



Estudio para reductor de velocidad, Ruta Nacional N° 3, Sabana Larga, Atenas.

DIRECCIÓN GENERAL DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO
DEPARTAMENTO DE REGIONALES

MOPT-03-05-01-0790-2022

Información técnica del documento		
1. N° Informe MOPT-03-05-01-0790-2022	2. N° de Expediente RE-SR-EB-22-0301	
3. Título Estudio para reductor de velocidad sobre Ruta Nacional N°3, Sabana Larga, Atenas.	4. Fecha del informe 09 de diciembre de 2022	
5. Institución ejecutora Ministerio de Obras Públicas y Transportes Dirección General de Ingeniería de Tránsito Departamento de Regionales Regional San Ramón Alajuela, Costa Rica Tel: (506) 2445-6376	6. Instituciones receptoras Municipalidad de Atenas Consejo Nacional de Vialidad	
7. Tipo de reporte y periodo de extensión Informe final, diciembre de 2022	8. Colaboró Fabio Fernández como chofer	
9. Elaboró Ing. Fabián Valverde Suárez Encargado Oficina Regional San Ramón Nombre y firma	10. Autorizó Ing. Alejandra Acosta Gómez Jefe Departamento de Regionales Nombre y firma	
11. Resumen Se recibe solicitud del señor Marcelino Morera García, vecino de Atenas, donde solicita se realice un estudio de tránsito sobre la Ruta Nacional N°3, entre el campo ferial y el tanque de Acueductos y Alcantarillados en Sabana Larga, debido a un aparente exceso de velocidad con que transitan los vehículos por dicha zona. Para la atención de dicha solicitud, se procede con la visita al campo, donde se hace un levantamiento geométrico. Se miden velocidades de operación y se concluye que existe un irrespeto a la velocidad máxima establecida, por lo tanto, se recomienda la construcción de dos reductores.		
12. Palabras clave Diseño vial, reductor de velocidad, Sabana Larga de Atenas, seguridad vial.	13. Nivel de seguridad Público	14. N° páginas 17

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Origen del estudio.

El estudio se origina según nota del día 09 de setiembre del año 2022, recibida este día, sin número de oficio y remitida por el señor Marcelino Morera García, vecino de Atenas. En la nota se solicita se realice un estudio técnico para determinar la posible instalación de reductores de velocidad entre el campo ferial y el tanque de Acueductos y Alcantarillados en Sabana Larga, Ruta Nacional N°3.

1.2 Objetivo general

Determinar la viabilidad técnica para la instalación de reductores de velocidad y diseñar el señalamiento vial en Sabana Larga de Atenas, Ruta Nacional N° 3, mediante la verificación de la normativa, para mejorar la seguridad vial.

1.3 Objetivos específicos

- Hacer un levantamiento geométrico de la zona para determinar las curvas horizontales y verticales, usos del suelo, anchos de vía.
- Medir pendientes, distancias a esquinas y visibilidad para cotejar estos valores con lo establecido en el Reglamento para la Instalación y Eliminación de Reductores de Velocidad en las Vías Públicas Terrestres.
- Hacer una medición de la velocidad de operación y calcular el percentil 85, para comparar este valor con la velocidad máxima establecida y determinar si existe un irrespeto al señalamiento reglamentario de velocidad.
- Determinar si el señalamiento existente es suficiente y cumple los parámetros y requerimientos de la normativa.
- Ubicar centros de atracción de peatones, escuelas, intersecciones para diseñar el señalamiento correspondiente y disminuir el riesgo en la seguridad vial.
- Hacer un diseño en AutoCAD con el señalamiento vial recomendado, de conformidad con el “Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito”, Guía para la colocación de capta luces de la Dirección General.

1.4 Alcances

El presente estudio consiste en determinar la vialidad técnica y la normativa vigente para instalar reductores de velocidad, levantar las condiciones geométricas, señalamiento actual y diseñar el señalamiento vial en la comunidad de Sabana Larga, Ruta Nacional N° 3, entre el campo ferial y el tanque de Acueductos y Alcantarillados. Se toman velocidades en un horario de 8 a 10 am.

El estudio técnico para justificar los reductores es competencia de la DGIT, así como su señalamiento vial, mientras que la construcción del mismo es responsabilidad del Consejo Nacional de Vialidad.

1.5 Limitaciones

- No se cuenta con equipo para medir la retrorreflexión vertical.
- La toma de muestras de velocidades de operación para calcular el percentil 85, es puntual y para un solo horario.

1.6 Metodología aplicada

- Inspección técnica de campo con el fin de levantar el señalamiento existente y verificar si está de acorde a las necesidades y características del tramo en estudio. También para definir el área de influencia que debe abarcar el estudio.
- Se realiza la planimetría del área de influencia incluyendo todas las características importantes: ancho de calzada y carril, estado de las aceras, accesibilidad, señalización vertical y horizontal y cualquier otro aspecto importante que pueda afectar al momento de recomendar una solución.
- Se revisa la posible ubicación del reductor para medir, pendientes, distancias a esquinas y visibilidad.
- Se realizan medición de velocidad en ambos sentidos.

- Se realiza un diseño del señalamiento vial de acuerdo a la información recabada y a la normativa, se hace un croquis y en unos cuadros se presenta todo el señalamiento diseñado.
- Se hace el informe con recomendaciones apropiadas para el caso, incluyendo un croquis con el diseño del señalamiento vial.
- Además, se utilizaron herramientas varias como brújula, odómetros de mano (bicicletas), GPS, cinta métrica, radar, refractómetro horizontal, entre otros.

1.7 Aspectos Generales

Antecedentes:

En el punto no existen estudios anteriores ni solicitudes, tampoco reuniones previas ni diseños en la base de datos.

Fundamento jurídico

Para el desarrollo del presente estudio se utiliza la Ley 9078, de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.

La Ley No 7600 “Igualdad de Oportunidades para las personas con Discapacidad”.

Decreto Ejecutivo No.40601-MOPT “Reglamento para la Instalación y Eliminación de Reductores de Velocidad en las Vías Públicas Terrestres”.

Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Transito, SIECA, para referirse al señalamiento recomendado.

2 DESARROLLO

2.1 Condición Real

El área en estudio es el tramo desde el campo ferial y el tanque de Acueductos y Alcantarillados, es un tamo de aproximadamente 400 m entre las intersecciones de calle Villegas y calle El Tanque en Sabana Larga con la Ruta Nacional N° 3, sección de control 20100, Sabana Larga de Atenas, se muestra una imagen del área en estudio:



Figura 1 Zona de estudio, Sabana Larga de Atenas

2.2 Características de la zona de estudio

Sabana Larga de Atenas con rutas cantonales y Ruta Nacional. En el siguiente cuadro se detallan las características de la zona en estudio:

Cuadro 1. Características del punto en estudio

Característica	Descripción
Tipo de entorno (escuelas, rural, urbano, residencial, industrial...)	El entorno es urbano, el tramo en estudio se ubica en el pueblo de Sabana Larga, con algunas casas, comercios, con calles cantonales y nacionales en asfalto.
Geometría de la zona	El tramo es recto, con curva al inicio y al final de la recta, hay cuatro intersecciones.
Tipo de carpeta	Asfáltica
Estado de carpeta	Sin grietas ni baches.

Característica	Descripción
Cantidad de carriles	Dos carriles, con doble sentido
Ancho libre de cada carril (sin contar las líneas de centro, borde o carril)	El carril tiene un ancho de 2.95
Velocidad máxima vigente en la zona	40 km/h
Velocidad que será utilizada para analizar y comparar con normativa vigente	40 km/h
Descripción de los márgenes de la vía (aceras, cunetas, taludes, barrancos, alcantarillas, árboles, etc.)	La mayor parte de los márgenes están compuestos de zona verde, hay aceras.
Derecho de vía	Según el Geoportal del sitio web del MOPT, el derecho de vía para la sección 20100 es de 23 a 25 m.
Detallar la demarcación horizontal que compone la zona de estudio	El señalamiento horizontal se encuentra borroso, existen captales, algunos desprendidos. Doble línea de centro borrosa. No hay rótulos de Alto, letreros de 40 KPH y flechas direccionales borrosas.
Medidas de retroreflexión de línea amarilla	26 mcl/m ²
Medidas de retroreflexión de línea blanca	30 mcl/m ²
Detallar la señalización vertical que compone la zona de estudio	En las intersecciones no existen señales de Alto. Hay señales de Zona Escolar en regular estado.
Parada de autobús	No existe parada de autobús.
Presencia de peatones	Se observaron peatones
Presencia de ciclistas	Se observaron ciclistas
Presencia de vehículos	Presenta un volumen vehicular medio, según el anuario de Planificación Sectorial 2020, 2836
Tipos de vehículos presentes	92% de vehículos y carga liviana, 3% buses y 5% de vehículos de carga pesada.

Se muestran imágenes:



Figura N° 2. Márgenes zonas verdes y acera



Figura N° 3. Asfalto sin grietas y señalización vial existente



Figura N° 4. Geometría recta, un costado norte sin acera



Figura N° 5. Calle cantonal sin señalamiento vial



Figura N° 6. Presencia de peatones



Figura N° 7. Rótulo de velocidad 40 kph

Se tomó una muestra de la velocidad de operación ya que no se tienen registros o estudios previos en esta ruta, se calcula el percentil 85 y los resultados son los siguientes:

Cuadro 2. Velocidades 150 metros este de calle el Tanque

Número vehículos	Velocidad km/h oeste-este	Velocidad km/h este-oeste
1	65	75
2	63	80
3	50	75
4	77	66
5	72	60

Número vehículos	Velocidad km/h oeste-este	Velocidad km/h este-oeste
6	67	73
7	75	68
8	64	56
9	60	72
10	52	55
11	53	98
12	57	60
13	50	55
14	50	66
15	62	57
16	57	75
17	56	50
18	55	60
19	52	68
20	60	72
Percentil 85	72	76

De acuerdo a la tabla anterior el valor del percentil 85 en ambos sentidos excede en más de 20 km/h la velocidad máxima permitida (40 km/h).

2.3 Problemática encontrada

- Existe señalización vertical, pero está incompleta, falta señalamiento de zona escolar.
- El señalamiento horizontal esta borroso, no cumple con la normativa, y cuenta con captaluces pero incompletos.
- Se determinó que existe irrespeto a la velocidad máxima permitida.
- Se observo que falta el señalamiento reglamentario de 40 KPH en ambos sentidos.
- No hay aceras, en el croquis de anexos se detallan, lo que pone en peligro a los peatones que transitan sobre la calzada.

2.4 Condición propuesta según la norma

Con base en el artículo 98 de la ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, donde se regula los límites de velocidad, se prohíbe circular a una velocidad superior al límite máximo o inferior a la mínima establecida; para ello, el conductor deberá tomar en cuenta las condiciones de la vía y las normas de conducción.

Según el Manual de Normas para el Diseño Geométrico de Carreteras, 2011, en la sección 2.4.7, la velocidad de operación es la que los conductores son observados operando su vehículo bajo condiciones favorables. El percentil 85 es la distribución de velocidades observadas es la más frecuente medida usada. Por lo tanto será utilizado para el verificar si existe un irrespeto a la velocidad máxima señalada.

Según el cuadro 2, el valor del percentil 85, excede en más de 20 km/h la velocidad máxima permitida.

Con base en el Decreto Ejecutivo No. 40601 – MOPT “Reglamento para la Instalación y Eliminación de Reductores de Velocidad en las Vías Públicas Terrestres”, el cual establece en su Artículos 4, 13, 15 y 18, lo siguiente:

Artículo 4. Estudios para la ubicación de reductores de velocidad. Para el cumplimiento de las labores descritas en el artículo 3, se deberá contar con un estudio técnico de las circunstancias y normas aplicables para cada caso en particular.

Las recomendaciones de ubicación, señalización o eliminación de reductores de velocidad que se deriven de cada estudio técnico serán ejecutadas por la entidad que realice el estudio. En el caso de la RVN, le corresponde al Consejo Nacional de Vialidad (MOPT-CONAVI), la construcción, mantenimiento y eliminación de reductores de velocidad, según lo que disponga la DGIT.

De los requisitos y normas técnicas mínimas para la instalación de reductores de velocidad.

Artículo 13. Prohibiciones. Queda prohibida la colocación o construcción de reductores de velocidad en los siguientes casos:

- a) ...
- b) ...
- c) ...
- d) ...
- e) En secciones de la vía donde hayan curvas verticales y/u horizontales o en cualquier otra condición geométrica, que impida que el reductor sea completamente visible desde una distancia mayor o igual

a la distancia mínima de visibilidad y desaceleración que establecen las normas de diseño en función de la velocidad máxima permitida en la vía, distancia que será medida en línea recta, sobre la calzada, hasta el centro geométrico del reductor.

f)...

g) A menos de veinticinco (25) metros de cualquier intersección no semaforizada.

h)...

i)...

j)...

k)...

l)...

m) A menos de veinticinco (25) metros de paradas de autobuses.

Por lo tanto, según lo anterior, solo se justifica la instalación de dos reductores, como lo está solicitando, ya que más incumplen con los incisos e) g) y m) del artículo 13.

Artículo 15. Criterios técnicos para la construcción de reductores de velocidad. Constituyen criterios técnicos justificantes para la decisión de instalar reductores de velocidad cualquiera de los siguientes, siempre que cumplan con lo dispuesto en este reglamento:

- a. Que más del quince por ciento de los conductores excedan la velocidad máxima establecida por Ley o por señales reglamentarias instaladas para tal efecto, en al menos veinte kilómetros por hora (20 km/h).
- b. Cuando exista un establecimiento público o privado de uso frecuente por diversos tipos de personas consideradas usuarios vulnerables (ancianos, niños, personas con discapacidad o enfermos) que requieran de la instalación de un reductor de velocidad para su protección y seguridad.
- c. Cualquier factor que, según el criterio técnico debidamente fundamentado de la DGIT o la Municipalidad, provoque peligro o inseguridad en la vía y justifique la colocación de un reductor de velocidad.

Según los incisos a, b y c del artículo 15, se justifica la instalación de reductores de velocidad, se excede en al menos en más de 20 km/h, en uno de los sentidos el percentil está muy cerca de este valor, además es necesario tomar en cuenta otros factores como la presencia de peatones, ciclistas,

zona escolar y la ausencia de aceras, contribuyen a aumentar el riesgo en la seguridad vial. Por lo tanto, se recomiendan dos reductores, de tal forma que limiten la zona en estudio.

Artículo 18. Características técnicas de los reductores de velocidad tipo lomo. Los reductores de velocidad tipo lomo corresponden a los comúnmente llamados "muertos" o "policías dormidos" y deben cumplir con las siguientes características:

Debe ser construido en concreto o asfalto, sin armadura metálica, con una dimensión de 1.2 metros de ancho por 5 centímetros de alto y no se debe alterar la superficie de la carpeta de concreto asfáltico o del concreto hidráulico de la calzada.

Además, después de construido el CONAVI debe demarcarlo con pintura amarilla reflectante e informar a esta oficina regional para realizar la señalización vial correspondiente.

A continuación, se detalla corte transversal de las dimensiones permitidas para la construcción de un reductor:

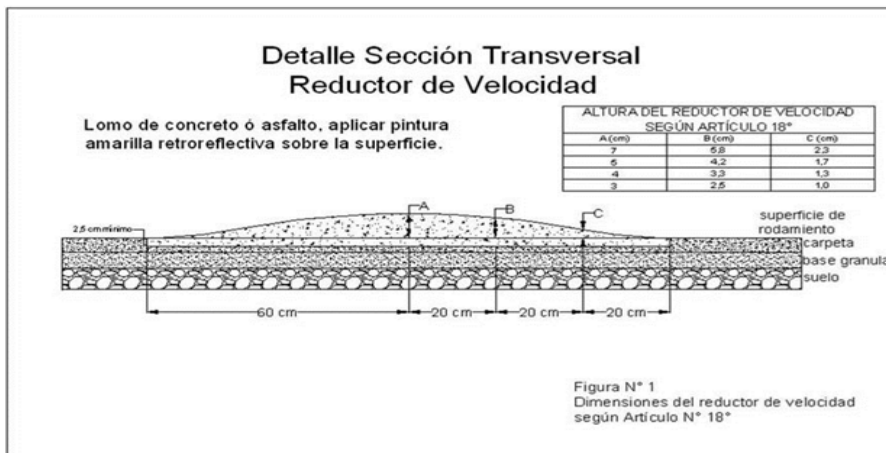


Figura N° 8 Corte típico de reductor de velocidad

Para la construcción de aceras, Ley No 7600 “Igualdad de Oportunidades para las personas con Discapacidad”, en su capítulo IV “Acceso al espacio físico”, en sus artículos 41 y 42, se citan:

Artículo 41. Las construcciones nuevas, ampliaciones o remodelaciones de edificios, parques, aceras, plazas, vías, servicios sanitarios y otros espacios de propiedad pública, deberán efectuarse conforme a las especificaciones técnicas reglamentarias de los organismos públicos y privados encargados de la materia.

Las edificaciones privadas que impliquen concurrencia y brinden atención al público deberán contar con las mismas características establecidas en el párrafo anterior.

Las mismas obligaciones mencionadas regirán para los proyectos de vivienda de cualquier carácter, financiados total o parcialmente con fondos públicos. En este tipo de proyectos, las viviendas asignadas a personas con discapacidad o familias de personas en las que uno de sus miembros sea una persona con discapacidad deberán estar ubicadas en un sitio que garantice su fácil acceso.

Artículo 42: Los pasos peatonales contarán con los requisitos técnicos necesarios como: rampas, pasamanos, señalizaciones visuales, auditivas y táctiles con el fin de garantizar que sean utilizados sin riesgo alguno por las personas con discapacidad.

Por lo tanto, se debe proveer a las personas con movilidad disminuida, la infraestructura necesaria para el desplazamiento seguro de estos usuarios, mediante aceras y rampas en los negocios, instituciones y cualquier otro centro de atención público o privado.

Con base en el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito. Guatemala: SIECA, en sus capítulos 2 y 3 relacionados con las señales verticales, sus dimensiones son las correspondientes a velocidades ≤ 60 km/h, demarcaciones sobre el pavimento, toda la señalización vial se indica en el croquis que se encuentra en los anexos, se recomienda el siguiente señalamiento:

Cuadro N° 3 Señalización vertical

Cantidad	Código	Descripción	Ubicación
4	R-1-1, R-15-10	Señal de ALTO y Flecha complementaria	Sobre las calles cantonales existente al sur de la Ruta Nacional N°3, ubicar al lado derecho de la vía en sentido sur – norte.
1	E-1-1, E-3-3	ZONA ESCOLAR 25 KPH CON ESCOLARES PRESENTES	Sustituir la señal vertical tipo E-1-1, E-3-3, existente sobre Ruta Nacional N°3, ubicar al lado derecho de la vía en sentido oeste – este.
1	E-1-1, E-1-2	ZONA ESCOLAR A 100 METROS	Sustituir la señal vertical tipo E-1-1, E-1-2, existente sobre Ruta Nacional N°3, ubicar al lado derecho de la vía en sentido oeste – este.

1	E-1-1, E-1-2	ZONA ESCOLAR A 100 METROS	50 metros al este de la señal vertical tipo E-1-1, E-3-3, existente sobre Ruta Nacional N°3, ubicar al lado derecho de la vía en sentido este – oeste.
1	E-2-4	FIN DE ZONA ESCOLAR	Sustituir la señal vertical tipo E-2-4, existente sobre Ruta Nacional N°3, ubicar al lado derecho de la vía en sentido este – oeste.
4	R-2-1b	40 KPH VELOCIDAD MAXIMA	Acompañando la señalización horizontal existente, sobre la Ruta Nacional N°3, ubicar al lado derecho de la vía en ambos sentidos.
			30 metros al este de la calle El Tanque, sobre Ruta Nacional N°3, ubicar al lado derecho de la vía en sentido oeste – este.
			50 metros al este de la calle El Tanque, sobre Ruta Nacional N°3, ubicar al lado derecho de la vía en sentido este – oeste.
4	P-9-12	REDUCTOR TIPO LOMO (DIBUJO)	30 metros antes del reductor recomendado en ambos sentidos.

Cuadro N°4 Demarcación horizontal

Cantidad	Unidad	Descripción	Ubicación
2	Und	Letrero de ALTO, flecha direccional y línea de paro	Acompañando la señal vertical R-1-1, a instalar sobre la Ruta Cantonal.
4	Und	Letrero de 40 KPH	Acompañando la señal R-2-1b, sobre la RN N°3.
8	Und	Flechas Direccionales	Sobre la Ruta Nacional N°3.
500	m	Doble Línea Continua Amarilla Divisoria de Carriles	Sobre la Ruta Nacional N°3.

2.5 Causa

La ausencia del señalamiento vial, especialmente el reglamentario de velocidad y la geometría de la calle, permiten al conductor una mayor sensación de seguridad, lo que provoca un irrespeto al límite de velocidad aumentado el riesgo en la seguridad vial. Además, no existen facilidades peatonales, esto aumenta el riesgo para este tipo de usuario.

2.6 Efecto

Con la ejecución del señalamiento vial recomendado y la construcción de los reductores de velocidad, se disminuye la velocidad de circulación de los conductores se aumenta la seguridad vial. Con la construcción de aceras se proveerá al peatón un lugar más seguro para transitar. En general se reduce el riesgo en la seguridad vial.

3 CONCLUSIÓN

3.1 Conclusiones

- Del levantamiento geométrico se determinó que es necesaria la construcción de aceras en los tramos indicados en el croquis.
- Sobre la Ruta Nacional existe señalamiento vertical en regular estado, se debe reforzar la señalización escolar y reglamentaria de velocidad.
- Sobre la Ruta Nacional existe señalamiento horizontal borroso, no cumple con la normativa, existen captales incompletos, se debe dar mantenimiento a la demarcación.
- Sobre la Ruta Nacional se autoriza la construir dos reductores de velocidad.

3.2 Recomendaciones

A la Municipalidad de Atenas

Se recomienda la construcción de aceras de acuerdo a la ley 7600.

Al Consejo Nacional de Vialidad

La construcción de dos Reductores de Velocidad tipo “Lomo”, a ubicar 87 metros al oeste de la intersección con la calle que comunica a la escuela, coordenadas N 9°97'66.13”, O 84°40'11.89” (frente al poste tendido eléctrico N°705-043) y 195 metros al oeste del primer reductor, coordenadas N. 9°97'59.69”, O 84°40'29.73”

A la Dirección General de Ingeniería de Tránsito

La Oficina Regional de San Ramón, incluye en su cronograma de trabajo el señalamiento vial. Toda la señalización vial se indica en el croquis de los anexos y será ejecutada por esta regional tal como establece el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito, año 2014

4 BIBLIOGRAFÍA

- SIECA. (2014). Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito. Guatemala: SIECA.
- Ley No 9078 “Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial”.
- Ley No 7600 “Igualdad de Oportunidades para las personas con Discapacidad”.
- Decreto Ejecutivo No.40601-MOPT “Reglamento para la Instalación y Eliminación de Reductores de Velocidad en las Vías Públicas Terrestres”

5 ANEXOS**5.1. Croquis del señalamiento**

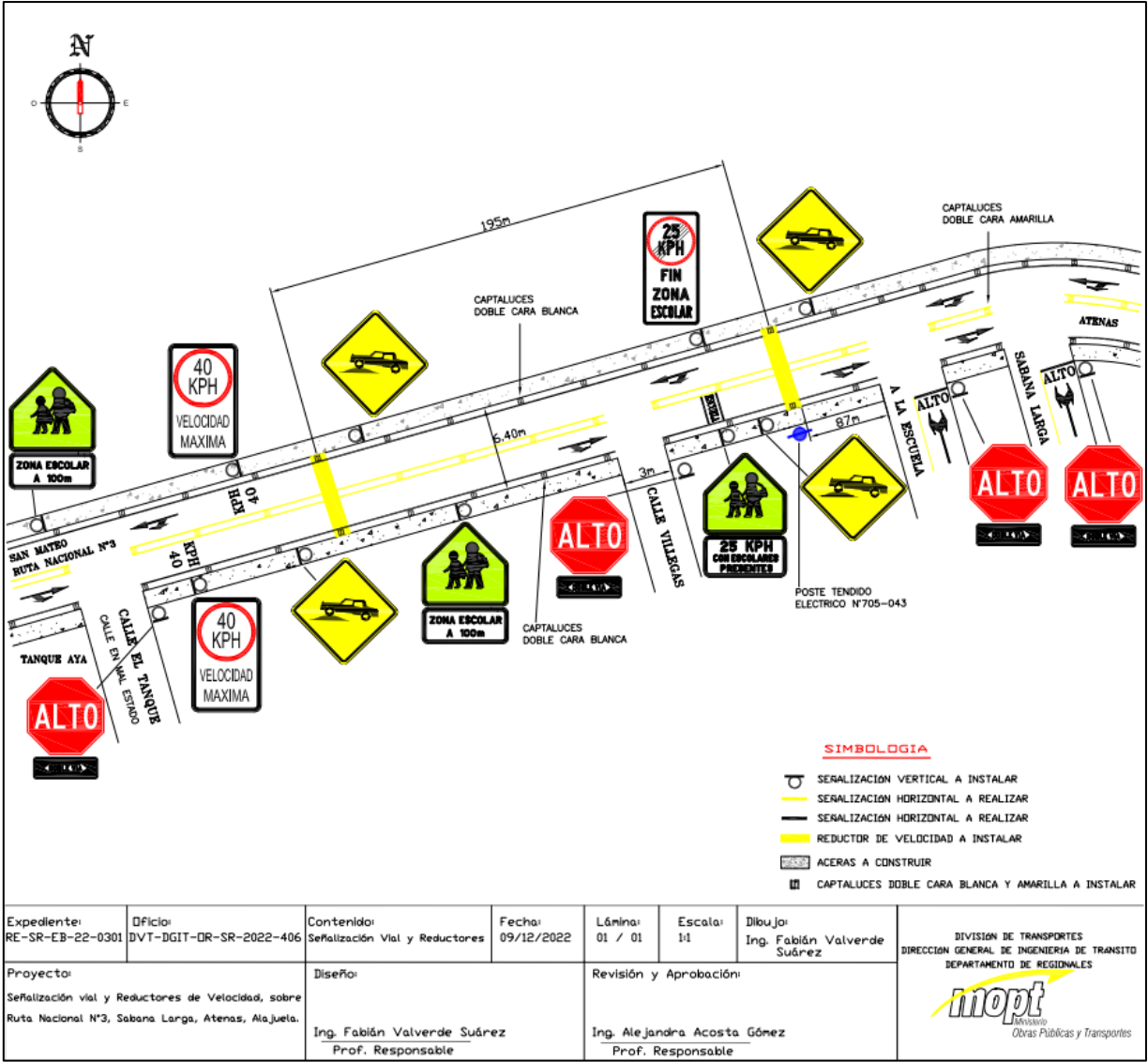


Figura N° 9. Croquis diseño señalamiento vial