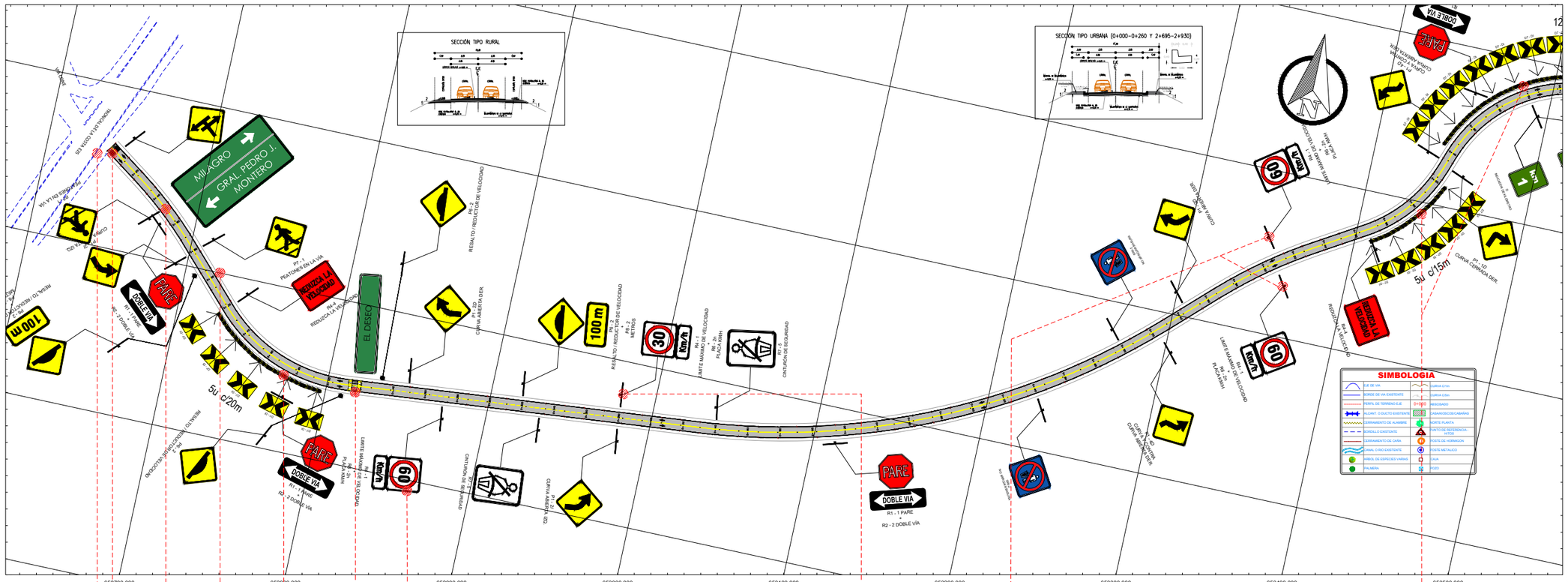


652600.000 652700.000 652800.000 652900.000 653000.000 653100.000 653200.000 653300.000 653400.000

9758600.000 9758500.000 9758400.000 9758300.000

Recomendación de ASV - Etapa de Diseño

Ref.	Observaciones resultantes de la ASV	Recomendaciones del auditor	Medida implementada
3.1.1	Asincronía entre la geometría vial diseñada para 50 km/h y la señalización vertical que autoriza los 60 km/h	Adecuar la señalización vertical al límite de 50 km/h	Ajustar únicamente la leyenda numérica, estableciendo 50 km/h como velocidad máxima general de operación de la vía. Esta acción se realizará en todo el trazado de la vía.

Ajuste identificado

Se deberá reforzar la señalización horizontal mediante demarcaciones de aproximación a los reductores de velocidad. La señalización vertical preventiva se ubicará en ambos sentidos, preferentemente, a 300 m y se reiterará a 150 m. Cuando la longitud disponible no permita mantener estas distancias, su ubicación deberá ajustarse técnicamente, garantizando la visibilidad, percepción y desaceleración progresiva del conductor antes del reductor.

Ajuste identificado

Las terminales de los guardavías deberán ser certificadas y configurarse sin extremos metálicos expuestos, mediante sistemas abatidos y anclados al terreno o terminales absorbentes de energía, según las condiciones del sitio.

Ajuste identificado

En la abscisa 0+100 se deberá reforzar la señalización vertical preventiva correspondiente a la Intersecciones en "T", con vía con parterre. Se instalará una señal adicional P2-3, acompañada de la placa complementaria P7-4 con la leyenda «PRÓXIMOS XX m», ubicada 150 m y 300m antes de la zona de conflicto.

Ajuste identificado

Entre las abscisas 0+040 y 0+060 se deberá incorporar un Resalto tipo trapezoidal, con demarcación de paso cebra y señalización horizontal de aproximación al reductor.

La señalización vertical preventiva se ubicará en ambos sentidos, preferentemente, a 300 m y se reiterará a 150 m, mediante la señal de reductor acompañada de la placa complementaria «PRÓXIMOS XX m». Cuando la longitud del tramo no permita mantener dichas distancias, su ubicación deberá ajustarse técnicamente, garantizando visibilidad suficiente y una advertencia y desaceleración progresiva y segura.

Recomendación de ASV - Etapa de Diseño

Ref.	Observaciones resultantes de la ASV	Recomendaciones del auditor
3.2.1	Diseño inadecuado de intersección	Diseñar y construir cuñas de deceleración y aceleración. Instalar señalización de advertencia en las aproximaciones a la intersección Prohibir el giro a la izquierda desde la Troncal de la Costa E25. Incorporar marcas viales de alta visibilidad y elementos de canalización. Evaluar la necesidad de medidas adicionales de calmado de tráfico o refuerzo de la señalización preventiva.

Ajuste identificado

Se deberá coordinar con la entidad competente responsable de la administración de la vía E25 la inspección y evaluación operativa del sistema semafórico, a fin de gestionar, de ser necesario, el mantenimiento preventivo o correctivo correspondiente y garantizar su adecuado funcionamiento.

Nota:

En los tramos con curvas de radio reducido y taludes con desniveles superiores a 2,00 m, se deberá evaluar el riesgo de salida de la vía y la severidad del peligro lateral. Cuando el análisis técnico lo justifique, se considerará la instalación de sistemas de contención vehicular certificados, como guardavías, incluyendo terminales, transiciones y longitud de protección requeridos. La medida deberá definirse en coordinación con el Administrador del Proyecto, el Administrador de la Consultoría, la fiscalización, el contratista y el equipo auditor de seguridad vial.

Nota:

Se incorporará la señal preventiva «Animales en la vía» (P6-17) en los tramos donde se identifique presencia o cruce frecuente de animales. Su ubicación y cantidad se determinarán mediante inspección de campo y evaluación del riesgo, en coordinación con el administrador del contrato y el equipo auditor, conforme a las condiciones del entorno y la normativa vigente.

Nota:

Conforme a las recomendaciones formuladas por las consultorías de Auditoría de Seguridad Vial y de Resiliencia, se incorporará al proyecto un sistema de iluminación vial, de acuerdo con los estudios técnicos proporcionados por la Subdirección de Planificación de Estudios y Proyectos y la normativa vigente. La implementación deberá priorizar intersecciones, zonas pobladas, escolares y peatonales, así como otros puntos críticos identificados durante la evaluación del proyecto.

Nota:

Respecto de la recomendación 3.5.1 Sección típica rural en un entorno con alta presencia de peatones, se deberá verificar en campo la factibilidad técnica de implementar la sección típica urbana, considerando aceras de hormigón de 1,40 m de ancho y bordillos-cuneta. Su alcance y ubicación se definirán en coordinación con el administrador del proyecto y la fiscalización, en función del espacio disponible, las condiciones del entorno, el derecho de vía, las interferencias existentes y las necesidades de movilidad peatonal.

Ajuste identificado

Las terminales de los guardavías deberán ser certificadas y configurarse sin extremos metálicos expuestos, mediante sistemas abatidos y anclados al terreno o terminales absorbentes de energía, según las condiciones del sitio.

Recomendación de ASV - Etapa de Diseño

Ref.	Observaciones resultantes de la ASV	Recomendaciones del auditor	Medida implementada
3.3.3	Falta de definición de los sistemas de contención y falta de su inclusión en planos	Indicar el Nivel de Contención (Test Level - TL) de los sistemas de contención proyectados. Completar los planos de señalización e incluir claramente el tipo y la ubicación de los sistemas de contención	Se deberá atender la recomendación del equipo auditor, especificando en los planos el nivel de contención requerido (Test Level-TL), el tipo, la ubicación, la longitud, los terminales y las transiciones de cada sistema proyectado. Considerando que el proyecto ya contempla rubros para elementos de contención, se requerirán principalmente ajustes técnicos de ubicación y detalle, cuya implementación deberá coordinarse entre la Administración del Proyecto, el contratista, la fiscalización y el equipo auditor.

Recomendación de ASV - Etapa de Diseño

Ref.	Observaciones resultantes de la ASV	Recomendaciones del auditor	Medida implementada
3.1.1	Asincronía entre la geometría vial diseñada para 50 km/h y la señalización vertical que autoriza los 60 km/h	Adecuar la señalización vertical al límite de 50 km/h	Ajustar únicamente la leyenda numérica, estableciendo 50 km/h como velocidad máxima general de operación de la vía. Esta acción se realizará en todo el trazado de la vía.

Ajuste identificado

En sectores residenciales y zonas de tráfico calmado se establecerá una velocidad máxima de 30 km/h. El límite general de 50 km/h deberá reducirse progresivamente a 30 km/h en zonas con alta presencia peatonal y a 20 km/h en entornos escolares, mediante señalización horizontal y vertical anticipada.

Esta transición permitirá una desaceleración controlada, evitando frenadas bruscas y reduciendo la probabilidad y severidad de atropellos y colisiones. Cuando la evaluación técnica lo justifique y se cumplan las condiciones normativas de instalación, la señalización podrá complementarse con reductores físicos de velocidad con pasos cebras.

Nota:

En zonas pobladas, residenciales y escolares, la señalización vertical de velocidad deberá complementarse con la demarcación horizontal del límite máximo permitido, de acuerdo con las características de cada entorno y la normativa vigente.

Recomendación de ASV - Etapa de Diseño

Ref.	Observaciones resultantes de la ASV	Recomendaciones del auditor	Medida implementada
3.1.1	Asincronía entre la geometría vial diseñada para 50 km/h y la señalización vertical que autoriza los 60 km/h	Adecuar la señalización vertical al límite de 50 km/h	Ajustar únicamente la leyenda numérica, estableciendo 50 km/h como velocidad máxima general de operación de la vía. Esta acción se realizará en todo el trazado de la vía.

Nota:

En los sitios donde existan alcantarillas u otras obras de drenaje próximas a la calzada, se deberán incorporar delineadores tipo chevrón en los márgenes exteriores o espaldones, ubicados en ambos sentidos de circulación. Estos dispositivos permitirán advertir la presencia de la estructura, delimitar el borde transitable y orientar al conductor ante posibles estrechamientos o riesgos laterales. Cuando corresponda, se complementarán con señalización preventiva, elementos reflectivos y sistemas de contención vial, conforme al análisis de riesgo y a la normativa vigente.

ABS. DESDE 0+000 HASTA 1+000

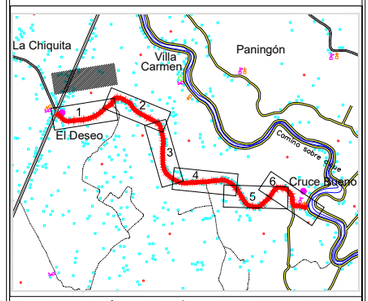
CONTRATO:

CONSULTORÍA DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL PARA EL PROYECTO VÍAS RURALES RESILIENTES P504400 BM
No. EC-PREFGUAYAS-483432-CS-QCBS

PROYECTO:

ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS PARA LA REHABILITACIÓN DE LA VÍA EL DESEO – LA INMACULADA - CRUCE BUENO, UBICADA EN EL CANTÓN YAGUACHI DE LA PROVINCIA DEL GUAYAS

UBICACIÓN:



UBICACIÓN TOPOGRÁFICA GEOREFERENCIADA
DATUM WGS-84 (UTM)
ESC: 1-----100000

PREPARADO PARA:

GOBIERNO AUTÓNOMO
DESCENTRALIZADO PROVINCIAL
DEL GUAYAS

ELABORADO:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
ALEJANDRA CHRISTINA CRUZ CORTEZ

ING. ALEJANDRA CRUZ CORTEZ
ANALISTA VIAL
UNIDAD EJECUTORA DE PROYECTO - BM

REVISADO:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
JIMMY ANTONIO MARCILLO CANTOS

ING. JIMMY MARCILLO C.
ESPECIALISTA DE SEGURIDAD VIAL
UNIDAD EJECUTORA DE PROYECTO - BM

APROBADO:

Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
DANIEL ANDRES PATIÑO NAVARRETE

ING. DANIEL PATIÑO N.
JEFE
UNIDAD EJECUTORA DE PROYECTO - BM

CONTIENE:

IMPLEMENTACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES DE AUDITORIA DE SEGURIDAD VIAL - ETAPA DE DISEÑO

DIBUJO: ESQUEMA		LAMINA: 1/6
ACOTACIÓN: METROS	FECHA: SEP - 2026	
ESCALA: INDICADAS	FORMATO: Ao	

CRUCE_BUENO_ASV_1_V2