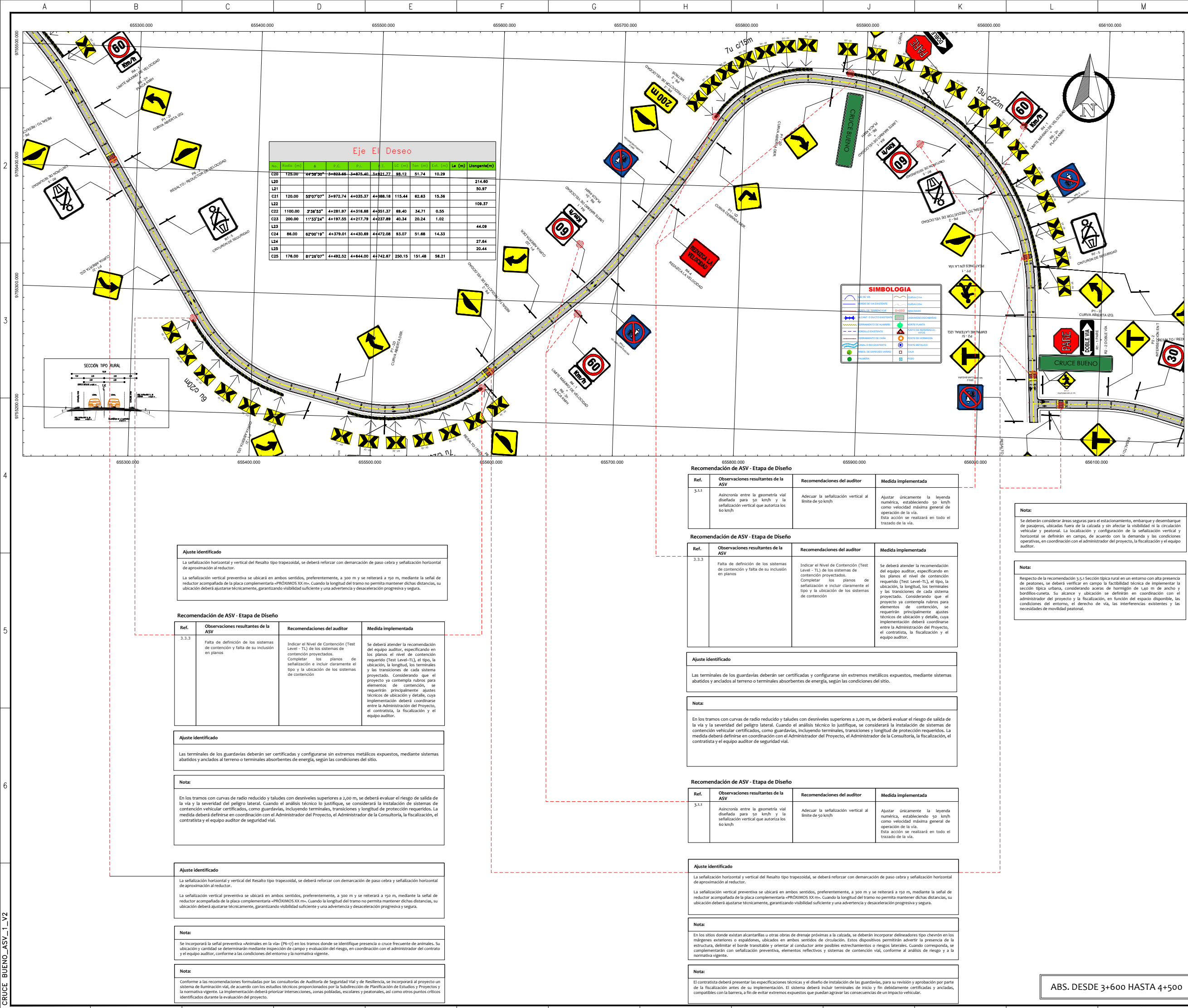




Ajuste identificado

La señalización horizontal y vertical del Resalto tipo trapezoidal, se deberá reforzar 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.

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.

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:

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.

Ajuste identificado

La señalización horizontal y vertical del Resalto tipo trapezoidal, se deberá reforzar 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.

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.

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.

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.

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:

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.

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

La señalización horizontal y vertical del Resalto tipo trapezoidal, se deberá reforzar 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.

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:

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 certificados y anclados, compatibles con la barrera, a fin de evitar extremos expuestos que puedan agravar las consecuencias de un impacto vehicular.

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.

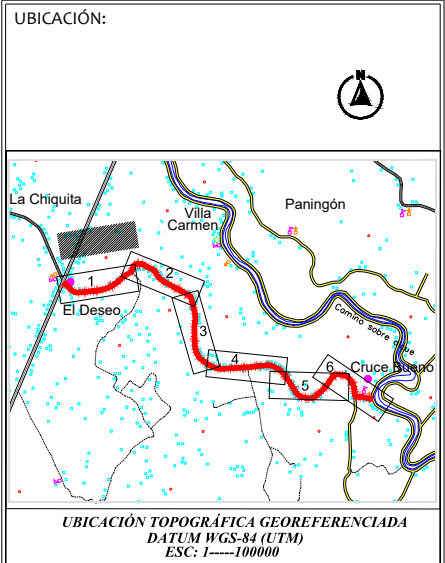
Nota:

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 3+600 HASTA 4+500

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



PREPARADO PARA:

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO PROVINCIAL DEL GUAYAS

ELABORADO:

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

REVISADO:

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

APROBADO:

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:
ACOTACIÓN:	METROS	FECHA: SEP - 2026
ESCALA:	INDICADAS	FORMATO: A0