

CHECKLIST DE EVALUACIÓN DE PROYECTOS DE REDISEÑO DE CALLES DE GUAYAQUIL

Dependiendo de las características y objetivos del proyecto será necesario implementar más o menos estrategias.



VEHÍCULOS

- Verificación de vehículo de diseño.
Véase 5.8.5 Vehículo de diseño y vehículo de control
 - Verificación de vehículo de control.
Véase 5.8.5 Vehículo de diseño y vehículo de control
 - Dimensiones de la calzada y anchos de carril vehicular seguros.¹
Véase 5.8.6 Geometría
-

1. Los carriles vehiculares deben tener idealmente 3 m de ancho o hasta 2,70 m en caso de no ser rutas de transporte público

RADIOS DE GIRO

- Radios de giro adecuados para la velocidad esperada.
Véase 5.8.7 Radios de esquina
 - Radios de giro adecuados para vehículos de diseño.
Véase 5.8.7 Radios de esquina y 5.8.5 Vehículo de diseño y vehículo de control
-

VEHÍCULOS

- Aceras con franja de circulación peatonal.¹
Véase 5.3.5 Geometría
 - Rampas de accesibilidad universal.
Véase 5.3.10 Accesibilidad universal
 - Cobertura vegetal o arbolado entre calzada y franja de circulación peatonal.
Véase 5.3.11 Áreas verdes y arbolado
 - Extensiones de acera para caminabilidad.²
Véase 5.3.9 Extensiones de acera
 - Superficie podotáctil para personas con discapacidad visual.
Véase 5.3.10 Accesibilidad universal
-

1. Debe ser libre de obstáculos y de mínimo 1,8m

2. Donde la acera en el estado inicial no lo permita

ESQUINAS

- Extensiones de acera en las esquinas.
Véase 5.3.9 Extensiones de acera
 - Esquinas libres de obstáculos y bloqueos visuales.
Véase 5.8.8 Visibilidad y distancia visual
 - Rampas en las esquinas para accesibilidad universal.
Véase 5.3.9 Extensiones de acera y 5.3.10 Accesibilidad universal
-

CRUCES PEATONALES

- Distancia máxima de 80 - 100 m entre cada cruce.
Véase 5.3.7 Cruces peatonales
 - Cruces semaforizados en avenidas principales.
Véase 5.3.7 Cruces peatonales
 - Distancia de cruce adecuada para el tipo de vía.¹
Véase 5.3.8 Refugios peatonales
 - Cruces que se empatan con las líneas de deseo de los peatones.
Véase 5.3.7 Cruces peatonales y 4.2.3 Recolección de datos en el sitio
 - Cruces a nivel de acera en puntos críticos.
Véase 5.3.7 Cruces peatonales
 - Fases semafóricas peatonales en los cruces.
Véase 5.3.7 Cruces peatonales
 - Islas de refugio peatonal en avenidas amplias.
Véase 5.3.8 Refugios peatonales
 - Estrechamiento de distancia de cruces en puntos críticos.
Véase 5.3.7 Cruces peatonales y 5.3.8 Refugios peatonales
-

1. Donde los peatones necesitan cruzar tres o más carriles o cuando el cruce en una sola etapa sea inseguro, implementar refugio peatonal

VEHÍCULOS DE EMERGENCIA

- Dimensiones adecuadas en la calzada.
Véase 5.8.3 Carriles vehiculares
 - Señalización preventiva.
-

VEHÍCULOS DE CARGA

- Estacionamientos de carga y descarga.
Véase 5.7.2 Geometría
 - Señalización vertical para carga.
Véase 5.7.1 Herramientas para el transporte de carga
-

INFRAESTRUCTURA CICLISTA

- Ciclovía protegida.
Véase 5.5.6 Geometría
 - Ciclovía protegida en las intersecciones.
Véase 5.5.8 Ciclovía protegida en las intersecciones y 5.5.9 Cajas de seguridad
 - Pacificación del tráfico en caso de carriles compartidos.
Véase 5.5.6 Geometría y 5.10 Estrategias geométricas de pacificación del tráfico
 - Dimensiones adecuadas de las ciclovías.¹
Véase 5.5.6 Geometría
 - Estacionamientos e infraestructura complementaria.
Véase 5.5.4 Herramientas para ciclistas y 5.5.6 Geometría
-

1. Para ciclovía bidireccional empiece con 3.0 m + 1.0 m de espacio de segregación y solo reduzca al mínimo absoluto si es estrictamente necesario, o en cuellos de botella importantes. Para ciclovía unidireccional empiece con 2.0 m + 1.0 m de espacio de segregación y solo reduzca al mínimo absoluto si es estrictamente necesario, o en cuellos de botella importantes

TRANSPORTE PÚBLICO

- Paraderos y paradas visibles y cómodas.
Véase 5.6.2 Herramientas para el transporte público, 5.6.4 Paraderos y paradas de transporte público y 5.6.5 Ubicación de los paraderos
 - Carriles exclusivos para buses donde aplique.
Véase 5.6.2 Herramientas para el transporte público y 5.6.3 Geometría
 - Señalización vertical adecuada.
Véase 5.6.2 Herramientas para el transporte público
-

INTERSECCIONES

- Alineación correcta.
Véase 5.3.9 Extensiones de acera

 - Radios de giro seguros.
Véase 5.8.7 Radios de esquina

 - Carriles de estacionamiento protegidos con extensiones de acera (bermas de parqueo).
Véase 5.3.9 Extensiones de acera y 5.8.6 Geometría

 - Semaforización integral donde se requiera.
Véase 5.8.2 Herramientas para conductores

 - Cruces peatonales en todas las bocacalles de la intersección.
Véase 5.3.7 Cruces peatonales

 - Geometría simplificada y compacta, lo más cercana a 90°.
Véase 5.3.7 Cruces peatonales, 5.3.9 Extensiones de acera y 5.8.7 Radios de esquina

 - Islas de refugio para peatones y ciclistas.
Véase 5.3.8 Refugios peatonales
-

PACIFICACIÓN DEL TRÁFICO (*ESCOGER LA OPCIÓN MÁS ADECUADA)

- Resaltos*.
Véase 5.10 Estrategias geométricas de pacificación del tráfico

 - Chicanas*.
Véase 5.10 Estrategias geométricas de pacificación del tráfico

 - Cruces peatonales con resalto*.
Véase 5.3.7 Cruces peatonales y 5.10 Estrategias geométricas de pacificación del tráfico

 - Carriles angostos y seguros.
Véase 5.10 Estrategias geométricas de pacificación del tráfico

 - Señalización vertical de advertencia de zonas pacificadas

 - Cruces peatonales frecuentes.
Véase 5.3.7 Cruces peatonales
-