

69+900– 70+400, RECTIFICACIÓN RUTA 77

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES PARA EL DISEÑO DEL NUEVO TRAMO

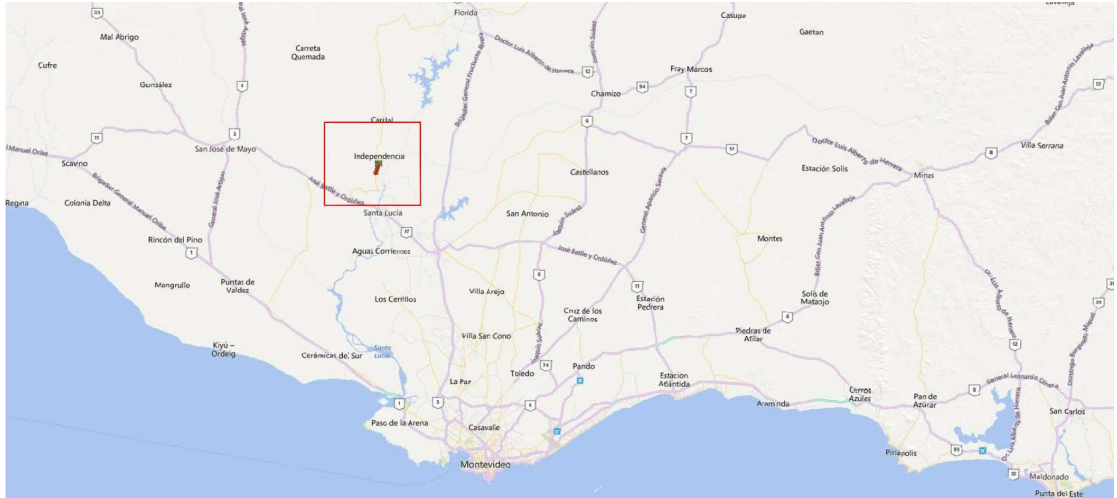


1.	DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO DE RECTIFICACIÓN	3
2.	CONDICIONES PARTICULARES PARA EL DISEÑO DE LA OBRAS VIAL	4
2.1.	Diseño Geométrico	4
2.1.1.	Parámetros de diseño	4
2.1.2.	Planimetría	4
2.1.3.	Altimetría	4
2.1.4.	Secciones transversales	4
2.2.	Drenajes	4
2.3.	Señalización y defensas	5

1. Descripción general del proyecto de Rectificación

En este documento se presenta el detalle de las obras a realizar en la Ruta 77 entre las progresivas 69+900 y 70+400 (de la vía).

El proyecto consiste en realizar un nuevo tramo paralelo al existente entre las progresivas mencionadas anteriormente y las respectivas conexiones con caminos existentes.



En las figuras se muestra la ubicación de la zona de estudio y el trazado del nuevo tramo, donde se mejoran radios de curva de la R77.

069+900 Rectificación Ruta 77

Especificaciones particulares del proyecto
Diciembre 2017.

2. Condiciones particulares para el diseño de la obras vial

2.1. Diseño Geométrico

A continuación se detallan las condiciones de diseño geométrico particulares para el diseño de la rectificación de Ruta 77 entre las progresivas 69+900 y 70+400.

2.1.1. Parámetros de diseño

El diseño geométrico deberá basarse en el PR y no tendrá condiciones inferiores a éste. A continuación se destacan algunas características del PR:

- Peralte máximo de 6%.
- Visibilidad vertical y horizontal debe verificarse la adecuada visibilidad vertical y horizontal para las condiciones de diseño
- Elementos de seguridad deberán cumplir las recomendaciones de la guía de diseño “Roadside Design Guide” de AASHTO.

2.1.2. Planimetría

Las condiciones planimetrías no serán inferiores a las indicadas en el PR.

2.1.3. Altimetría

Las condiciones altimétricas no serán inferiores a las indicadas en el PR.

2.1.4. Secciones transversales

2.1.4.1. Geometría

La pendiente transversal deberá ser tal que permita un adecuado drenaje de la calzada

La pendiente transversal mínima será del 2% de tal manera que permita el correcto desagüe de la calzada a y máximo 3%.

Se deberá verificar la adecuada visibilidad en todas las nuevas conexiones.

2.1.4.2. Paquete estructural

El pavimento del nuevo tramo no debe ser inferior al actual de Ruta 77.

2.2. Drenajes

El diseño de drenajes se realizará de acuerdo con el Manual de Directivas de diseño hidrológico - hidráulico de alcantarillas (edición 2000), para un período de recurrencia de 25 años. Asimismo se deberá incluir en los diseños una adecuada resolución del destino final de las aguas, aún fuera de los límites de la faja pública.

2.3. Señalización y defensas

Se deberá elaborar un proyecto ejecutivo de señalización horizontal, vertical y de elementos de contención.

Se deberá prever la colocación de pórticos y la señalización aérea que corresponda.

Las señales verticales serán clase II

La demarcación será de material termoplástico de 15 cm de ancho con resalto.

Los extremos de las defensas metálicas que se opongan al tránsito vehicular estarán protegidos por terminales retráctiles tipo ET.

El proyecto de los elementos de contención deberá respetar las recomendaciones de la Road Side desing Guide de AASHTO. El nivel de contención será Test level 4 MASH.

Los extremos de barreras New Jersey expuestos al tránsito deberán protegerse mediante amortiguadores de impacto capaces de absorber la energía de un vehículo liviano a 90 km/h y cumplir con las especificaciones del NSCH Report para estos dispositivos.

Con el fin de nutrir la base de datos existente en la DNV y mantenerla actualizada; y cumpliendo con las recomendaciones y lineamientos estratégicos para la información geográfica de la Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) del MTOP, la DNV solicitará que la empresa contratista entregue, previo la recepción provisoria en caso de obras o al finalizar la puesta a punto y previo a la primera evaluación semestral en el caso de Contratos de Mantenimiento; archivos en formato shapefiles, que contengan todas las señales verticales, horizontales y los elementos de encarrilamiento y contención correspondientes; utilizando el sistema de coordenadas SIRGAS-ROU98.

La DNV entregará un anexo (Catálogo de objetos en formato ODS y XML) donde se detallarán los campos y valores que se le asignaran a cada elemento, con el fin de facilitar la interoperabilidad con los datos existentes, reservándose el derecho de informar cualquier modificación que surja en el proceso y deba ser contemplada.

La precisión absoluta de la ubicación geográfica de los elementos deberá ser submétrica y además las coordenadas deberán ser referenciadas a la Red Geodésica Nacional Activa del Servicio Geográfico Militar (REGNA-ROU), siendo así compatible con la generada por la DNV y se deberá declarar la marca y el modelo del equipo empleado para el relevamiento.

Los archivos deberán entregarse a la Dirección de Obras, con copia al Departamento de Seguridad en el Tránsito.