

CONSEJO PROVINCIAL DE LOJA

RESOLUCIÓN DE CONSEJO NRO. 005-2015

EL CONSEJO PROVINCIAL DE LOJA

CONSIDERANDO

Que, el Art. 225 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que el sector público comprende, entre otros, las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado.

Que, el Art. 238 de la referida Constitución señala que: “Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de La autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.- Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales”.

Que, el Art. 240, IBÍDEM, expresa que los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales; y, que las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias.

Que, el Art. 263, IBÍDEM, señala que los gobiernos provinciales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo provincial y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, cantonal y parroquial.
2. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.
3. Ejecutar, en coordinación con el gobierno regional, obras en cuencas y micro cuencas.
4. La gestión ambiental provincial.
5. Planificar, construir, operar y mantener sistemas de riego.
6. Fomentar la actividad agropecuaria.
7. Fomentar las actividades productivas provinciales.

8. Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias.

Que, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio: el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera. Además de desarrollar un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias.

Que, el Art. 2 del COOTAD, establece como uno de sus objetivos: a) La autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados, en el marco de la unidad del Estado ecuatoriano.

Que, el Art. 5.- IBÍDEM, señala que la autonomía política, administrativa y financiera de los gobiernos autónomos descentralizados y regímenes especiales prevista en la Constitución comprende el derecho y la capacidad efectiva de estos niveles de gobierno para regirse mediante normas y órganos de gobierno propios, en sus respectivas circunscripciones territoriales, bajo su responsabilidad, sin intervención de otro nivel de gobierno y en beneficio de sus habitantes. Esta autonomía se ejercerá de manera responsable y solidaria. En ningún caso pondrá en riesgo el carácter unitario del Estado y no permitirá la secesión del territorio nacional.

Que, el Art. 6.- IBÍDEM, es del tenor siguiente: “Ninguna función del Estado ni autoridad extraña podrá interferir en la autonomía política, administrativa y financiera propia de los gobiernos autónomos descentralizados, salvo lo prescrito por la Constitución y las leyes de la República. - Está especialmente prohibido a cualquier autoridad o funcionario ajeno a los gobiernos autónomos descentralizados, lo siguiente: “...j) Interferir o perturbar el ejercicio de las competencias previstas en la Constitución este Código y las leyes que les correspondan como consecuencia del proceso de descentralización”.

Que, el Art. 40 del COOTAD.- Naturaleza jurídica, expresa: Los gobiernos autónomos descentralizados provinciales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización; y, ejecutiva, previstas en este Código para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden.



Que, de acuerdo al Art. 105, IBÍDEM, la descentralización de la gestión del Estado consiste en la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos, desde el gobierno central hacia los gobiernos autónomos descentralizados.

Que el Art. 106 del COOTAD, señala que a través de la descentralización se impulsará el desarrollo equitativo, solidario y equilibrado en todo el territorio nacional, a fin de garantizar la realización del buen vivir y la equidad interterritorial, y niveles de calidad de vida similares en todos los sectores de la población, mediante el fortalecimiento de los gobiernos autónomos descentralizados y el ejercicio de los derechos de participación, acercando la administración a la ciudadanía.

Que, el Art. 112.- IBÍDEM, manifiesta: Sectores comunes.- Son todos los demás sectores de responsabilidad del Estado, susceptibles de mayor o menor nivel de descentralización y desconcentración, de acuerdo con el principio de subsidiariedad y la naturaleza de los servicios públicos y actividades a los que estos se refieren.

Que, la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización- COOTAD- crearon el Sistema Nacional de Competencias con el objeto de organizar las instituciones, planes, programas, políticas y actividades relacionadas con el ejercicio de las competencias que corresponden a cada nivel de gobierno guardando los principios de autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiaridad.

Que, el Art. 117 del COOTAD, establece que el organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias será el Consejo Nacional de Competencias.

Que, el Art. 119, letra b) del COOTAD, le atribuye al Consejo NACIONAL DE Competencias, la función de organizar e implementar el proceso de descentralización.

Que, el Art. 119, letra j) del COOTAD, dispone monitorear y evaluar de manera sistemática, oportuna y permanente la gestión adecuada de las competencias transferidas.

Que, el Art. 119 letra p), del COOTAD, establece la necesidad de realizar evaluaciones anuales de los resultados alcanzados en la descentralización de las competencias a cada uno de los niveles de

gobierno, así como balances globales del proceso, que serán socializados entre los diferentes niveles de gobierno y la ciudadanía.

Que, el Art. 125 del COOTAD, establece que los gobiernos autónomos descentralizados son titulares de nuevas competencias exclusivas constitucionales, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias.

Que, el Art. 128 del COOTAD, establece que todas las competencias se gestionarán como un sistema integral que articula los distintos niveles de gobierno y por lo tanto serán responsabilidad del Estado en su conjunto.

Que, el Art. 263, número 2 de la Constitución de la República en concordancia con el Art. 42 , letra b) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, dispone que los gobiernos provinciales tendrán la competencia exclusiva de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas.

Que, mediante Resolución 9, de fecha 10 de enero del 2015, el Consejo Nacional de Competencias, expide la Regulación para el ejercicio de la competencia para planificar, construir y mantener la vialidad, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, metropolitanos, municipales y parroquiales rurales.

Que, en la Resolución que antecede, se establece: “Art. 10.- Facultades de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales.- En el marco de la competencia para planificar, construir y mantener el sistema Vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, el ejercicio de las facultades de rectoría local, planificación local, regulación local y gestión de la red vial provincial, articulada a la normativa nacional vigente”.

Que, en la Resolución IBÍDEM, en el Art. 13.- Regulación local, se estipula que en el ámbito de su competencia y de su respectiva circunscripción territorial, le corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, las siguientes actividades de regulación:
1.- Establecer normativa que regule el uso de zonas de retiro y derecho de vía en la red vial provincial, 2.- Establecer normativa que regule las restricciones en materia vial en la red vial provincial, 3.- Establecer normativa que regule la apertura y conexión de vías provinciales para garantizar el adecuado uso y servicio de las vías de la red vial estatal,

de conformidad con la normativa nacional para el diseño y construcción de la infraestructura vial nacional.

Que, los Ingenieros: Javier Ruiz, Patricio Bárcenas, Ramiro Maldonado y Miguel Piedra, Gerente Técnico de la Empresa Pública de Vialidad del Sur E.P, Coordinador de Estudios de VIALSUR E.P, Coordinador de Estudios y Proyectos del Gobierno Provincial de Loja, Técnico Vial del Gobierno Provincial de Loja, con fecha 05 de febrero del 2015, presentan el Proyecto de Normas de Valores de Diseño Recomendados para Carreteras de IV Clase de Dos Carriles y Caminos Intracantonales de Construcción.

El Consejo Provincial, luego del análisis de rigor, con fundamentos en las disposiciones legales citadas, por convenir a los intereses de la Institución y en uso de las facultades legales:

RESUELVE:

Art. 1.- Que para carreteras de la red vial provincial, que comunican las cabeceras parroquiales entre sí, o comunican las cabeceras parroquiales rurales con los diferentes asentamientos humanos, sean éstos comunidades o recintos vecinales, de tráfico promedio diario anual de 100 a 250 vehículos, se las designe con el nombre de Clase IV-A; y, que para tráfico promedio diario anual de 250 a 300 vehículos con el nombre de Clase IV-B.

Art. 2.- Que las carreteras Clase IV-A, tendrán un ancho de pavimento de 6,00 metros, el ancho de espaldón de 0,00 metros, el ancho de cuneta de 0,60 metros; resultando un ancho total de 7,20 metros.

Art. 3.- Que las carreteras Clase IV-B, tendrán un ancho de pavimento de 6,00 metros, el ancho de espaldón de 0,60 metros, el ancho de cuneta de 0,60 metros; resultando un ancho total de 8,40 metros.

Art. 4.- Que las carreteras Clase IV-A y Clase IV-B, podrán tener las siguientes clases de pavimento: Doble tratamiento Superficial Bituminoso, Capa Granular, Emulsión Asfáltica o Carpeta Asfáltica.

Art. 5.- Forma parte de la presente resolución, el cuadro de Valores de Diseño Recomendados para Carreteras de IV Clase de Dos Carriles y Caminos Intracantonales de Construcción, que se adjunta como anexo.

Art. 6.- Disponer la publicación de la presente resolución en la página web de la entidad provincial.

DISPOSICIÓN GENERAL

Encárguese de la aplicación y ejecución de la presente resolución a todas las Direcciones y Coordinaciones del Gobierno Provincial de Loja que tengan relación con este proyecto.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente resolución entrará en vigencia a partir de la fecha de su aprobación.

Dado en la ciudad de Loja, en la sala de sesiones del Gobierno Provincial de Loja, a los nueve días del mes de febrero del año dos mil quince.



Ing. Rafael Dávila Egüez
PREFECTO PROVINCIAL DE LOJA



Dr. Fabián Sánchez Armijos
SECRETARIO GENERAL



VALORES DE DISEÑO RECOMENDADOS PARA CARRETERAS DE IV CLASE DE DOS CARRILES Y CAMINOS INTRACANTONALES DE CONSTRUCCIÓN

	CLASE I						CLASE II						CLASE III						CLASE IV CLASE IV-A						CLASE IV CLASE IV-B								
	3000 - 8000 TPDA ⁽¹⁾						1000 - 3000 TPDA ⁽¹⁾						300 - 1000 TPDA ⁽¹⁾						100 - 250 TPDA ⁽¹⁾						250 - 300 TPDA ⁽¹⁾								
	RECOMENDABLE			ABSOLUTA			RECOMENDABLE			ABSOLUTA			RECOMENDABLE			ABSOLUTA			RECOMENDABLE			ABSOLUTA			RECOMENDABLE			ABSOLUTA					
	LL	O	M	LL	O	M	LL	O	M	LL	O	M	LL	O	M	LL	O	M	LL	O	M	LL	O	M	LL	O	M	LL	O	M	LL	O	M
Velocidad de diseño (K.P.H.)																			80	60	50	60	35	25 ⁽⁹⁾	80	60	50	60	35	25 ⁽⁹⁾			
Radio mínimo de curvas horizontales (m)																			210	110	75	110	30	20	210	110	75	110	30	20			
Distancia de visibilidad para parada (m)																			110	70	55	70	35	25	110	70	55	70	35	25			
Distancia de visibilidad para rebasamiento (m)																			480	290	210	290	150	110	480	290	210	290	150	110			
Superalte	MÁXIMO = 10%												10% (Para V > 50 K.P.H.) 8% (Para V < 50 K.P.H.)																				
Coefficiente "K" para: ⁽²⁾																																	
Curvas verticales convexas (m)																			28	12	7	12	3	2	28	12	7	12	3	2			
Curvas verticales cóncavas (m)																			24	13	10	13	5	3	24	13	10	13	5	3			
Gradiente longitudinal ⁽³⁾ máxima (%)																			5	6	8	6	8	12	5	6	8	6	8	12			
Gradiente longitudinal ⁽⁴⁾ mínima (%)													0,5%																				
Ancho de pavimento (m)													6,00																				
Clase de pavimento													D.T.S.B., Emulsión Asfáltica, Capa Granular o Empedrado						D.T.S.B., Emulsión Asfáltica, Capa Granular o Empedrado														
Ancho de espaldones ⁽⁵⁾ estables (m)																			0,00 (C.V. Tipo 6 y 7)						0,60 (C.V. Tipo 6 y 7)								
Gradiente transversal para pavimento (%)																			2,5 (C.V. Tipo 6 y 7)						2,5 (C.V. Tipo 6 y 7)								
Gradiente transversal para espaldones (%)																			4,0 (C.V. Tipo 5 y 5E)						4,0 (C.V. Tipo 5 y 5E)								
Curva de transición													USENSE ESPIRALES CUANDO SEA NECESARIO																				
Carga de diseño													HS - 20 - 44; HS - MOP; HS - 25																				
Puentes Ancho de la calzada (m)													SERA LA DIMENSION DE LA CALZADA DE LA VIA INCLUIDOS LOS ESPALDONES																				
Ancho de Aceras (m) ⁽⁷⁾													0,50 m mínimo a cada lado																				
Mínimo derecho de vía (m)													Según el Art. 3º de la Ley de Caminos y el Art. 4º del Reglamento aplicativo de dicha Ley LL = TERRENO PLANO O = TERRENO ONDULADO M = TERRENO MONTAÑOSO																				

- 1) El TPDA indicado es el volumen promedio anual de tráfico diario proyectado a 15 - 20 años, cuando se proyecta un TPDA en exceso de 7 000 en 10 años debe investigarse la necesidad de construir una autopista. (Las normas para esta serán parecidas a las de la Clase I, con velocidad de diseño de 10 K.P.H. más para clase de terreno - Ver secciones transversales típicas para más detalles. Para el diseño definitivo debe considerarse el número de vehículos equivalentes.
- 2) Longitud de las curvas verticales: $L = K A$, en donde K = coeficiente respectivo y A = diferencia algebraica de gradientes, expresado en tanto por ciento. Longitud mínima de curvas verticales: $L_{\min} = 0,60 V$, en donde V es la velocidad de diseño expresada en kilómetros por hora.
- 3) En longitudes cortas menores a 500 m. se puede aumentar la gradiente en 1% en terrenos ondulados y 2% en terrenos montañosos, solamente para las carreteras de Clase I, II y III. Para Caminos Vecinales (Clase IV) se puede aumentar la gradiente en 1% en terrenos ondulados y 3% en terrenos montañosos, para longitudes menores a 750 m.
- 4) Se puede adoptar una gradiente longitudinal de 0% en rellenos de 1 m. a 6 m. de altura, previo análisis y justificación.
- 5) Espaldón pavimentado con el mismo material de la capa de rodadura de la vía. (Ver Secciones Típicas en Normas). Se ensanchará la calzada 0,50 m más cuando se prevé la instalación de guarda caminos.
- 6) Cuando el espaldón está pavimentado con el mismo material de la capa de rodadura de la vía.
- 7) En los casos en los que haya bastante tráfico de peatones, úsese dos aceras completas de 1,20 m de ancho.
- 8) Para tramos largos con este ancho, debe ensancharse la calzada a intervalos para proveer refugios de encuentro vehicular.
- 9) Para los caminos Clase IV y V, se podrá utilizar $VD = 20$ Km/h y $R = 15$ m siempre y cuando se trate de aprovechar infraestructuras existentes y relieve difícil (escarpado).

NOTA: Las Normas anotadas "Recomendables" se emplearán cuando el TPDA es cerca al límite superior de las clases respectivas o cuando se puede implementar sin incurrir en costos de construcción. Se puede variar algo de las Normas Absolutas para una determinada clase, cuando se considere necesario el mejorar una carretera existente siguiendo generalmente el trazado actual.