección a partir de los datos del primer semestre de este año.

Los ahorros de este primer año, sólo en daños materiales por esta reducción, se estiman en \$60.000.000. el triple de lo que fue la inversión, de \$20.000.000.



El diseño que ha demostrado ser más eficiente es el Resalto redondeado alargado



NOTA: Se debe revisar el D.S. N° 200/2012 vigente del Ministerio de Transportes, que "Reglamenta Resaltos Reductores de Velocidad", y que indica la justificación, diseño, emplazamiento, señalización y demarcación de los resaltos reductores de velocidad.