

# CRUCE DE VÍA FÉRREA 57+964

## RUTA 63

Intersección a nivel LC 108

### ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES PARA EL DISEÑO DE LAS OBRAS VIALES DE LA INTERSECCIÓN



MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

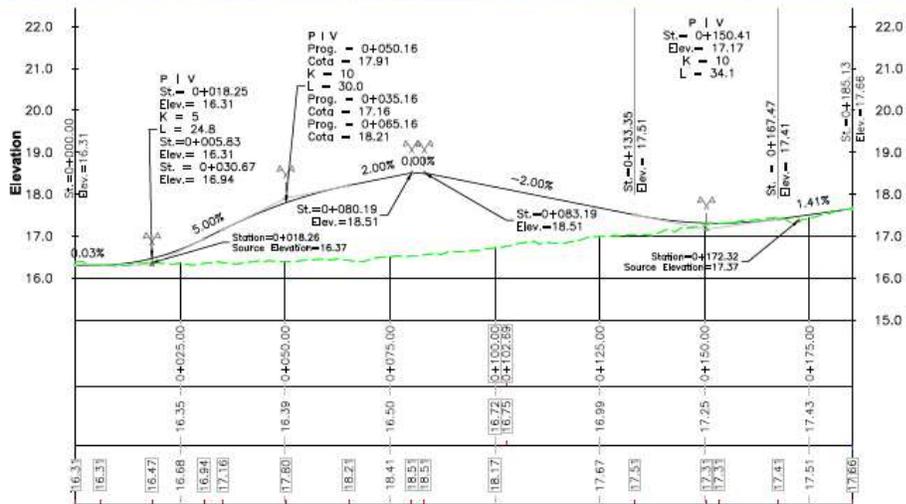
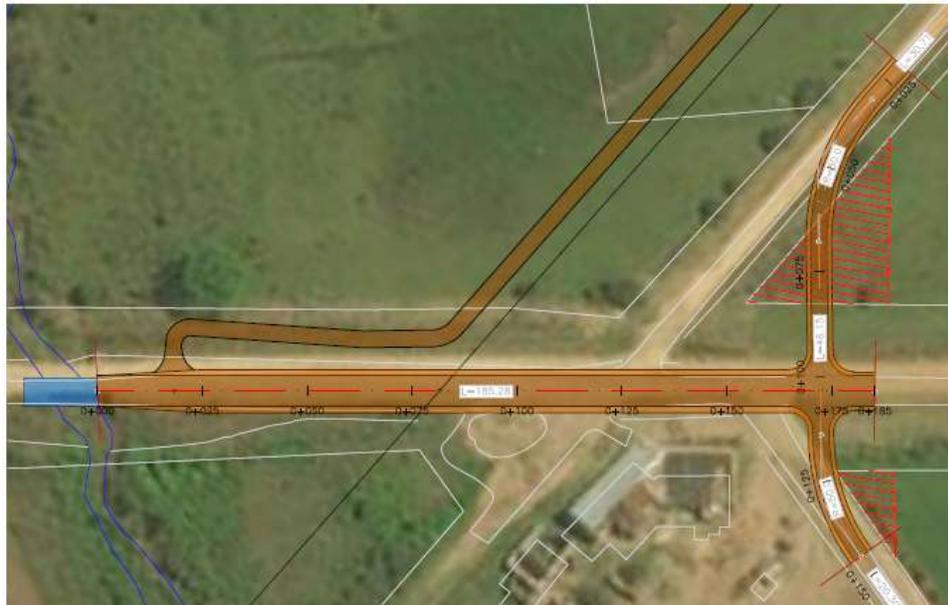
#### Intersección Ruta 63

Especificaciones particulares del proyecto  
Noviembre 2017.

<b>1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA SOLUCIÓN DE INTERSECCIÓN DE LA VÍA CON RUTA 63</b>	<b>3</b>
<b>2. CONDICIONES PARTICULARES PARA EL DISEÑO DE LA OBRA VIAL</b>	<b>4</b>
<b>2.1. Diseño Geométrico</b>	<b>4</b>
2.1.1. Parámetros de diseño	4
2.1.2. Planimetría	4
2.1.3. Altimetría	5
2.1.4. Secciones transversales	5
<b>2.2. Drenajes</b>	<b>5</b>
<b>2.3. Señalización y defensas</b>	<b>5</b>

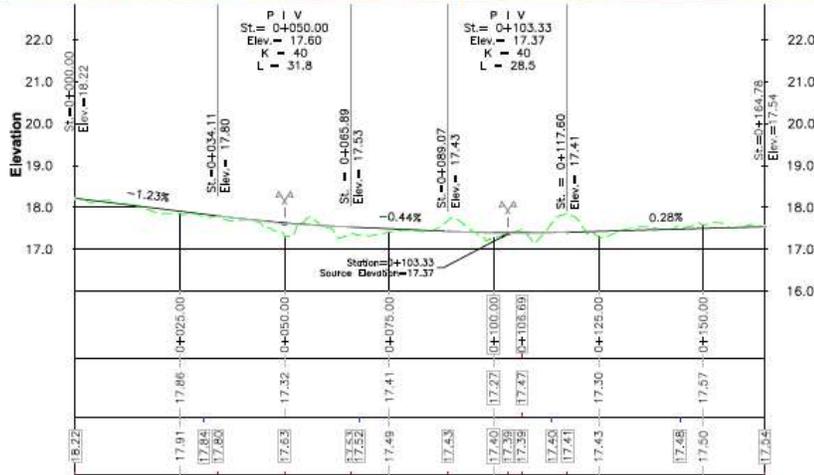
# 1. Descripción general de la solución de intersección de la vía con Ruta 63

En el presente documento se presenta una descripción de las obras asociadas a la resolución a nivel entre la intersección de Ruta 63 con el cruce de la vía férrea, en el departamento de Canelones, en el marco del presente llamado. Dicha intersección se resolverá a nivel con la instalación de barreras eléctricas.



## Intersección Ruta 63

Especificaciones particulares del proyecto  
 Noviembre 2017.



Ver anteproyecto de referencia (PR) en las láminas con el encabezado “57+964 Route 63”.

## 2. Condiciones particulares para el diseño de la obra vial

### 2.1. Diseño Geométrico

A continuación se detallan las condiciones de diseño geométrico particulares para el diseño de la intersección a nivel entre la R63 y la vía férrea.

#### 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:

- Cantidad de carriles: simple vía (1 carril por sentido de circulación) para R63.
- Elementos de seguridad deberán cumplir las recomendaciones de la guía de diseño “Roadside Design Guide” de AASHTO.

#### 2.1.2. Planimetría

Se mantiene el eje actual de la R63 y se realizó una modificación en el trazado del camino vecinal para mejorar las maniobras con la R63. Para esto se debe realizar una expropiación.

Se deberá ejecutar un camino para darle acceso al padrón que se encuentra al este de la vía para que esté no deba cruzala.

### **2.1.3. Altimetría**

Se realizará un ajuste altimétrico de la R63 donde se tuvo en cuenta el empalme con el camino vecinal, la cota del trazado nuevo de la vía férrea y la cota actual del puente existente.

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

### **2.1.4. Secciones transversales**

#### **2.1.4.1. Geometría**

La sección transversal deberá presentar al menos los anchos indicados en el PR para la Ruta 63, los cuales son similares a los actuales, pero al aumentar la cota de la rasante se requerirá un ensanche de plataforma en un tramo.

#### **2.1.4.2. Paquete estructural**

El paquete estructural de la R63 deberá al menos ser igual al indicado en las láminas del PR.

## **2.2. Drenajes**

El diseño de drenajes para R63 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.

## **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.

Se colocarán defensas metálicas para protección del tránsito, con barrera y postes incados de acuerdo a las Láminas Tipo N° 267 y 269 y las Recomendaciones para la Colocación de Defensas Laterales Metálicas Tipo Doble Onda de la DNV.

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.

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.