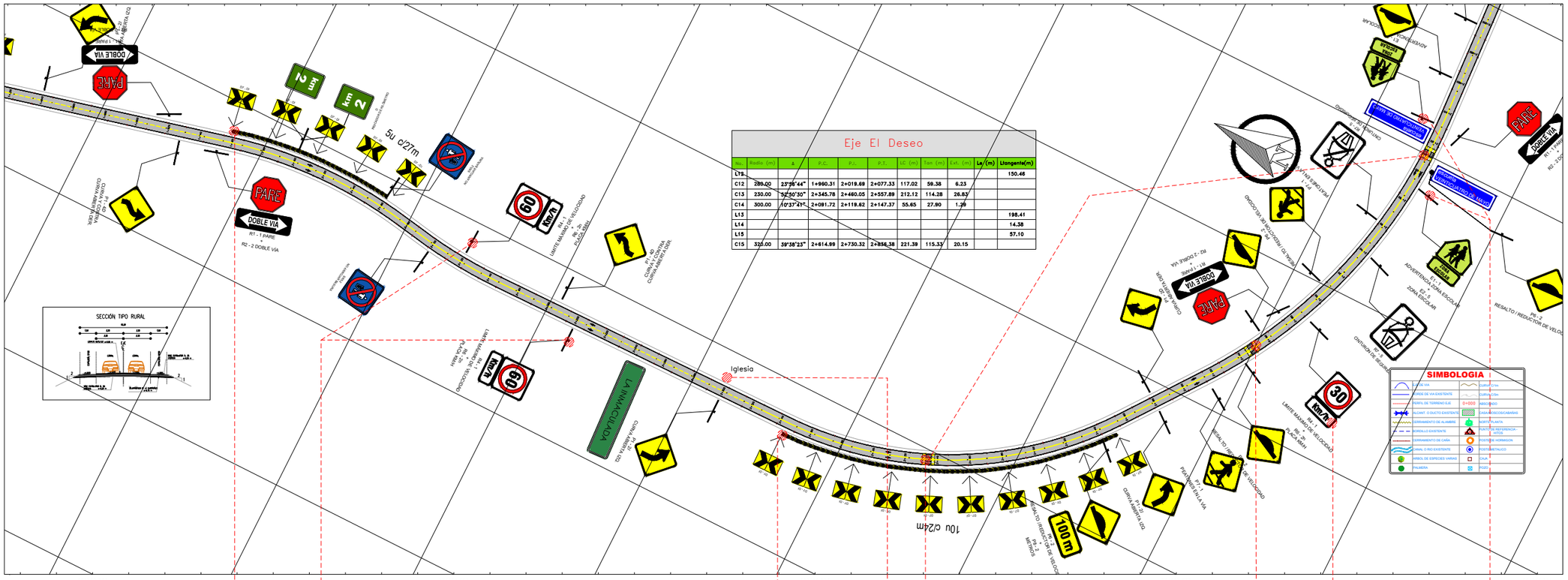


Eje El Deseo										
Nº.	Radio (m)	Δ	P.C.	P.I.	P.T.	LC (m)	Tan (m)	Ext. (m)	Le (m)	Llongente(m)
L12										150.46
C12	280.00	23°36'44"	1+960.31	2+019.69	2+077.33	117.02	59.38	6.23		
C13	230.00	52°50'50"	2+345.78	2+460.05	2+557.89	212.12	114.28	26.83		
C14	300.00	10°37'41"	2+081.72	2+119.62	2+147.37	55.65	27.90	1.29		
L13										198.41
L14										14.38
L15										57.10
C15	320.00	39°58'25"	2+614.99	2+730.32	2+856.38	221.39	115.33	20.15		

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.

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

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.

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:

El contratista deberá presentar las especificaciones técnicas y el diseño de instalación de las guardavías, para su revisión y aprobación por parte de la fiscalización antes de su implementación. El sistema deberá incluir terminales de inicio y fin debidamente certificadas y ancladas, compatibles con la barrera, a fin de evitar extremos expuestos que puedan agravar las consecuencias de un impacto vehicular.

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.

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
3.1.2	Límites de velocidad inadecuados en zonas con presencia de peatones, y pasos peatonales elevados en tramos con límite de velocidad 60 km/h	Implantar pasos peatonales elevados en entornos donde la velocidad de operación se haya reducido de forma efectiva a 30-40 km/h y donde la función de la vía sea compatible con la prioridad peatonal	Se deberá verificar la pertinencia y factibilidad técnica de instalar el reductor de velocidad en el área indicada en el plano conforme a la normativa vigente. De resultar aplicable, se complementará con demarcación horizontal de aproximación al resalto, señales verticales preventivas ubicadas a 300 m y 150 m, y señales reglamentarias de velocidad máxima, definidas según la configuración vial, el entorno y las condiciones operativas de la zona.

Ajuste identificado

Dentro de la zona escolar se reemplazarán las leyendas de 30 km/h por 20 km/h y se reforzará la señalización con señales preventivas de escuela, placas complementarias, señales reglamentarias de velocidad máxima, demarcaciones horizontales de «ZONA ESCOLAR» y «20 km/h», así como la indicación de fin de zona escolar. Cuando se implementen reductores con pasos cebra, estos deberán contar con la demarcación y señalización vertical de aproximación correspondientes, de conformidad con la normativa vigente.

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.

Ajuste identificado

En el tramo de la ABS. 2+300, se encuentra una iglesia, se deberá evaluar la demanda peatonal, los accesos y las condiciones de visibilidad. De justificarse técnicamente, se instalará la señal informativa con pictograma de iglesia IT2-2, conforme a la normativa vigente, complementada con demarcación horizontal del límite de velocidad. Cuando el nivel de riesgo lo requiera, se considerará la implementación de reductores de velocidad con su respectiva señalización horizontal y vertical.

Recomendación de ASV - Etapa de Diseño

Ref.	Observaciones resultantes de la ASV	Recomendaciones del auditor	Medida implementada
3.4.1	Señal vertical no ajustada a la norma vigente.	Actualizar la señal para que muestre un límite de velocidad máximo de 20 km/h	En la zona escolar se establecerá un límite máximo de 20 km/h, reforzado con señalización horizontal y vertical de inicio, regulación de velocidad máxima y fin de zona. Los reductores con pasos cebra deberán señalizarse anticipadamente conforme a la normativa vigente.

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.

Nota:

Se deberán considerar áreas seguras para el estacionamiento, embarque y desembarque de pasajeros, ubicadas fuera de la calzada y sin afectar la visibilidad ni la circulación vehicular y peatonal. La localización y configuración de la señalización vertical y horizontal se definirán en campo, de acuerdo con la demanda y las condiciones operativas, en coordinación con el administrador del proyecto, la fiscalización y el equipo auditor.

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.

ABS. DESDE 1+800 HASTA 2+700

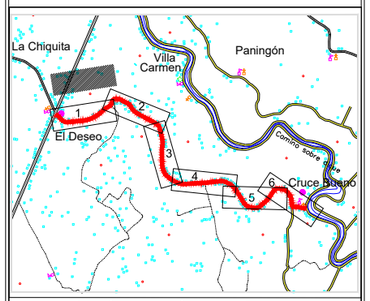
CONTRATO:

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 PATINO 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: 3/6
ACOTACIÓN: METROS	FECHA: SEP - 2026
ESCALA: INDICADAS	FORMATO: A0

CRUCE_BUENO_ASV_1_V2