



**HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE
MONTE**
Provincia de Buenos Aires

MUNICIPALIDAD DE MONTE	
<input type="checkbox"/>	5 DIC 2008 <input type="checkbox"/>
Exp. N° 1013	Letra H.

VISTO:

El Expediente N° 14704 - Letra E - Año 2008 por el cual la Sra. María Rosa Egüen tramita la autorización ante las autoridades nacionales competentes en la materia para la construcción de un paso a nivel particular de carácter precario; y

CONSIDERANDO:

Que la única vía de acceso a la fracción de su propiedad es una calle que partiendo de la Ruta Nacional N° 3 se ve interrumpida por las vías del Ferrocarril justo antes del ingreso a la fracción de campo cuya nomenclatura catastral es Circunscripción IV, Parcela 40;

Que lo solicitado se corresponde con la legislación y normativa vigente en materia de pasos a nivel particulares ubicados en zona rural;

Que la presentante ha manifestado que los trabajos, una vez obtenida la autorización de la; Secretaría de Transporte y de los organismos ferroviarios correspondientes, serán a su exclusivo costo y cargo;

Por ello, el **HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE** sanciona con fuerza de:

ORDENANZA. - 3559

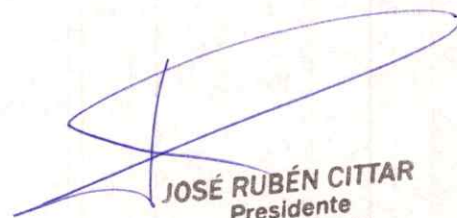
ARTICULO 1°: Declarase de interés municipal las tramitaciones que realiza la propietaria de la fracción de campo cuya nomenclatura catastral es Circunscripción IV, Parcela 40, tendientes a obtener la autorización para la apertura de un paso a nivel particular, de conformidad con la legislación y normativa nacional vigentes.

ARTICULO 2°: Comuníquese, Regístrese y Archívese. -

Dado en sala de sesiones a los 3 días mes de diciembre de 2008. -


JUAN A. LOPEZ
Secretario
H. C. D. Monte




JOSÉ RUBÉN CITAR
Presidente
H.C.D. - Monte

MUNICIPALIDAD DEL MONTE	
ENTRADA	
<input type="checkbox"/>	06 JUN 2008 <input type="checkbox"/>
Exp. N° 14704	Letra E

San Miguel del Monte, 6 de junio de 2008.-

Señor Intendente Municipal
Dr. Raúl Carlos Iribarne
Su despacho

Ref. Tramitar apertura de paso a nivel

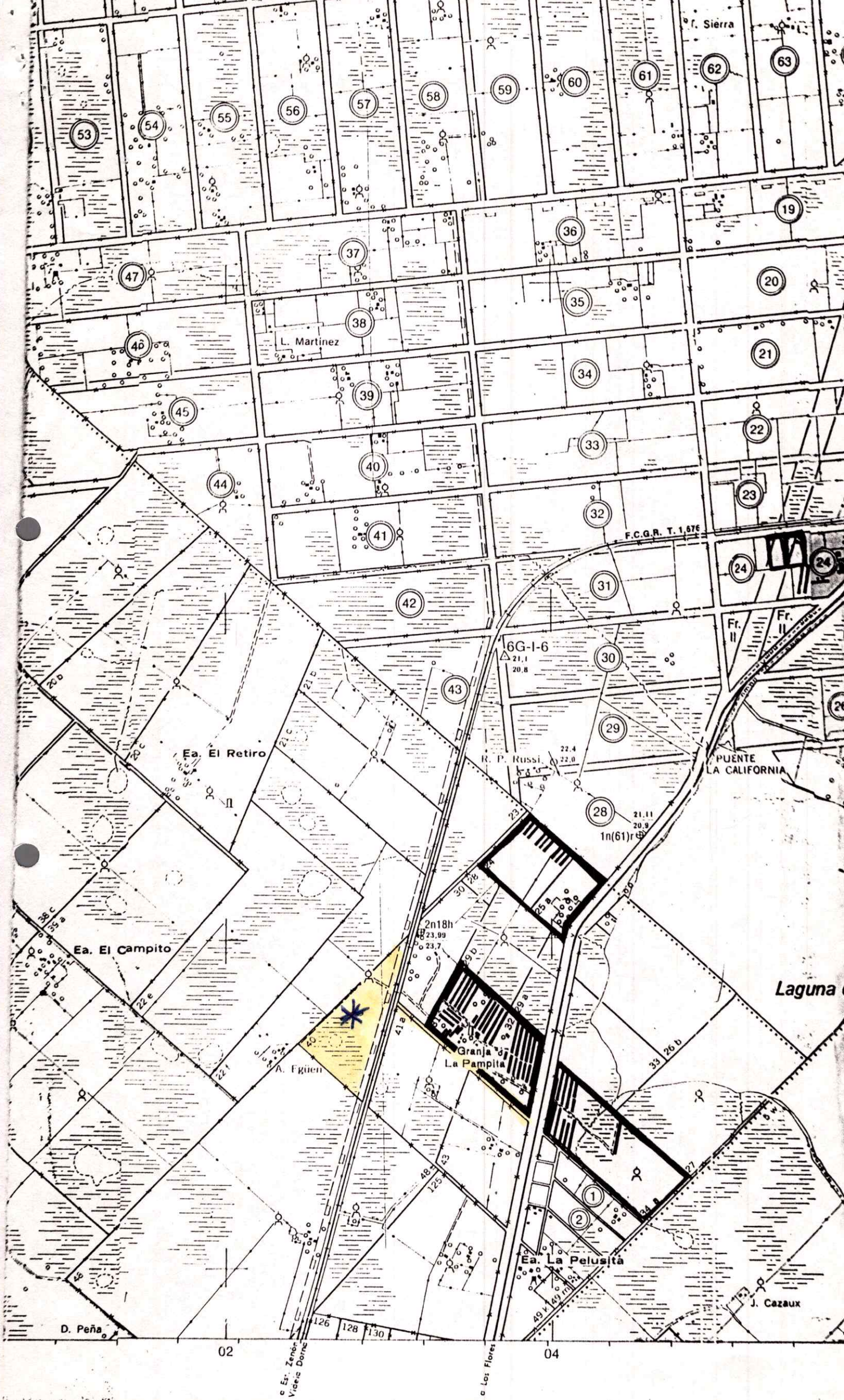
La que suscribe, María Rosa Egüen, en su carácter de propietaria de una fracción de campo cuya nomenclatura catastral es Circunscripción IV, Parcela 40, se dirige a Ud. y por su intermedio a las autoridades que correspondan a los efectos de obtener la apertura de un paso a nivel. Cabe aclarar que la parcela en cuestión carece de calle de acceso, y la que se encuentra indicada en los planos catastrales nace en la Ruta Nacional N° 3 y termina junto al terreno ferroviario de las vías. Esa calle sería la que le corresponde a mi propiedad para el ingreso.

Las Normas para los Cruces entre caminos y Vías ferreas aprobadas por Resolución SETOP N° 7/81 contempla para casos como el que nos ocupa, la posibilidad de tramitar un cruce a nivel particular que tengan carácter precario, que se ajustarán a los siguientes requisitos:

- a. Se proporcionará la adecuada visibilidad.
- b. El límite entre la propiedad del ferrocarril y los predios linderos en ambos lados, deberá permanecer cerrado con tranqueras y candado. Dichos portones se abrirán solamente para uso del cruce y por el tiempo indispensable para ello. No se admite sustituir los portones por otro sistema de cierre.
- c. El cruce particular estará vedado al uso público. Cuando se lo utilice será bajo control del responsable titular del beneficio, o de quien aquél designe en su reemplazo para tal acto.
- d. El beneficio de cruce particular cesará si se verificara que permanece abierto por tiempo mayor que el indispensable para el servicio.
- e. El fraccionamiento o venta del predio que tuviere cruce particular precario, implicará la renuncia al beneficio. La concesión del cruce quedará extinguida con tal acto, aunque no se hiciera pedido expreso para ello.

Sin otro particular, hago propicia la circunstancia para saludarle con toda consideración

María Rosa Egüen



Fr. Sierra

19 20 21 22 23 24

L. Martinez

F.C.G.R. T. 1,676

6G-I-6
21.1
20.8

R. P. Russi
22.4
22.0

PUENTE LA CALIFORNIA

Ea. El Retiro

Ea. El Campito

Laguna

Granja La Pampita

Ea. La Pelusita

J. Cazaux

D. Peña

02

04

c. Er. Zenon
Viceia Dorn

c. Los Flores

RESOLUCION SETOP N° 7 DEL 12 DE ENERO DE 1981

VISTO el Expediente ME.SETOP N° 361/79 del registro de esta Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas, las disposiciones del Decreto N° 903 de fecha 23 de setiembre de 1974, reglamentario del artículo 17 de la Ley N° 2873, modificado por la Ley N° 18.374, y lo actuado por el Grupo de Trabajo para el Estudio de los Cruces entre Caminos y Vías Férreas, integrado por organismos viales, Ferrocarriles Argentinos y la Subsecretaría de Transporte, según consta de fs. 101 a 221; y

CONSIDERANDO:

Que de acuerdo con la política establecida es necesario instrumentar en forma integral la solución de los cruces entre caminos y vías férreas, tanto en los aspectos técnicos como en los económicos y legales.

Que a tal fin se propone, en una primera etapa, la aprobación de las normas que exige el Decreto N° 903/74, en virtud de las cuales los organismos intervinientes dispondrán de las especificaciones necesarias para determinar el tipo de solución a adoptar compatible con el grado de riesgo de cada cruce, como así también las condiciones para su construcción y las distintas alternativas de señalización. Asimismo, quedarán fijados los procedimientos para la gestión, registros, relevamientos e inspección, y establecidos los criterios para efectuar la regularización del señalamiento en los cruces existentes.

Que sin perjuicio de la aprobación de las normas citadas, conviene disponer lo conducente al estudio de la actualización de las leyes que rigen los cruces entre caminos y vías férreas y las modificaciones concordantes del Decreto N° 903/74;

Por ello,

EL SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

RESUELVE:

ARTICULO 1° - Apruébanse las **NORMAS PARA CRUCES ENTRE CAMINOS Y VIAS FERREAS** a que se refiere el Decreto N° 903 del 23 de setiembre de 1974 en sus artículos 4°, 5° y 8° que, como anexo, forman parte de la presente resolución.

ARTICULO 2° - El Grupo de Trabajo que elaboró las Normas aprobadas por el artículo 1° continuará constituido como tal para el estudio de la actualización de las leyes que rigen los cruces entre caminos y vías férreas y las modificaciones concordantes que se estimen necesarias al Decreto N° 903/74, debiendo a su término elevar las propuestas correspondientes.

ARTICULO 3° - Regístrese, comuníquese y archívese.

Ing. Federico Camba

RESOLUCION S.T. N° 375

BUENOS AIRES, 27 de Octubre de 1999

VISTO el Expediente N° 44.147/98 del Registro de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE dependiente de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y

CONSIDERANDO:

Que el punto 8.2.15 de las "Normas para los cruces entre caminos y vías férreas" aprobadas mediante Resolución de la ex-SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS N° 7 de fecha 12 de enero de 1981, definidas como normas técnicas válidas por el Artículo 1° del Decreto N° 747 de fecha 21 de junio de 1988, establece que : "Las calzadas de caminos pavimentados que tengan doble sentido de circulación, llevarán un cordón separador de los sentidos opuestos, construido según el Anexo 13.9 y que se extenderá como mínimo hasta SETENTA Y CINCO METROS (75 m.) a cada lado del cruce, contados a partir de la línea de detención de vehículos".

Que el punto 8.6.10 de las citadas normas establece además que : "Donde no pudiera colocarse el cordón separador de sentidos de circulación opuestos, en toda la extensión que se establece en el punto 8.2.15, o si por la disposición de caminos existentes pudiera accederse al paso en giro desde otras calles circulando de contramano, se proveerán brazos de barrera también para el sentido de marcha contrario al establecido como normal".

Que tal exigencia normativa del cierre total del paso, en determinadas y habituales condiciones de contorno, apareció en enero de 1981 cuando la totalidad de las barreras automáticas ya instaladas cerraban únicamente los sentidos normales de circulación vehicular.

Que el cierre total de los pasos a nivel protegidos mediante barreras de accionamiento automático es un tema controvertido a nivel internacional, con ventajas y desventajas (algunas serias), que esta siendo objeto de análisis experimental en países como los ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, y que en nuestro país, especialmente en calles de tránsito vehicular intenso, podría llegar a causar un mal mayor al que se pretende evitar.

Que en cumplimiento de los compromisos contractuales establecidos en las concesiones ferroviarias de los servicios de cargas, la SECRETARIA DE TRANSPORTE conjuntamente con la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, han iniciado los trabajos de modificación de las "Normas para los cruces entre caminos y vías férreas" aprobadas por Resolución de la ex-

SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS N° 7/81.

Que en el proyecto de la nueva "Norma para cruces ferroviarios y pasos peatonales" en elaboración, el grupo de profesionales especializados en la materia designado a tal fin ha eliminado la obligatoriedad de agregar brazos cuando no puede colocarse el cordón separador, estableciendo que la condición mínima, necesaria y suficiente de protección sea claramente los brazos para los sentidos normales de circulación, dejando la posibilidad del cierre total para casos excepcionales, con acuerdo entre el ferrocarril y la autoridad vial, bajo un cierto contexto tecnológico y con la autorización de la Autoridad de Aplicación.

Que en caso de adoptar el cierre total del paso, se pondría en duda la seguridad del mismo, ya que se pretende proteger a un infractor impidiéndole el cruce en zig-zag poniendo en peligro al no infractor al cortarle el libre despeje del paso a nivel. A lo dicho anteriormente, debe sumarse la incidencia económica, ya que el costo de una instalación de barreras con TRES/CUATRO (3/4) brazos resulta apreciablemente más onerosa que una con DOS (2) brazos.

Que de continuar el Plan de Regularización cumpliendo estrictamente lo normado en el punto 8.6.10 de la Resolución de la ex-SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS N° 7/81, se crearía una situación para la seguridad de la circulación de consecuencias imprevisibles y a un costo económicamente alto para el ESTADO NACIONAL.

Que el apartado 9.5 de las normas mencionadas faculta al Secretario de Transporte a definir asuntos referidos a pasos a nivel existentes en los que no se lograra acuerdo directo entre el ferrocarril y la autoridad vial.

Que el apartado 9.6 de dichas normas faculta al Secretario de Transporte a conformar acuerdos entre el ferrocarril y la autoridad vial para aplicar transitoriamente soluciones de orden de seguridad menores que los fijados como necesarios en tales normas.

Que ha tomado la intervención que le compete la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

Que el suscripto es competente en virtud de las previsiones contenidas en la planilla anexa al Artículo 2° del Decreto N° 873 de fecha 27 de julio de 1998.

Por ello,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTICULO 1°.- Déjase sin efecto lo exigido en el punto 8.6.10 de las "Normas para los cruces entre caminos y vías férreas" aprobadas mediante Resolución de la ex-SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS N° 7/81, hasta tanto se apruebe la nueva "Norma para cruces ferroviarios y pasos peatonales" cuya elaboración está en curso.

ARTICULO 2°.- Establécese que la exigencia mínima, necesaria y suficiente para el cierre de pasos a nivel protegidos mediante barreras de accionamiento automático son los brazos colocados para impedir los sentidos normales de circulación, dejando la posibilidad del cierre total para casos excepcionales, bajo acuerdo del ferrocarril y de la autoridad vial involucrados, en un determinado contexto tecnológico y con

autorización de la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 3°.- Instrúyase a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE para reasignar los fondos surgidos de la diferencia de precios existentes entre la instalación de barreras con TRES/CUATRO (3/4) brazos respecto de una barrera con DOS (2) brazos, asignándolos exclusivamente al Programa de Regularización de Pasos a Nivel dentro del AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES, a fin de adelantar los programas de normalización de estos últimos previstos en los respectivos contratos de concesión.

ARTICULO 4°.- Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial, y archívese.

Armando N. Canosa.

DECRETO DEL 12 DE ABRIL DE 1902

Siendo frecuentes los accidentes ferroviarios debido a que por los pasos a nivel particulares, entran animales a las vías y teniendo en cuenta que no es posible evitar dichos pasos, pues su supresión dividiría totalmente grandes propiedades y además en muchos casos las Empresas de Ferrocarriles se ven obligadas a establecerlos por mandatos judiciales, y

CONSIDERANDO:

Que en estas condiciones la única forma de subsanar los inconvenientes que presenta la existencia de aquellos en razón de que la mayoría de los propietarios no se preocupan de mantenerlos cerrados para impedir el acceso de los animales a las vías, es someter su apertura a una reglamentación minuciosa. De acuerdo con la nota precedente de la Dirección General de Vías de Comunicación.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA

DECRETA:

ARTICULO 1°.- Para la apertura de nuevos pasos a nivel particulares o clausura de los existentes, deberán previamente las Empresas solicitar la autorización correspondiente de la Dirección General de Vías de Comunicación.

ARTICULO 2°.- Los pasos a nivel particulares deberán estar dotados de Guarda-Ganados y provistos de portones o tranqueras a ambos lados de la vía, con sus respectivos candados.

ARTICULO 3°.- Los propietarios de los pasos a nivel particulares, están obligados a mantener en buen estado sus tranqueras o portones y debidamente cerrados, a excepción solamente del tiempo en que sean utilizados para el paso de las haciendas, etc.

ARTICULO 4°.- En caso de comprobarse que las tranqueras de un paso a nivel particular no son debidamente atendidas por sus propietarios, les será a estos advertidos por las Empresas una primera vez, y en caso de reincidencia las Empresas solicitarán, de la Dirección General de Vías de Comunicación, la autorización para proceder a su clausura inmediata.

ARTICULO 5°.- Será obligación de las Empresas vigilar el cumplimiento de las Presentes disposiciones.

ARTICULO 6°.- En casos de accidentes motivados por descuido en la atención de los pasos a nivel particulares, las Empresas serán directamente responsables de los mismos ante la Dirección General de Vías de Comunicación, independientemente de las acciones que por daños y perjuicios recibidos puedan ellas llevar contra los propietarios ante la autoridad competente.

ARTICULO 7°.- Comuníquese, publíquese y dése al Registro Nacional.

ROCA - Emilio Civit

SEÑALIZACIÓN PASIVA EXIGIBLE EN PASOS A NIVEL

SEÑALIZACIÓN PASIVA EXIGIBLE EN PASOS A NIVEL URBANOS

1) SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL (sólo exigible en caminos pavimentados)

a) **Separador de tránsito** (Señal H.14 del Anexo L del Decreto N° 779/95): En principio sólo sería exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449), pero podría extenderse la exigencia hasta los 75 metros (art. 8.2.15 de las normas SETOP N° 7/81) si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional. En los casos en que no pudiera colocarse el separador de tránsito en toda la extensión señalada deberá hacerse en todo el largo posible y, de haber bocacalles, podrá interrumpirse en la longitud necesaria. (Señal H.14).

b) **Línea de detención** (Señal H.4 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a 5 metros del primer riel como mínimo (art. 8.2.16 de las normas SETOP N° 7/81). (Señal H.4)

c) **Cruz de San Andrés horizontal** (Señal H.13 del Anexo L del Decreto. N° 779/95): a no menos de 15 metros del cruce, una por carril (Señal H.13).

2) SEÑALIZACIÓN VERTICAL

a) **Cruz de San Andrés vertical** (señal P.3 del Anexo L del Decreto N° 779/95): en lo posible a la altura de la línea de detención, a no menos de 5 metros del primer riel y antes de las barreras, si las hay. En el caso de barreras automáticas, podrá estar instalada en el poste soporte de las luces y campana de alarma. (Señal P.3)

b) **Aviso de cruce ferroviario** (Señal P.1 del Anexo L del Decreto N° 779/95): una cuadra antes del cruce, o sea en la última bocacalle anterior, (en cantidad y ubicación tales que el aviso sea visible desde todos los accesos al cruce). En razón de que, conforme al tercer párrafo del artículo 1 del Anexo L del Decreto N° 779/95, "la señalización ya existente que difiere de la aprobada en este reglamento será sustituida por la nueva cuando aquélla deba ser renovada por deterioro o vencimiento del período de vida útil" se puede considerar satisfecha la exigencia de la señal de aviso de cruce ferroviario si existe y está en buen estado de conservación la señal denominada P.40 en la antigua reglamentación de tránsito y prevista en las normas SETOP N° 7/81-o la denominada P.41 si se tratara de un cruce con barreras-, ubicada como mínimo 30 metros antes de la Cruz de San Andrés. (Señal P.1).

c) **Limitación de velocidad** (Señal R.15 del Anexo L del Decreto N° 779/95): en los 30 metros inmediatamente anteriores al cruce se deberá prescribir una velocidad máxima de 30 km/h (art. 8.7.1.1.c de las normas SETOP N° 7/81). Es admisible que el organismo vial prescriba una velocidad menor pero no mayor. (La velocidad de 30 km/h rige en los últimos 30 metros anteriores a la línea de detención; desde ella en adelante, es decir para el cruce ferroviario propiamente dicho, puede regir una velocidad aún menor, que es la velocidad precautoria prevista en el art. 51 inc. e ap. 2 de la Ley N° 24.449 para los cruces sin barreras, aunque la reglamentación no prescribe la colocación de una señal que recuerde al conductor vial dicha velocidad precautoria). (Señal R.15).

d) **Prohibición de estacionar** (Señal R.8 del Anexo L del Decreto N° 779/95): En principio sólo sería exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449), pero podría extenderse la exigencia hasta los 60 metros (art. 8.7.1.1.d de las normas SETOP N° 7/81) si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional. (Señal R.8).

SEÑALIZACIÓN PASIVA EXIGIBLE EN PASOS A NIVEL RURALES

1) SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL (sólo exigible en caminos pavimentados)

a) **Separador de tránsito** (Señal H.14 del Anexo L del Decreto N° 779/95): En principio sólo sería exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449), pero podría extenderse la exigencia hasta los 75 metros (art. 8.2.15 de las normas SETOP N° 7/81) si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional. En los casos en que no pudiera colocarse en toda la extensión señalada deberá hacérselo en todo el largo posible y, de haber bocacalles, podrá interrumpirse en la longitud necesaria. (Señal H.14).

b) **Línea de detención** (Señal H.4 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a 6 metros del primer riel como mínimo (art. 8.2.16 de las normas SETOP N° 7/81) aunque, en vista de las dificultades interpretativas que plantea el Anexo L del Decreto N° 779/95, puede admitirse hasta 5 metros. (Señal H.4).

c) **Cruz de San Andrés horizontal** (Señal H.13 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a no menos de 120 metros del cruce. (Señal H.13).

2) SEÑALIZACIÓN VERTICAL

a) **Cruz de San Andrés vertical** (Señal P.3 del Anexo L del Decreto N° 779/95): en lo posible a la altura de la línea de detención, a no menos de 5 metros del primer riel, y antes de las barreras, si las hay. En el caso de barreras automáticas, podrá estar instalada en el poste soporte de las luces y campana de alarma. (Señal P.3).

b) **Aviso de cruce ferroviario con panel de prevención** (Señal P.1 con señal P.2 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a 100 y 300 metros antes del cruce, en todos los accesos a él. En razón de que, conforme al tercer párrafo del artículo 1 del Anexo L del Decreto N° 779/95, "la señalización ya existente que difiere de la aprobada en este reglamento será sustituida por la nueva cuando aquélla deba ser renovada por deterioro o vencimiento del período de vida útil" se puede considerar satisfecha la exigencia de la señal de aviso de cruce ferroviario si existe y está en buen estado de conservación la señal denominada P.40 en la antigua reglamentación de tránsito y prevista en las normas SETOP N° 7/81-o la denominada P.41 si se tratara de un cruce con barreras-, ubicada a 60 o 120 metros antes de la Cruz de San Andrés para caminos de tierra o pavimentados respectivamente. En principio, la colocación de los avisos de cruce ferroviario en las ubicaciones previstas, que están a más de 50 metros de la línea de detención sólo podría exigirse (arts. 21 y 22 de la Ley N° 24.449) si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional. Sin embargo, la exigencia legal de que se respete la reglamentación nacional en los 50

metros inmediatamente anteriores al cruce debe interpretarse en el sentido de que el conductor vial debe entrar a los 50 metros anteriores al cruce con al menos un aviso previo, por lo que la exigencia mínima indispensable sería que haya al menos un aviso de cruce ferroviario no menos de 50 metros antes del cruce. (Señal P.1 con señal P.2).

c) **Limitación de velocidad** (Señal R.15 del Anexo L del Decreto N° 779/95): a 60 metros (30 km/h) (y también a 120 metros (40 km/h) y 300 metros (60 km/h) para caminos pavimentados) antes de la línea de detención (art. 8.7.2., diversos incisos, de las normas SETOP N° 7/81). Es admisible que el organismo vial prescriba velocidades menores pero no mayores que las indicadas. (Las velocidades indicadas rigen en los 60, 120 y 300 metros anteriores a la línea de detención; desde ella en adelante, es decir para el cruce ferroviario propiamente dicho, puede regir una velocidad aún menor, que es la velocidad precautoria prevista en el art.51 inc. e ap. 2 de la Ley N° 24.449 para los cruces sin barreras, aunque la reglamentación no prescribe la colocación de una señal que recuerde al conductor vial dicha velocidad precautoria). En principio sólo sería exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449) una limitación de velocidad de 30 km/h, pero podría extenderse la exigencia según el detalle precedentemente indicado si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional. (Señal R. 15).

d) **Prohibición de estacionar** (Señal R.8 del Anexo L del Decreto N° 779/95): En principio sólo sería exigible en los 50 m anteriores a la línea de detención (arts. 21 y 22 Ley N° 24.449), pero podría extenderse la exigencia hasta los 80 o 150 metros según se trate de caminos de tierra o pavimentado respectivamente (art. 8.7.2, diversos incisos, de las normas SETOP N° 7/81) si se tratara de un organismo vial nacional o de una Provincia adherida a la reglamentación nacional.

-

-

EXTRACTO DEL ANEXO L DEL DECRETO N° 779/95

CON RELACIÓN A LA CONFORMACIÓN FÍSICA

DEL SEÑALAMIENTO VERTICAL

CAPITULO II - SEÑALAMIENTO VERTICAL

7. Concepto.

a) Conformación física - Revestimiento.

... En autopistas, semiautopistas y en los puntos o tramos que por su trazado o características ofrezcan un alto riesgo (curvas, puentes, rotondas, cruces - de trenes, caminos, peatones o escolares -, accesos a vías pavimentadas, presencia de obstáculos, o ante la proximidad de cualquier otro peligro grave para la circulación), las señales deben ser de alta reflectividad. En los mismos casos, también las aéreas, las ubicadas sobre la izquierda de caminos de doble mano sin separador central y, en zona urbana, cuando la iluminación artificial disminuya las condiciones de contraste o visibilidad adecuadas.

... El ente vial debe fiscalizar la correcta visibilidad de las señales, tanto de día y de noche, como bajo condiciones climáticas adversas.

... Cuando las señales requieran materiales de alta reflectividad deberán ajustarse, como mínimo, a los valores determinados en las tablas II y III de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

Las señales en su reverso deben estar pintadas y/o tener elementos retro-reflectivos cuando puedan encandilar al ser iluminadas o deban ser advertidas en la oscuridad, por quienes se acercan por detrás de ellas. El ente responsable, además, puede inscribir su nombre, símbolo y/o código de inventario vial.

...c) Ubicación.

En general se colocan sobre un soporte al costado derecho de la vía (eventualmente al izquierdo), variando la distancia al objeto, a la calzada y su altura, según sea zona urbana o rural. Tendrán una pequeña inclinación, entre 8° y 15° respecto a la perpendicular al eje de calzada (ángulo externo).

También pueden ser aéreas, elevadas sobre la calzada mediante pórticos columnas o cables de acero.