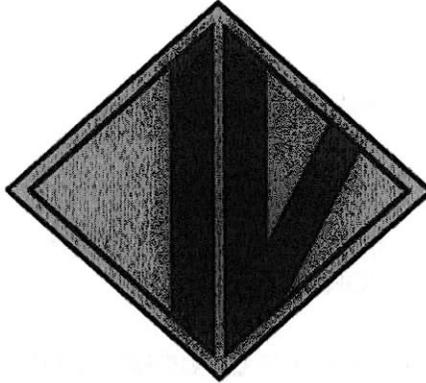


002
02 JUN 2017



**INSTITUTO
NACIONAL DE VIAS**

**REQUERIMIENTOS TÉCNICOS
ESTUDIOS Y DISEÑOS DE CARRETERAS
FASE III**

ABRIL DE 2011

D
ser
4w
3

TABLA DE CONTENIDO

S O O
SPDS MUL S O

1	INTRODUCCIÓN	1
1.1	DEFINICIÓN	1
1.2	OBJETIVOS	1
1.3	ENTREGA DE PRODUCTOS	1
1.4	CRONOGRAMAS	2
2	BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS VOLÚMENES A DESARROLLAR EN ESTA CONSULTORÍA	3
3	ALCANCE TÉCNICO DE LA CONSULTORÍA	6
3.1	VOLUMEN I: ESTUDIO DE TRANSPORTE	6
3.1.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	7
3.1.1.1	Objetivos	7
3.1.1.2	Alcances	8
3.1.2	CAPÍTULO 2. INFORMACIÓN SECUNDARIA	9
3.1.3	CAPÍTULO 3. ESTUDIOS DE CAMPO	11
3.1.3.1	Aforos vehiculares	12
3.1.3.2	Encuestas origen - destino	12
3.1.3.3	Encuestas de preferencias declaradas	13
3.1.3.4	Aforos peatonales	14
3.1.3.5	Velocidades	15
3.1.4	CAPÍTULO 4. ANÁLISIS DETALLADO DE COSTOS DE TRANSPORTE	15
3.1.5	CAPÍTULO 5. MODELOS Y PROYECCIONES	16
3.1.5.1	Modelos de Macro-simulación	16
3.1.5.2	Modelos de Micro-simulación	18
3.1.6	CAPÍTULO 6. ANÁLISIS DE FLUJOS DE TRANSPORTE	19
3.1.7	CAPÍTULO 7. ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD	20
3.1.8	CAPÍTULO 8. ANÁLISIS DE CAPACIDAD Y NIVEL DE SERVICIO	20
3.1.9	CAPÍTULO 9. ANÁLISIS DE EXTERNALIDADES	21
3.1.10	CAPÍTULO 10. OTROS ANÁLISIS	21
3.1.10.1	Análisis de Intersecciones	22
3.1.10.2	Impacto sobre Infraestructuras existentes	22
3.1.11	CAPÍTULO 11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	22
3.1.12	ANEXOS	23
3.2	VOLUMEN II. ESTUDIO DE TRAZADO Y DISEÑO GEOMÉTRICO	23
3.2.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	24
3.2.1.1	Objetivo	24
3.2.1.2	Alcances	24
3.2.2	CAPÍTULO 2. INFORMACIÓN GEOGRÁFICA GEORREFERENCIADA	25
3.2.2.1	Actividades de topografía	26
3.2.2.2	Fuentes de Información geográfica	29
3.2.3	CAPÍTULO 3. CRITERIOS DE DISEÑO	30
3.2.4	CAPÍTULO 4. TRAZADO	30
3.2.4.1	Modelación	31

ya
ful

3.2.5	CAPÍTULO 5. SEGURIDAD VIAL	32
3.2.6	CAPÍTULO 6. SEÑALIZACIÓN VIAL	32
3.2.7	CAPÍTULO 7. PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	34
3.2.8	CAPÍTULO 8. SISTEMAS INTELIGENTES APLICADOS AL TRANSPORTE	35
3.2.9	CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	36
3.2.10	ANEXO. PLANOS	37
3.3	VOLUMEN III. GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA	41
3.3.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	42
3.3.1.1	Objetivo	42
3.3.1.2	Alcances	42
3.3.2	CAPÍTULO 2. GENERALIDADES	43
3.3.3	CAPÍTULO 3. DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA UTILIZADA	43
3.3.4	CAPÍTULO 4. ESTUDIO DE ANTECEDENTES	43
3.3.5	CAPÍTULO 5. ESTUDIOS DE CAMPO	44
3.3.6	CAPÍTULO 6. ESTUDIOS DE FUENTES DE MATERIALES	44
3.3.6.1	Objetivo y alcance	44
3.3.6.2	Información básica	44
3.3.6.3	Cálculo de recursos y reservas	45
3.3.6.4	Caracterización de materiales	45
3.3.6.5	Proyecto de explotación	46
3.3.6.6	Informe de fuentes de materiales	46
3.3.7	CAPÍTULO 7. ESTUDIO DE TÚNELES	46
3.3.7.1	Análisis de información existente	46
3.3.7.2	Topografía	46
3.3.7.3	Geología	47
3.3.7.4	Sísmica	47
3.3.7.5	Perforaciones	47
3.3.7.6	Caracterización geomecánica	49
3.3.7.7	Corte geológico longitudinal	50
3.3.7.8	Estabilidad de taludes en los portales	50
3.3.7.9	Hidrogeología	50
3.3.7.10	Clasificación geomecánica	51
3.3.7.11	Informe de geología para Ingeniería	51
3.3.7.12	Diseño final	51
3.3.8	CAPÍTULO 8. ESTUDIO DE PONTEADEROS	52
3.3.8.1	Objeto y alcance	52
3.3.8.2	Análisis de información existente	52
3.3.8.3	Estudio de la geología regional	52
3.3.8.4	Estudio geomorfológico del ponedero	52
3.3.8.5	Estudio de la geología local	52
3.3.8.6	Estudio de las amenazas geológicas naturales	54
3.3.8.7	Informe de geología para Ingeniería del ponedero	54
3.3.9	CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	54
3.3.10	CAPÍTULO 10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55
3.3.11	CAPÍTULO 11. INFORME DE GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA FASE III	55
3.4	VOLUMEN IV. ESTUDIO DE SUELOS PARA EL DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUEBROS Y OTRAS ESTRUCTURAS DE CONTENCIÓN	57
3.4.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	58
3.4.1.1	Objetivo	58
3.4.1.2	Alcances	58
3.4.2	CAPÍTULO 2. RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN	58
3.4.2.1	Descripción del proyecto	58
3.4.3	CAPÍTULO 3. TRABAJOS DE CAMPO	59

Sul
3 yw

3.4.4	CAPÍTULO 4. CARACTERÍSTICAS DEL SUBSUELO	59
3.4.4.1	Perfil stratigráfico	59
3.4.5	CAPÍTULO 5. ANÁLISIS DE SOCAVACIÓN	60
3.4.6	CAPÍTULO 6. ANÁLISIS GEOTÉCNICO	60
3.4.7	CAPÍTULO 7. CONDICIONES ESPECIALES DEL SUBSUELO	60
3.4.8	CAPÍTULO 8. OBRAS COMPLEMENTARIAS	60
3.4.9	CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	61
3.4.10	ANEXOS	61
3.5	VOLUMEN V. ESTUDIO DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES	61
3.5.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	62
3.5.1.1	Objetivo	62
3.5.1.2	Alcances	62
3.5.2	CAPÍTULO 2. DIAGNÓSTICO GEOTÉCNICO INICIAL DEL CORREDOR Y SITIOS CRÍTICOS	62
3.5.3	CAPÍTULO 3. PLAN DE EXPLORACIÓN DEL SUBSUELO Y ENSAYOS	63
3.5.4	CAPÍTULO 4. TOPOGRAFÍA EN SITIOS CRÍTICOS	64
3.5.5	CAPÍTULO 5. RECOMENDACIONES Y OBRAS REQUERIDAS PARA LOS TALUDES DE CORTE	64
3.5.6	CAPÍTULO 6. RECOMENDACIONES Y OBRAS REQUERIDAS PARA LOS TERRAPLENES Y ZONAS DE DISPOSICIÓN DE SOBRANTES	65
3.5.7	CAPÍTULO 7. ANÁLISIS DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES EN SITIOS CRÍTICOS	65
3.5.8	CAPÍTULO 8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	65
3.5.9	ANEXOS.	65
3.6	VOLUMEN VI. ESTUDIO GEOTÉCNICO Y DISEÑO DEL PAVIMENTO	66
3.6.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	67
3.6.1.1	Objetivo	67
3.6.1.2	Alcances	67
3.6.2	CAPÍTULO 2. DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA	68
3.6.3	CAPÍTULO 3. INFORMACIÓN EXISTENTE	68
3.6.4	CAPÍTULO 4. TRABAJOS DE CAMPO	69
3.6.5	CAPÍTULO 5. CARACTERÍSTICAS GEOTÉCNICAS	70
3.6.5.1	Resultados de ensayos de laboratorio	70
3.6.5.2	Perfiles stratigráficos	71
3.6.6	CAPÍTULO 6. ESTUDIO DE FUENTES DE MATERIALES	72
3.6.6.1	Trabajos de campo	73
3.6.6.2	Ensayos de laboratorio	73
3.6.6.3	Análisis plan de utilización	73
3.6.7	CAPÍTULO 7. DISEÑO DE MEZCLAS	74
3.6.8	CAPÍTULO 8. ESTUDIO DE TRANSPORTE	74
3.6.9	CAPÍTULO 9. DISEÑO DE PAVIMENTOS	75
3.6.10	CAPÍTULO 10. SECCIONES TRANSVERSALES	76
3.6.11	CAPÍTULO 11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	76
3.6.12	ANEXOS	76
3.7	VOLUMEN VII. ESTUDIO DE HIDROLOGÍA, HIDRÁULICA Y SOCAVACIÓN	77
3.7.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	77
3.7.1.1	Objetivo	77
3.7.1.2	Alcances	77
3.7.1.3	Definiciones	78
3.7.2	CAPÍTULO 2. ESTUDIOS HIDROLÓGICOS	78
3.7.2.1	Recopilación y análisis de Información existente	78
3.7.2.2	Metodología	79

8.
ya

REQUERIMIENTOS TÉCNICOS FASE III
Subdirección de Apoyo Técnico

3.7.2.3	Cartografía	79
3.7.2.4	Análisis de lluvias	79
3.7.2.5	Análisis de caudales	80
3.7.2.6	Justificación de fórmulas empleadas	81
3.7.2.7	Aplicación de las teorías y métodos de predicción	81
3.7.3	CAPÍTULO 3. ESTUDIOS HIDRÁULICOS	81
3.7.3.1	Análisis hidráulico y de socavación	82
3.7.3.2	Geomorfología - dinámica fluvial	82
3.7.3.3	Obras menores	82
3.7.3.4	Subdrenaje	83
3.7.3.5	Drenaje de la corona	84
3.7.3.6	Hidráulica de obras mayores	84
3.7.4	CAPÍTULO 4. ESTUDIOS DE SOCAVACIÓN	85
3.7.4.1	Análisis de Información de campo	85
3.7.4.2	Aplicación de las teorías de socavación	86
3.7.5	CAPÍTULO 5. RESULTADOS Y MEMORIAS DE CÁLCULO	86
3.7.6	CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	87
3.8	VOLUMEN VIII. ESTUDIO Y DISEÑO DE ESTRUCTURAS	87
3.8.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVOS Y ALCANCES	88
3.8.1.1	Objetivo	88
3.8.1.2	Alcance	88
3.8.1.3	Generalidades	88
3.8.1.4	Normas aplicables	88
3.8.1.5	Requisitos generales	90
3.8.1.6	Aspectos de resistencia	90
3.8.1.7	Consideraciones mínimas de diseño	90
3.8.1.8	Disposición del predio del puente	91
3.8.1.9	Facilidad de construcción	91
3.8.1.10	Economía	92
3.8.1.11	Seguridad del tráfico	92
3.8.2	CAPÍTULO 2. ESTUDIOS REQUERIDOS	92
3.8.2.1	Estudios ambientales y sociales	94
3.8.2.2	Estudios de urbanismo	94
3.8.2.3	Estudios de evaluación de alternativas	94
3.8.2.4	Estudios topográficos	95
3.8.2.5	Estudios de geología	96
3.8.2.6	Estudios de hidrología, hidráulica, socavación	100
3.8.2.7	Estudios de suelos para el diseño de fundaciones de puentes	104
3.8.3	CAPÍTULO 3. PROYECTO ESTRUCTURAL	114
3.8.3.1	Fases del proyecto	115
3.8.4	CAPÍTULO 4. PLANOS DE DISEÑO y CONSTRUCCIÓN	117
3.8.4.1	Alcance de planos	117
3.8.4.2	Contenido de los planos	118
3.8.4.3	Estructuración de los planos	118
3.8.5	CAPÍTULO 5. CANTIDADES DE OBRA Y ESPECIFICACIONES DE CONSTRUCCIÓN	121
3.8.6	CAPÍTULO 6. ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS	121
3.8.7	CAPÍTULO 7. PRESUPUESTO	122
3.8.8	CAPÍTULO 8. INFORME FINAL	122
3.8.9	CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	123
3.9	VOLUMEN IX. ESTUDIO Y DISEÑO DE TÚNELES	123
3.9.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	124
3.9.1.1	Objetivo	124

Handwritten signature and initials:
P. del yca

3.9.1.2	Alcances	124
3.9.2	CAPÍTULO 2. ESTUDIO DE TRÁNSITO PARA TÚNELES	124
3.9.2.1	Generalidades	124
3.9.2.2	Objetivo y alcances	125
3.9.2.3	Características del estudio de tránsito aplicable a túneles	125
3.9.2.4	Resultados básicos para el estudio de ventilación	127
3.9.2.5	Análisis de capacidad y niveles de servicio	127
3.9.3	CAPÍTULO 3. ESTUDIO DE VENTILACIÓN	128
3.9.3.1	Generalidades	128
3.9.3.2	Definición de sistema de ventilación	128
3.9.3.3	Ventilación sanitaria	128
3.9.3.4	Ventilación en evento de incendio (emergencia)	128
3.9.3.5	Conclusiones y recomendaciones	128
3.9.4	CAPÍTULO 4. ESTUDIO DE GEOLOGÍA Y GEOTECNIA DE TÚNELES	129
3.9.4.1	Generalidades	129
3.9.4.2	Objetivo y alcance	129
3.9.4.3	Prospecciones geológicas	129
3.9.4.4	Investigaciones geotécnicas y geofísicas	130
3.9.4.5	Ensayos de laboratorio e Insitu	130
3.9.4.6	Caracterización geotécnica	130
3.9.4.7	Descripción de la metodología	130
3.9.4.8	Estudio de antecedentes	130
3.9.4.9	Estudios de campo	131
3.9.4.10	Conclusiones y recomendaciones	131
3.9.5	CAPÍTULO 5. ESTUDIO DEL DISEÑO DEL SOSTENIMIENTO	131
3.9.5.1	Generalidades	131
3.9.5.2	Objetivo	131
3.9.5.3	Distribución de las tensiones	132
3.9.5.4	Cálculo de desplazamientos del terreno	132
3.9.5.5	Diseño del sostenimiento	132
3.9.5.6	Cálculo de las secciones tipo	133
3.9.5.7	Conclusiones y recomendaciones	133
3.9.5.8	Anexos	133
3.9.6	CAPÍTULO 6. ESTUDIO DE HIDROGEOLOGÍA E IMPERMEABILIZACIÓN DEL TÚNEL	133
3.9.6.1	Objetivos	133
3.9.6.2	HIDROGEOLOGÍA	134
3.9.6.3	Volumen de agua infiltrada	134
3.9.6.4	Estimación de los caudales de agua infiltrada en el túnel	134
3.9.6.5	Diseño de obras de drenaje e impermeabilización	134
3.9.7	CAPÍTULO 7. ESTUDIO DE REVESTIMIENTO DEL TÚNEL	135
3.9.7.1	Generalidades	135
3.9.7.2	Dimensionamiento del revestimiento	135
3.9.7.3	Anexos	135
3.9.8	CAPÍTULO 8. ESTUDIO DE ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL SISTEMA DE VENTILACIÓN	135
3.9.8.1	Generalidades	135
3.9.8.2	Trabajos de campo	136
3.9.8.3	Análisis geotécnico	136
3.9.8.4	Conclusiones y recomendaciones	136
3.9.8.5	Anexos	136
3.9.9	CAPÍTULO 9. ESTUDIO DE PORTALES	137
3.9.9.1	Generalidades	137
3.9.9.2	Definición de la geometría	137
3.9.9.3	Estudio de estabilidad y estabilización	137

8
SW
YCU

3.9.9.4	Recomendaciones	137
3.9.10	CAPÍTULO 10. ESTUDIO DE REQUERIMIENTOS DE VENTILACIÓN, ILUMINACIÓN, ENERGÍA Y BOMBEO DURANTE LA CONSTRUCCIÓN.	137
3.9.10.1	Ventilación	137
3.9.10.2	Energía e Iluminación	137
3.9.10.3	Bombeo	138
3.9.10.4	Conclusiones y recomendaciones	138
3.9.10.5	Anexos	138
3.9.11	CAPÍTULO 11. ESTUDIO DE RIESGOS, INSTALACIONES ELECTROMECAÑICAS Y EQUIPAMIENTOS DE SEGURIDAD	138
3.9.11.1	Generalidades	138
3.9.11.2	Estudio de riesgos	138
3.9.11.3	Ventilación	138
3.9.11.4	Sistema de fuerza e Iluminación	139
3.9.11.5	Sistema de supervisión y control	139
3.9.11.6	Sistema contra incendio	140
3.9.11.7	Sistema electromecánico	140
3.9.12	CAPÍTULO 12. ESPECIFICACIONES PARTICULARES DE CONSTRUCCIÓN	141
3.9.12.1	Generalidades	141
3.9.12.2	Excavaciones superficiales	141
3.9.12.3	Excavaciones subterráneas	141
3.9.12.4	Concreto lanzado	141
3.9.12.5	Pernos	141
3.9.12.6	Arcos metálicos	141
3.9.12.7	Impermeabilización	141
3.9.12.8	Concreto de revestimiento	141
3.9.12.9	Sistema de drenaje	141
3.9.12.10	Acabados	141
3.9.12.11	Instrumentación y monitoreo	141
3.9.12.12	Recomendaciones	141
3.9.13	CAPÍTULO 13. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE TÚNELES	141
3.9.13.1	Generalidades	141
3.9.13.2	Manual de operación y mantenimiento	141
3.9.13.3	Personal de mantenimiento	141
3.9.13.4	Mantenimiento preventivo	141
3.9.13.5	Mantenimiento correctivo	141
3.9.13.6	Protocolos de operación	141
3.9.13.7	Conclusiones	142
3.9.14	CAPÍTULO 14. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	142
3.9.14.1	Generalidades	142
3.9.14.2	Seguimiento durante construcción	142
3.9.14.3	Diseño estructural activo (dea)	142
3.9.14.4	Conclusiones	142
3.9.14.5	Recomendaciones	142
3.10	VOLUMEN X. ESTUDIO DE URBANISMO Y PAISAJISMO	142
3.10.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	142
3.10.1.1	Objetivo	142
3.10.1.2	Alcances	143
3.10.2	CAPÍTULO 2. INFORMACIÓN BÁSICA	144
3.10.2.1	Información secundaria	144
3.10.2.2	Información primaria	144
3.10.3	CAPÍTULO 3. ANÁLISIS POR GENERAR	145
3.10.4	CAPÍTULO 4. OBJETIVOS Y ALTERNATIVAS DE TRATAMIENTO	146

Handwritten notes:
 Sur D
 46
 B

3.10.4.1	Objetivos	146
3.10.4.2	Identificación de alternativas de tratamiento	146
3.10.4.3	Evaluación de alternativas de tratamiento	147
3.10.5	CAPÍTULO 5. DISEÑO DE LAS SOLUCIONES POR IMPLEMENTAR	148
3.10.6	CAPÍTULO 6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	150
3.11	VOLUMEN XI. GESTIÓN PREDIAL	150
3.11.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	151
3.11.1.1	Objetivo	151
3.11.1.2	Alcances	151
3.11.2	CAPÍTULO 2. GENERALIDADES	152
3.11.3	CAPÍTULO 3. PLANO GENERAL DE AFECTACIÓN PREDIAL	152
3.11.4	CAPÍTULO 4. INVESTIGACIÓN TÉCNICA Y LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO.	153
3.11.4.1	Levantamiento topográfico	153
3.11.4.2	Situaciones particulares	155
3.11.4.3	Registro fotográfico	157
3.11.5	CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN CATASTRAL	157
3.11.6	CAPÍTULO 6. ELABORACIÓN DE PLANOS Y FICHAS PEDIALES	158
3.11.6.1	Planos prediales	158
3.11.6.2	Fichas prediales	162
3.11.7	CAPÍTULO 7. RECURSOS E INSUMOS REQUERIDOS	164
3.11.8	CAPÍTULO 8. PRODUCTOS ENTREGABLES	164
3.11.8.1	Relación de predios afectados	164
3.11.8.2	Plano de levantamiento general o tira topográfica	165
3.11.9	CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	167
3.12	VOLUMEN XII. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL	168
3.12.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVOS Y ALCANCES	168
3.12.1.1	Objetivos	168
3.12.1.2	Alcances	169
3.12.2	CAPÍTULO 2. GENERALIDADES	170
3.12.2.1	Introducción	170
3.12.2.2	Antecedentes	171
3.12.2.3	Metodología	171
3.12.3	CAPÍTULO 3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	172
3.12.3.1	Características del proyecto	172
3.12.4	CAPÍTULO 4. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DE PROYECTO	174
3.12.4.1	Áreas de influencia	174
3.12.4.2	Medio abiótico	174
3.12.4.3	Medio biótico	181
3.12.4.4	Medio socioeconómico	183
3.12.4.5	Zonificación ambiental	192
3.12.5	CAPÍTULO 5. DEMANDA, USO, APROVECHAMIENTO O AFECTACIÓN DE RECURSOS NATURALES.	193
3.12.5.1	Aguas superficiales	193
3.12.5.2	Aguas subterráneas	193
3.12.5.3	Vertimientos	194
3.12.5.4	Ocupación de cauces	194
3.12.5.5	Materiales de construcción	195
3.12.5.6	Aprovechamiento forestal	195
3.12.5.7	Emisiones atmosféricas	195
3.12.5.8	Residuos sólidos	196
3.12.6	CAPÍTULO 6. EVALUACIÓN AMBIENTAL	198

3.12.6.1	Identificación y evaluación de Impactos	198
3.12.7	CAPÍTULO 7. ZONIFICACIÓN DE MANEJO AMBIENTAL DEL PROYECTO	199
3.12.8	CAPITULO 8. PLAN DE MANEJO AMBIENTAL	200
3.12.8.1	Medio abiótico	200
3.12.8.2	Medio biótico	201
3.12.8.3	Medio socioeconómico	202
3.12.9	CAPÍTULO 9. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO DEL PROYECTO	203
3.12.9.1	Medio abiótico	203
3.12.9.2	Medio biótico	203
3.12.9.3	Medio socioeconómico	203
3.12.10	CAPÍTULO 10. PLAN DE CONTINGENCIA	204
3.12.10.1	Análisis de riesgos	204
3.12.10.2	Plan de contingencia	204
3.12.11	CAPÍTULO 11. PLAN DE ABANDONO Y RESTAURACIÓN FINAL	205
3.12.12	CAPÍTULO 12. PLAN DE INVERSIÓN DEL 1%	205
3.12.13	CAPÍTULO 13. ESPECIFICACIONES PARA LA ELABORACIÓN DE LA CARTOGRAFÍA	206
3.12.13.1	Información geográfica	206
3.12.13.2	Captura de información	206
3.12.13.3	Modelo de datos	207
3.12.14	CAPÍTULO 14. RESUMEN EJECUTIVO	207
3.12.15	ANEXOS.	207
3.13	VOLUMEN XIII. ESTUDIO DE CANTIDADES DE OBRA, ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS Y PRESUPUESTO PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES	209
3.13.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	209
3.13.1.1	Objetivo	209
3.13.1.2	Alcances	210
3.13.2	CAPÍTULO 2. CANTIDADES DE OBRA	210
3.13.3	CAPÍTULO 3. ESPECIFICACIONES DE CONSTRUCCIÓN	211
3.13.3.1	Especificaciones generales	211
3.13.3.2	Especificaciones particulares	211
3.13.4	CAPÍTULO 4. ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS	212
3.13.4.1	Cálculo de los análisis de precios unitarios (A.P.U)	214
3.13.5	CAPÍTULO 5. PRESUPUESTO	217
3.13.5.1	Cálculo del A.I.U.	218
3.13.5.2	Procedimiento para el Cálculo del A.I.U.	224
3.13.6	CAPÍTULO 6.PROGRAMA GENERAL DE CONSTRUCCIÓN, CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DE OBRA, PROGRAMA DE UTILIZACIÓN DE EQUIPOS, DE MATERIALES Y DE INVERSIÓN.	226
3.13.6.1	Definiciones	226
3.13.6.2	Requisitos para la programación	229
3.13.7	CAPÍTULO 7.PRODUCTOS ENTREGABLES	232
3.13.8	CAPÍTULO 8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	232
3.14	VOLUMEN XIV. EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL PROYECTO	232
3.14.1	CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES	233
3.14.1.1	Objetivo	233
3.14.1.2	Alcance	234
3.14.2	CAPÍTULO 2. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	234
3.14.3	CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN	235
3.14.3.1	ANÁLISIS COSTO BENEFICIO	236

Handwritten notes:
D
del YC
3

3.14.4	CAPÍTULO 4. DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO DE LA REGIÓN	237
3.14.5	CAPÍTULO 5. DETERMINACIÓN DE COSTOS Y BENEFICIOS DEL PROYECTO	238
3.14.5.1	Identificación de costos y beneficios	238
3.14.5.2	Precios económicos	239
3.14.5.3	Período de inversión y de operación	239
3.14.6	CAPÍTULO 6. INDICADORES ECONÓMICOS	240
3.14.6.1	Análisis de sensibilidad	240
3.14.7	CAPÍTULO 7. COSTOS Y BENEFICIOS NO CUANTIFICADOS	241
3.14.8	CAPÍTULO 8. ALCANCE DE LA EVALUACIÓN ECONÓMICA	241
3.14.9	CAPÍTULO 9. ALTERNATIVAS DE FINANCIACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA OBRA	241
3.14.10	CAPÍTULO 10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	242
3.14.11	ANEXOS	242
3.15	VOLUMEN XV. INFORME FINAL EJECUTIVO	243
3.15.1	LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO	243
3.15.2	IMPORTANCIA DEL PROYECTO	243
3.15.3	FICHA TÉCNICA	243
4	ENTREGA DE DOCUMENTOS AL INVIAS	244
5	FORMA DE PRESENTACIÓN	245

8
Yesmy

1 INTRODUCCIÓN

En este documento se describe de una manera clara, ordenada y objetiva la forma en que el consultor debe desarrollar los estudios y diseños FASE III para carreteras, de tal forma que los productos entregados sean verdaderamente la solución ingenieril construable más adecuada para un proyecto de una vía nueva. Estos "REQUERIMIENTOS TÉCNICOS" son una guía básica que el consultor deberá seguir sin perjuicio de poder aportar más al objetivo de obtener unos diseños óptimos y claros que le permitan al INVIAS contratar su ejecución sin ningún contratiempo técnico.

1.1 DEFINICIÓN

Se entiende por "Estudios y Diseños de Carreteras Fase III" todos los estudios y diseños definitivos que a través de metodologías y tecnologías avanzadas definen claramente el proyecto que cumplirá con lo exigido por los estándares internacionales en lo que tiene que ver con seguridad, comodidad, funcionalidad, urbanismo, desarrollo regional, impacto ambiental y conectividad.

1.2 OBJETIVOS

El objetivo principal es realizar todos los estudios y diseños definitivos de un proyecto de carretera nueva, utilizando metodologías y tecnologías de punta que le permitan al país avanzar en el tan necesitado y anhelado desarrollo de la infraestructura vial para la competitividad.

Evaluar los costos precisos de la ejecución de la obra, teniendo en cuenta los costos de mitigación ambiental cuantificados en el EIA.

1.3 ENTREGA DE PRODUCTOS

Teniendo en cuenta la urgencia que tiene el país de la ejecución de las obras diseñadas, el INVIAS exigirá al consultor, en **los estudios y diseños de tramos de vía de más de 10 km**, entregas parciales de tramos estudiados y diseñados en su totalidad. El consultor deberá entregar al INVIAS, transcurrido la mitad del tiempo de ejecución de los estudios, el primer tercio de la longitud del proyecto, un segundo tercio de longitud de proyecto se deberá entregar cumplido el 75% del plazo del estudio y el tramo restante al finalizar el plazo del contrato.

1.4 CRONOGRAMAS

El consultor deberá elaborar un cronograma de ejecución de estudios teniendo en cuenta las áreas que intervienen en el desarrollo de los estudios las cuales serán programadas en función de las entregas parciales solicitadas por el INVIAS en el numeral 1.3.

Es necesario aclarar que la forma de pago de la consultoría se realizará en función del cronograma de entregas parciales, de tal manera que se cumpla con ellas.

8
ya

2 BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS VOLÚMENES A DESARROLLAR EN ESTA CONSULTORÍA

El Informe final de los diseños Fase III, debe comprender como mínimo los siguientes Volúmenes para conseguir los objetivos y alcances definidos para el estudio:

VOLUMEN I: ESTUDIO DE TRANSPORTE

Mediante información secundaria y primaria se cuantifica y proyecta el TPD y se determina el número N de ejes de diseño. La capacidad y niveles de servicio definirán parámetros como la sección transversal, velocidad, pendiente, etc.

VOLUMEN II: ESTUDIO DE TRAZADO Y DISEÑO GEOMÉTRICO, SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL.

Con base en los datos estimados en el anterior volumen en cuanto a nivel de servicio, capacidad, se deberá definir el tipo de vía que se requiere, la sección típica y se obtendrá el diseño final en planta perfil.

VOLUMEN III: GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA

Geología y Geomorfología de detalle a lo largo y ancho del corredor de la vía, de tal forma que se identifiquen todos los problemas de estabilidad que se puedan presentar a la hora de la ejecución de la obra. Caracterización de las fuentes de materiales y ubicación de los posibles sitios para la disposición del material sobrante de corte.

VOLUMEN IV: ESTUDIO DE SUELOS PARA EL DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUENTES Y OTRAS ESTRUCTURAS DE CONTENCIÓN

Mediante la ejecución de sondeos se encontrara la caracterización detallada de los suelos que servirán como fundación de las obras proyectadas.

Deberá determinarse las características físicas y químicas en la composición de los suelos mediante ensayos de laboratorio e insitu.

VOLUMEN V: ESTUDIO DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES

Se definirán las condiciones de estabilidad de laderas adyacentes, determinando inclinación del talud, obras de contención, de estabilidad, complementarias, para garantizar condiciones de seguridad en taludes de

*D
REV. YC
2*

corte, sitios críticos, con igual tratamiento para zonas de disposición de sobrantes.

VOLUMEN VI: ESTUDIO GEOTÉCNICO Y DISEÑO DEL PAVIMENTO

A fin de determinar la estructura del pavimento se obtendrá como resultado de este volumen la caracterización de la subrasante, determinar y caracterizar los materiales componentes de la estructura del pavimento, la cual debe cumplir con funcionalidad, economía y durabilidad.

VOLUMEN VII: ESTUDIO DE HIDROLOGÍA, HIDRÁULICA Y SOCAVACIÓN

Se obtendrá el diseño, dimensionamiento, ubicación, niveles para drenajes mayores y menores de obras como son (puentes, pontones, alcantarillas, cunetas, y demás obras menores.) realizando estudios de socavación, se definirá así mismo obras de subdrenaje como son filtros, drenes horizontales, zonas de inestabilidad, etc. Estas deben ser concordantes con el diseño geométrico de la vía.

VOLUMEN VIII: ESTUDIOS Y DISEÑOS DE ESTRUCTURAS

Se diseñaran las obras basados en topografía, batimetría, diseño geométrico, geología, geotecnia, fundaciones, estabilidad de taludes, hidráulica, ambiental, urbanismo y demás áreas aplicables, para obras como son alcantarillas, muros, puentes y pontones.

VOLUMEN IX: ESTUDIO Y DISEÑO DE TÚNELES

Se determinará la tipología y el diseño final de este tipo de obras con base en estudios de tránsito, estudio de ventilación, estudio geológico y geotécnico del sector, tipo de suelo, obras subterráneas adicionales, etc.

VOLUMEN X: URBANISMO Y PAISAJISMO

Establecer la interacción entre la vía y núcleos poblacionales, sus usuarios (peatones, motociclistas), identificando puntos de conflicto, definir criterios para el tema paisajístico, incorporar las soluciones para el diseño geométrico, seguridad, y en general con las áreas afines.

VOLUMEN XI: GESTIÓN PREDIAL

En el desarrollo del diseño del proyecto se deberá establecer a través de una investigación técnica y jurídica las afectaciones territoriales del proyecto por su construcción y operación, determinar los títulos de propiedad y obtener información de los predios afectados.

Handwritten signature:
d
yca

VOLUMEN XII: ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Se definen parámetros que buscan la racionalización de los recursos y minimizar el impacto y riesgos ambientales, se definirá las características, procesos, actividades a desarrollar, todo en búsqueda de identificar los riesgos de afectación y vulnerabilidad para el ecosistema y proponer soluciones, consignando estos parámetros en el plan de manejo ambiental.

VOLUMEN XIII: ESTUDIO DE CANTIDADES DE OBRA, ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS Y PRESUPUESTO PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES

Se busca obtener la información necesaria tomando como base los estudios y diseños de las áreas que intervienen y así poder estructurar los pliegos de condiciones para la etapa constructiva, condicionando y estimando planes de trabajo e inversión para la ejecución de la obra.

VOLUMEN XIV: EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA DEL PROYECTO

En este volumen se hará un análisis económico de los costos y beneficios de la implementación del proyecto.

VOLUMEN XV: INFORME FINAL EJECUTIVO.

En este volumen se presentara un informe ejecutivo que permita de una forma clara y sencilla, localizar geográficamente el proyecto de vía en estudio, conocer la importancia socio-económica del mismo y a través de una ficha técnica resumen disponer de los resultados técnicos más importantes de la consultoría.

3 ALCANCE TÉCNICO DE LA CONSULTORÍA

3.1 VOLUMEN I: ESTUDIO DE TRANSPORTE

Cuando se ha seguido la secuencia completa de la formulación de proyectos contemplada en estos requerimientos técnicos, se espera que el Estudio de Transporte a nivel de Fase II: Factibilidad, proporcionará todos los insumos requeridos para proseguir, en caso de ser favorable, con los estudios a nivel de Fase III: Diseño, sin necesidad de acopiar información adicional o efectuar análisis adicionales.

Esto significa que los análisis de transporte realizados a nivel de Fase II: Factibilidad, deben tener un nivel de detalle tal que, en caso de ser recomendado el proyecto para proseguir con los estudios a nivel de Fase III: Diseño, se cuente con todos los insumos necesarios desde la perspectiva de transporte.

Sin embargo, la práctica ha puesto en evidencia que no siempre se sigue la lógica de la formulación de proyectos y en ocasiones se decide contratar los estudios a nivel de Fase III: Diseño, sin haber estudiado las alternativas en las fases anteriores. En estos casos, cuando se decide abordar el diseño sin contar con los resultados de la fase anterior, es inminente incorporar el Estudio de Transporte en el paquete de estudios a nivel de Fase III: Diseño, siguiendo la misma metodología que debería aplicarse en los estudios de la fase anterior.

En este sentido, el Estudio de Transporte a nivel de Fase III: Diseño, estudiará la alternativa que haya sido identificada y determinará en forma precisa, minimizando los niveles de incertidumbre, los flujos de transporte en cada uno de los horizontes de planificación, los costos y los beneficios esperados con la puesta en marcha del nuevo proyecto de Infraestructura; se recalca que el Estudio de Transporte brindará toda la información que sea requerida para los diseños definitivos en cada una de las otras áreas que integran estos términos de referencia.

La realización del presente Estudio de Transporte implica la toma de información primaria para calibrar adecuadamente los modelos de Macro-simulación, con los cuales se estimarán los flujos de transporte futuros. Así mismo, se contempla el uso de modelos de Micro-simulación para recomendar técnicamente la solución que se debe dar a las intersecciones viales y pasos urbanos, para lo cual serán modeladas distintas alternativas de solución a nivel y a desnivel, para elegir la que resulte más apropiada con base en criterios técnicos de evaluación.

YCA

Adicionalmente, el Estudio de Transporte contemplará análisis detallados de costos de transporte, análisis de capacidad y niveles de servicio, análisis de costos externos y análisis de sensibilidad.

De manera general el informe correspondiente al Estudio de Transporte, para el caso de los estudios a nivel de Fase III: Diseño, debe considerar como mínimo los siguientes capítulos:

CAPÍTULO 1. OBJETIVOS Y ALCANCES

CAPÍTULO 2. INFORMACIÓN SECUNDARIA

CAPÍTULO 3. ESTUDIOS DE CAMPO

CAPÍTULO 4. ANÁLISIS DETALLADO DE COSTOS DE TRANSPORTE

CAPÍTULO 5. MODELOS Y PROYECCIONES

CAPÍTULO 6. ANÁLISIS DE FLUJOS DE TRANSPORTE

CAPÍTULO 7. ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD

CAPÍTULO 8. ANÁLISIS DE CAPACIDAD Y NIVELES DE SERVICIO

CAPÍTULO 9. ANÁLISIS DE EXTERNALIDADES

CAPÍTULO 10. OTROS ANÁLISIS

CAPÍTULO 11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

ANEXOS

3.1.1 CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES

3.1.1.1 Objetivos

El objetivo principal del Estudio de Transporte a nivel de Fase III: Diseño, consiste en cuantificar los flujos, costos y externalidades de transporte sobre el corredor vial identificado para proceder con los estudios y diseños definitivos que a través de metodologías y tecnologías avanzadas definen claramente el proyecto que cumplirá con lo exigido por los estándares internacionales en lo que tiene que ver con seguridad, comodidad, funcionalidad, urbanismo, desarrollo regional, impacto ambiental y conectividad.

El Estudio de Transporte a nivel de Fase III: Diseño, se orientará por los siguientes objetivos específicos para estudiar el corredor vial identificado:

- Cuantificar los flujos de transporte en cada uno de los escenarios y horizontes de planificación para la alternativa seleccionada.
- Evaluar los costos de transporte y los beneficios en términos de ahorros en tiempos de viaje e insumos de la alternativa seleccionada.
- Obtener el TPD actual y futuro, composición y tasas de crecimiento para la alternativa seleccionada.
- Identificar el Tránsito Atraído, desviado y generado, tanto de carga como de pasajeros.
- Determinar el número acumulado de ejes equivalentes a 8.2 toneladas en el carril de diseño.
- Proponer análisis de sensibilidad.
- Brindar información de las situaciones con y sin proyecto.
- Definir el tipo de proyecto y facilitar la adopción de los parámetros de diseño geométrico.
- Efectuar los estimativos de capacidad y niveles de servicio y examinar su consistencia con la demanda máxima proyectada para el período establecido como horizonte del proyecto.
- Estimar las externalidades para las situaciones con y sin proyecto.

3.1.1.2 Alcances

El alcance fundamental del Estudio de Transporte a nivel de Fase III: Diseño, consiste en aportar la información que permita proceder con los diseños definitivos en cada una de las componentes que integran los presentes requerimientos técnicos.

En cuanto al enfoque que permitirá analizar correctamente los flujos, costos e impactos del transporte, serán usados modelos de Macro-simulación, basados en modelos secuenciales de planificación del transporte. Adicionalmente, para resolver los problemas de intersecciones y pasos urbanos, el estudio se apoyará también en modelos de Micro-Simulación, los cuales tomarán como insumo primordial los flujos existentes, los flujos proyectados y las características técnicas del proyecto en cada uno de los escenarios y horizontes de planificación.

Como se trata de un proyecto nuevo que se estudia a nivel de Fase III: Diseño, será necesario considerar con un buen nivel de detalle las redes de

4
y
C

transporte del orden local, regional y nacional que hagan parte de la zona de influencia directa e indirecta del proyecto. Para tal fin serán levantados inventarios de la red disponible, incluyendo las redes de otros modos de transporte que pudieran conectarse o resultar afectadas por la implementación del nuevo proyecto de infraestructura; en este sentido, se dará especial énfasis a los análisis de complementariedad de las redes de transporte para los modos de transporte carretero, ferroviario y fluvial.

Así mismo, se tomará información primaria de demanda de transporte de carga y pasajeros, mediante estudios de campo con el propósito de ajustar y calibrar los modelos de transporte. Los principales estudios para el análisis de la demanda y la calibración de modelos de asignación serán los de aforos vehiculares, encuestas origen destino y encuestas de preferencias declaradas para estimar valores económicos que serán integrados en la evaluación económica del proyecto y para obtener elasticidades que permitan la realización de análisis de sensibilidad de la demanda por transporte en el nuevo corredor.

Además de estimar los flujos, costos y externalidades del transporte para el nuevo proyecto de infraestructura que se evalúa, será muy importante determinar el impacto que tendrá la implementación del proyecto nuevo sobre las redes existentes, especialmente aquellas que se encuentran concesionadas, con el fin de anticipar los efectos sobre los recaudos de estos proyectos. Se entiende que la forma más recomendable de apoyar ese análisis será mediante el uso de modelos de Macro-simulación.

Otro alcance importante a nivel de Fase III: Diseño, consiste en la correcta identificación de las soluciones más recomendables para resolver los problemas de pasos urbanos y de intersecciones con otras vías. En este aspecto el Consultor deberá apoyarse en modelos de Micro-simulación para abordar con propiedad la experimentación con diversas alternativas: pasos a nivel o desnivel, glorietas, deprimidos, etc.

El Estudio de Transporte requerirá de una coordinación muy estrecha, de doble vía, entre los especialistas de transporte y el especialista económico. El especialista económico brindará en primer lugar la información de carácter económico y social sobre la que se sustenta el análisis de demanda de transporte en cada uno de los escenarios y horizontes de planificación considerados y posteriormente deberá recibir, de parte de los especialistas de transporte, los resultados referentes a costos y beneficios de transporte para facilitar los análisis financieros y económicos del proyecto.

3.1.2 CAPÍTULO 2. INFORMACIÓN SECUNDARIA

Las fuentes de información secundaria se definirán con base en las particularidades del área de influencia del proyecto que se evalúa a nivel de

Fase III: Diseño. Sin embargo, en términos generales, el Consultor deberá remitirse a los estudios más recientes que se hayan adelantado en el país en materia de modelación del transporte.

Las principales fuentes y estudios que se pueden citar en este contexto y que cuentan con amplio reconocimiento institucional son:

Ministerio de Transporte. Contrato 386 de 28 de diciembre de 2006, para desarrollar y poner en funcionamiento modelos de demanda y oferta de transporte, que permitan proponer opciones en materia de Infraestructura, para aumentar la competitividad de los productos colombianos.

COLCIENCIAS. Proyecto código 1215-444-207430, Contrato 440-2007 para "Estructurar e implementar el modelo conceptual que permita cuantificar la demanda actual, estimar la demanda futura y determinar la movilización de transporte de pasajeros en los modos terrestre por carretera, fluvial, aéreo a nivel nacional e internacional"

INVIAS. Convenio 3479 de 2008. Estudios y análisis para la investigación de la factibilidad técnica, socio-económica y ambiental del corredor Atrato – San Juan.

Ministerio de Minas y Energía. Contrato GC No. 70 de 2009. Elaboración del estudio técnico sectorial "Infraestructura de transporte multimodal y de logísticas integradas para el desarrollo de la industria minera en Colombia, con énfasis en puertos".

ICCU. Contrato Interadministrativo No. 049 de 2011. Estudio de oferta y demanda de transporte del departamento para la modelación de proyectos de infraestructura.

No obstante el listado de estudios existentes que ha sido presentado, el Consultor definirá, de conformidad con la Interventoría, si basa su análisis de transporte en alguno de esos estudios sugeridos o si considera que otros estudios brindan mejor información para el caso específico que se analiza.

En todo caso, con respecto a la información de volúmenes de tránsito sobre vías alternas, el consultor deberá utilizar los registros disponibles en el INVIAS, así como los provenientes de otros estudios semejantes que se hayan elaborado en el área de influencia del proyecto y que puedan servir como referente en la calibración y ajuste de modelos de transporte y demás aspectos que aporten al cumplimiento de los objetivos y alcances del Estudio de Transporte.

Los análisis de demanda de transporte tomarán como referente las estadísticas socioeconómicas, demográficas, de producción y consumo que registran entidades del orden nacional como el DANE. Si el proyecto tiene

Yes
S.M.

importancia en el comercio internacional, serán consultados adicionalmente documentos de los gremios y de entidades como la DIAN que mantienen información detallada de comercio internacional.

Con respecto a los volúmenes de tránsito que permitirán ajustar los modelos de transporte y dejarlos a punto para su correcta utilización, tendrá particular importancia la información que se pueda obtener de los registros que se llevan en el recaudo de peajes, ya que normalmente esa información es más reciente que la obtenida en las estaciones de conteo permanente y debido a la manera como se acopla permite hacer análisis de estacionalidad para mejorar las proyecciones.

El Consultor también deberá remitirse a la información de transporte de carga que maneja el Ministerio de Transporte, para conocer la cantidad de toneladas de carga que se transportan sobre las Infraestructuras existentes que puedan resultar afectadas por la implementación del nuevo proyecto.

Toda la información secundaria que se obtenga será analizada, criticada, revisada y ajustada antes de ser utilizada por el Consultor. El informe presentado será correctamente referenciado y en los casos necesarios se obtendrán las autorizaciones correspondientes para poder utilizar la información. El documento correspondiente a la información secundaria deberá ser estudiado y aprobado por el Interventor.

3.1.3 CAPÍTULO 3. ESTUDIOS DE CAMPO

En general, se tendrán que tomar aforos vehiculares en las Infraestructuras existentes sobre las cuales se espera que haya un impacto del nuevo proyecto que se evalúa. También será necesario tomar encuestas de origen destino y aplicar encuestas de preferencias declaradas con el fin de estimar algunos indicadores que apoyen el análisis económico del proyecto, tal como el valor subjetivo del tiempo de viaje, y algunas elasticidades con las que se puedan realizar análisis de sensibilidad.

Las metodologías de toma de información a utilizar serán las recomendadas por el INVIAS, para aquellos estudios en los que existen manuales o guías, o las que a juicio del Consultor y el Interventor del estudio sean las más recomendables para el cumplimiento de los objetivos y alcances del estudio.

En todo caso, antes de proceder con la toma de información de campo, el Consultor deberá someter a juicio del Interventor la metodología y formatos a utilizar. En la metodología se especificarán claramente los sitios de toma de información, los recursos a utilizar y los mecanismos que asegurarán la calidad de la información acopiada. Se prestará especial atención al diseño experimental de las encuestas de preferencias declaradas para garantizar que las mismas cumplan con los criterios de eficiencia que gobiernan esta técnica de toma de información.

Solo hasta cuando el Interventor haya manifestado su conformidad con las metodologías y formatos a utilizar, el Consultor podrá iniciar los estudios de campo.

3.1.3.1 Aforos vehiculares

Con el fin de ajustar correctamente el modelo de transporte a utilizar para el análisis a nivel de Fase III: Diseño, se medirán los volúmenes vehiculares imperantes sobre el área de influencia del proyecto nuevo de Infraestructura. Estos conteos se tomarán como mínimo durante 3 días, 24 horas al día, en los puntos de aforo seleccionados de conformidad con la Interventoría.

Los formatos para el registro de los aforos vehiculares serán los que se usan tradicionalmente en los estudios de tránsito y contendrán como mínimo:

- Período
- Movimiento
- Volúmenes vehiculares
- Auto
- Colectivo
- Bus
- Camión
- C-2 pequeño
- C-2 grande
- C-3
- C-4
- C-5
- Mayor a C-5
- Motocicletas
- Bicicletas

Antes de proceder con la toma de información de aforos vehiculares, será necesario que la Interventoría apruebe sitios de aforo y formatos a utilizar, los cuales deben ser ajustados de acuerdo con las particularidades del área de influencia del estudio.

3.1.3.2 Encuestas origen - destino

Las encuestas de origen destino permitirán obtener información acerca de la cantidad y tipo de viajes en el área de influencia del proyecto, incluyendo flujos de transporte de pasajeros y carga. Aunque existen varias técnicas para acoplar este tipo de información, se recomienda que se apliquen encuestas de Interceptación sobre una muestra representativa de vehículos de pasajeros y de transporte de carga.

Handwritten signature:
Yca

No se considera necesario aplicar encuestas a vehículos de transporte público colectivo de pasajeros por carretera, ya que las rutas, al estar reguladas por las autoridades de transporte competente no pueden cambiar su itinerario unilateralmente sin mediar la autorización correspondiente. En cambio, los vehículos de transporte público especial de pasajeros deben ser incluidos en las observaciones ya que sus recorridos no siguen rutas pre-establecidas.

Como las encuestas origen destino se deberán aplicar a un lado de la vía, sobre las infraestructuras que hagan parte del área de influencia del proyecto, es necesario garantizar la presencia de las autoridades de policía, para lograr una mayor colaboración de los conductores y para garantizar la seguridad de las personas encargadas de realizar la recopilación de información.

Para garantizar la confiabilidad de las observaciones se debe implementar un diseño muestral riguroso que permita elegir cada uno de los elementos de la muestra, de manera tal que se eviten sesgos en la toma de información. El tamaño de la muestra y el diseño muestral a implementar será aprobado por el Interventor antes de dar inicio a la campaña de toma de datos.

3.1.3.3 Encuestas de preferencias declaradas

La toma de información mediante encuestas de preferencias declaradas se plantea con el propósito de estimar el valor subjetivo del tiempo de viaje (VSTV), que es un concepto clave en la modelización del transporte y evaluación de proyectos de transporte.

El VSTV se utiliza principalmente para dos propósitos diferentes. Por una parte, es un dato de entrada en el análisis costo – beneficio de nuevos proyectos de infraestructura, ya que permite comparar en términos económicos los ahorros de tiempo para los viajeros (y carga) causados por el proyecto frente a los costos de inversión, siendo los ahorros en tiempo los más grandes beneficios de los proyectos de infraestructura. Por otra parte, el VSTV también se utiliza en los modelos de predicción de tráfico, en los que las variables explicativas se analizan como una combinación lineal de tiempo de viaje, costo y otros atributos, llamada "costo generalizado".

Las encuestas de preferencias declaradas permitirán estimar modelos de elección discreta, los cuales, además de ser empleados para pronosticar las elecciones de transporte en diferentes escenarios, pueden emplearse para medir elasticidades con respecto a diferentes variables, principalmente peajes, tiempos y costos. Adicionalmente permiten estudiar las disponibilidades a pagar por las variaciones en diferentes atributos, con especial atención a los ahorros de tiempo de viaje, que se espera se presentaran como consecuencia de la puesta en funcionamiento de la nueva infraestructura.

Si bien existen tres categorías alternativas de diseño experimental: escalamiento, jerarquización y elección; se recomienda utilizar experimentos de elección que brindan la posibilidad de presentar en forma simple y realista el problema de elección a los individuos.

Con respecto a la metodología para el diseño experimental, se considerarán las siguientes etapas:

Identificación del ámbito de elección, los factores a considerar y su rango de variación.

Preparación de una versión inicial del experimento, diseñando un borrador del cuestionario a utilizar como instrumento de medición.

Realización de reuniones del tipo grupo focal, a fin de mejorar el cuestionario. En estas reuniones los participantes completan el cuestionario y exponen sus puntos de vista al respecto, con la finalidad de detectar posibles ambigüedades o falencias.

Evaluación del resultado de la etapa anterior y rediseño del cuestionario.

Realización de un pre-examen a través de una encuesta piloto, para evaluar los resultados y rediseñar el cuestionario de ser necesario.

Realización de una simulación, para verificar si el cuestionario permite recuperar los valores de los parámetros de cada atributo, utilizando métodos econométricos que permiten obtener la bondad del ajuste de las estimaciones.

3.1.3.4 Aforos peatonales

De ser necesario, se tomarán aforos peatonales sobre las futuras intersecciones y pasos urbanos con el fin de alimentar y ajustar los modelos de Micro-Simulación, y con el propósito de apoyar las tareas de señalización sobre el nuevo proyecto de infraestructura.

Las mediciones de volúmenes peatonales se pueden hacer mediante observación, con uso de formatos manuales, mediante la utilización de equipos automáticos, mediante cualquier otra técnica, computacional o no, que facilite y asegure la calidad en la recolección de datos.

En todo caso, las técnicas de aforo manual son bien aceptadas ya que normalmente los periodos de toma de información no superan las 12 horas diarias, durante 3 días consecutivos.

Handwritten signature/initials

3.1.3.5 Velocidades

Con el fin de ajustar los modelos de Macro y Micro-simulación interesa conocer la velocidad representativa del total de vehículos que usan las infraestructuras existentes en el área de influencia del nuevo proyecto de infraestructura, para lo cual se parte de una muestra representativa de vehículos. Se recomienda el uso de radar, aunque cualquier otra técnica de toma de datos podrá ser empleada, previa aprobación de la Interventoría.

3.1.4 CAPÍTULO 4. ANÁLISIS DETALLADO DE COSTOS DE TRANSPORTE

Se espera que el nuevo proyecto de infraestructura traiga consigo beneficios, expresados principalmente como ahorros en los tiempos de viaje y posiblemente en reducciones de los costos de transporte. Como los flujos de transporte que recibirá el nuevo proyecto de infraestructura serán determinados con la utilización de modelos de Macro-simulación, es indispensable que se haga una correcta caracterización de los costos de transporte, tanto para las infraestructuras existentes como para la nueva infraestructura que se evalúa, de tal manera que el modelo represente acertadamente la realidad.

Los costos se estimarán con suficiente precisión para todos los arcos representativos del nuevo proyecto en el modelo. Las técnicas que utilice el Consultor para tal fin garantizarán que los costos de transporte asociados con el modelo representen apropiadamente los "verdaderos" costos que tendrían los vehículos en caso de que esa infraestructura fuese construida. Merecerá especial atención la validación de esos costos con base en los costos de transporte de infraestructuras existentes que se asemejen al proyecto que se modela. Así mismo, serán incluidos los costos de peajes existentes y proyectados para cada uno de los escenarios y horizontes de planificación.

El Consultor entregará una memoria detallada de los referentes, teorías, supuestos, cálculos y ajustes realizados para obtener los costos con los cuales se caracterizarán los arcos en el modelo de transporte, de tal manera que la metodología empleada pueda ser replicada en estudios similares.

El análisis de costos se hará por tipo de vehículo y tomará en cuenta además de la geometría de la infraestructura y el tipo de terreno, las demás variables que a juicio del Consultor o del Interventor permitan mejorar la manera como el modelo representa el sistema de transporte que se estudia. Cualquier modelo de costos propuesto por el Consultor será sometido a consideración del Interventor, antes de dar inicio a las tareas de modelación de transporte.

3.1.5 CAPÍTULO 5. MODELOS Y PROYECCIONES

El Estudio de Transporte para el análisis de un nuevo proyecto de infraestructura a nivel de Fase III: Diseño, considera el uso de modelos de Macro-simulación para la estimación de los flujos, costos, impactos y externalidades de transporte, y la aplicación de modelos de Micro-simulación para resolver de la mejor forma el problema de las intersecciones con otras infraestructuras y el paso urbano por las ciudades, en caso de ser necesario.

3.1.5.1 Modelos de Macro-simulación

Los modelos de Macro-simulación a utilizar deben considerar dos grandes ámbitos: la oferta y la demanda de transporte. Adicionalmente consideran dos momentos: el año base, que es el periodo correspondiente a los datos con los cuales se hace la calibración del modelo, y los horizontes de planificación, que corresponden a aquellos escenarios de futuro en los cuales se hace la simulación con el modelo de transporte.

3.1.5.1.1 Oferta de Transporte

Acorde con la metodología establecida, en primer lugar serán definidas las redes de los modos de transporte de interés, realizando agrupaciones de elementos con base en la adopción de tramos homogéneos con fines de modelación del transporte, para luego seleccionar los atributos que caracterizarán nodos y arcos.

El proceso se apoyará con herramientas computacionales para el análisis geográfico y de transporte, tanto para la representación gráfica de las redes como para el suministro de los datos. Podrán ser utilizadas herramientas computacionales como TRANSCAD, VISSIM, EMME/3, o las que a juicio del INVIAS resulten más convenientes para garantizar la compatibilidad con datos existentes.

Será necesario definir funciones de costo generalizado en los distintos arcos de la red. Estos costos además podrán tener un carácter estocástico, es decir, tienen asociado un nivel de incertidumbre que puede incluirse en la modelación. Las funciones de costo deberán calibrarse, lo cual exige tomar información pertinente; en principio se considera que la utilización de funciones tipo BPR podría ser una aproximación inicial, no obstante sus limitaciones.

Debido a la necesidad de probar proyectos específicos de infraestructura, cobra vigencia el concepto de costo generalizado de viaje, que considera entre otras las siguientes variables: Tiempo de viaje, demoras, costos de operación, tarifa por derecho de uso de infraestructura, costos por congestión y costos por transferencias de carga, si las hay.

3
ya

3.1.5.1.2 Demanda de Transporte

El análisis de la demanda de transporte tomará como base la zonificación que haya sido adoptada con fines de análisis de transporte. Se espera que la zonificación adoptada tenga un mayor nivel de detalle en la zona de influencia directa del proyecto.

Definida la zonificación, se espera que el modelo de demanda de transporte resuelva en forma secuencial los siguientes sub-modelos:

- Generación
- Distribución
- Partición modal

No se debe perder de vista que la demanda de transporte tiene una serie de características que se deben considerar durante el proceso de modelación. Entre estas se destacan (Ortúzar y Román, 2003):

Es eminentemente dinámica, de manera que corresponde a ciertos patrones en el tiempo; es decir, es estacionaria.

Es localizada en el espacio, al existir una fuerte relación entre el sistema de transporte y el sistema de actividades de una región, así como las características socioeconómicas, es evidente la fuerte componente espacial.

Es elástica a la oferta, lo cual indica que demanda y oferta están íntimamente relacionadas. Ello significa que la provisión de oferta de transporte incidirá en los niveles de demanda.

Es una demanda no altamente diferenciada según modo, tipo de producto, período.

Es multidimensional, por lo cual deben considerarse distintos aspectos. Además, hay múltiples tomadores de decisiones que interactúan dinámicamente y definen los patrones de la demanda.

Todas estas características deben ser tenidas en cuenta para definir las variables socioeconómicas que permitirán estimar el modelo de demanda de carga y pasajeros, con base en la zonificación adoptada. En general, es previsible, dada la calidad de la información disponible utilizar modelos agregados, aunque también se podrían complementar con modelos desagregados.

En una primera aproximación se considerarán como variables explicativas las siguientes:

Variables socioeconómicas: Crecimiento del producto interno bruto, exportaciones e importaciones según producto, crecimiento de los equipos,

Handwritten notes: "24", "40", and a signature.

tasa de cambio, tasa de empleo, crecimiento industrial y de otros sectores, regulación aduanera, crecimiento de población, consumos por regiones.

Variables de la oferta: Tarifas por uso de infraestructura, fletes, índices de conectividad, estado de la red de infraestructura.

Toda esta información deberá ser almacenada convenientemente en una base de datos de tal manera que se facilite su manipulación y la estimación de los modelos.

3.1.5.1.3 Asignación

Para la estimación de flujos se aplicará un modelo de asignación y se confrontarán sus resultados con resultados de aforos y otras fuentes de ajuste y validación, para verificar que las rutas y magnitudes modeladas sean consistentes con la realidad.

Se simulará el efecto que en el sistema tendría la implementación del nuevo proyecto de infraestructura de transporte. En cada escenario se determinará la cantidad de flujo que recibirán los nuevos componentes del modelo de red y se calcularán los costos de transporte con y sin proyecto para proceder con los diseños definitivos y con las valoraciones financiera y socioeconómica, así como con el análisis de los demás componentes de los requerimientos técnicos.

Las simulaciones realizadas considerarán el efecto que sobre la modelación tendrían los proyectos de infraestructura más importantes del país y de la región en los diferentes modos de transporte, como el tren del Carare y el tren de cercanías, entre otros.

3.1.5.2 Modelos de Micro-simulación

Con la aplicación de modelos de Micro-simulación se pretende evaluar técnicamente la mejor solución para resolver los problemas que se pudieran presentar en intersecciones y en pasos urbanos con la puesta en marcha del nuevo proyecto de infraestructura.

En general, se espera que sea posible simular el impacto de cambios en el sistema estudiado, tales como modificar sentidos direccionales, aumentar o disminuir el número de carriles, permitir el giro a la derecha en rojo, aumentar longitudes de bahías de giro, modificar planes de semáforos e implementar complejos viales a desnivel, entre otros. Así mismo, se pueden usar para estudiar el impacto de grandes construcciones en las redes viales, como centros comerciales o parqueaderos, entre otras.

8
y
su

3.1.6 CAPÍTULO 6. ANÁLISIS DE FLUJOS DE TRANSPORTE

El modelo considerará los distintos componentes de tránsito tal como se explica a continuación:

Tráfico existente: En cada uno de los horizontes de planificación será modelada la situación base, sin proyecto, de tal forma que se pueda identificar el tráfico existente sobre los corredores de referencia.

Tráfico desviado: En cada uno de los escenarios considerados en los horizontes de planificación será simulado el proyecto identificado según las características previstas y a partir de las diferencias con respecto a la situación base, sin corredores, se identificará el tráfico desviado con ocasión de las nuevas características simuladas.

Tráfico inducido: Será estimado en forma externa al modelo de asignación, ya que la estructura de modelación que se utilizará es inelástica en su fase de generación, en la cual la demanda se mantiene invariable, independientemente del estado de la infraestructura.

Es de aclarar que el tráfico generado específicamente por desarrollos del uso de la tierra claramente atribuibles a la construcción de la alternativa identificada, en aquellos casos que se considere necesario, será estimado con modelos externos a la plataforma de modelación, incrementando estos nuevos flujos de transporte a los que sean calculados con la aplicación del modelo.

En cada uno de los escenarios simulados se identificarán los flujos de transporte sobre cada arco de la red vial contenida en el modelo y se entregará un listado de los tramos viales con mayor demanda para que sean evaluados posteriormente en el análisis de capacidad y nivel de servicio.

Dependiendo de la metodología adoptada para la estimación de flujos de transporte con el modelo de Macro-simulación, es probable que el resultado final se encuentre expresado en vehículos equivalentes, así que será necesario, mediante un análisis de flujos de transporte post-proceso, determinar la participación de cada una de las clases de vehículos, tales como: Autos, Buses y Camiones.

En caso de ser necesario, para efectos de estimar los ingresos producidos por concepto de peajes en la nueva infraestructura, expresar los flujos de transporte en cada una de las categorías utilizadas en las estaciones de peaje:

Categoría I: Autos y camperos

Categoría II: Buses

Categoría III: Camiones pequeños de dos ejes

Categoría IV: Camiones grades de dos ejes

Categoría V: Camiones de 3 y 4 ejes

Categoría VI: Camiones de 5 ejes

Categoría VII: Camiones de seis ejes

El consultor deberá explicar detalladamente la manera como obtendrá estos flujos con base en las estimaciones realizadas por el modelo de Macro-simulación.

3.1.7 CAPÍTULO 7. ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD

Los modelos de transporte calibrados permitirán la realización de análisis de sensibilidad de la demanda de transporte por cambios ocurridos en las variables relevantes del sistema, en sus dos grandes ámbitos: la oferta y la demanda.

Será particularmente de interés evaluar cómo varían los flujos de transporte sobre el corredor nuevo a partir de la variación en los costos de la red, ocasionados por la hipotética instalación de peajes, o en general cualquier situación específica que sea del interés de la entidad contratante.

Con respecto a la demanda de transporte, sería del interés evaluar la sensibilidad de los flujos de transporte como resultado de la ampliación de zonas productivas en el área de influencia del proyecto o de cualquier otra afectación de las zonas de análisis de transporte que pueda incidir en la demanda de transporte.

3.1.8 CAPÍTULO 8. ANÁLISIS DE CAPACIDAD Y NIVEL DE SERVICIO

El consultor efectuará un análisis de capacidad y nivel de servicio sobre la nueva infraestructura proyectada, para el momento que se contemple su entrada en servicio, hasta el año que se estime como final de la vida útil del proyecto, en períodos de 5 en 5 años para conocer la gradualidad de la infraestructura.

Para el análisis de capacidad y nivel de servicio deberán utilizarse los manuales vigentes del INVIAS o extranjeros, particularmente el Highway Capacity Manual (HCM), debidamente calibrados a las condiciones propias del país, en cuanto a composición vehicular y topografía principalmente. La estimación de capacidad vial y la determinación de los niveles de servicio deberán realizarse para la alternativa que se evalúa en cada uno de los horizontes y escenarios de planificación.

YCA

En todos los casos la determinación de los niveles de servicio de la nueva infraestructura, en comparación con el nivel de servicio establecido para el periodo de diseño, permitirá generar la eventual gradualidad de las obras del nuevo corredor.

El análisis deberá suministrar resultados y recomendaciones que permitan verificar las características geométricas óptimas o prestaciones del diseño en el proyecto, en forma tal que atienda un volumen de tránsito correspondiente al nivel de servicio establecido.

3.1.9 CAPÍTULO 9. ANÁLISIS DE EXTERNALIDADES

Los costos totales del transporte normalmente son separados en costos internos y costos externos. Los costos internos, también llamados costos privados o costos directos, incluyen los costos que los usuarios perciben directamente, como ocurre con los costos de operación y el costo del tiempo, que son tomados en cuenta tradicionalmente en todos los ejercicios de modelación.

Por otra parte, los costos externos, también denominados costos sociales o costos indirectos, se refieren a aquellos costos que no son asumidos directamente por los usuarios, tales como: costos de los accidentes, costos de polución, costos de la congestión impuesta a otros usuarios y en ciertos casos, costos del uso de la infraestructura.

Se espera que el consultor haga una aproximación satisfactoria al análisis de los costos externos, para lo cual puede apoyarse inicialmente en el modelo de Macro-Simulación previamente calibrado, así como en análisis post-proceso a partir de los flujos de transporte modelados en cada uno de los escenarios y horizontes de planificación.

La cuantificación de los costos externos con y sin proyecto se hará de manera conjunta con el especialista económico, de quien se espera que tenga un amplio conocimiento en el análisis económico de proyectos de transporte. No se considera necesario simular la internalización de los costos externos.

3.1.10 CAPÍTULO 10. OTROS ANÁLISIS

Es posible que cada proyecto de infraestructura en particular a nivel de Fase III: Diseño, requiera de análisis adicionales específicos, sin embargo, dados los alcances definidos en los presentes términos de referencia, el Consultor deberá presentar, en forma complementaria a los análisis descritos en los capítulos anteriores, un análisis de intersecciones y pasos urbanos usando técnicas de Micro-Simulación.

3.1.10.1 Análisis de Intersecciones

En aquellos lugares en donde se presenten intersecciones importantes con vías de jerarquía similar, o se prevean conflictos de tránsito que puedan inducir riesgo de accidentalidad, tales situaciones deberán modelarse, con el objeto de identificar el tipo de intersección a utilizar, a nivel o desnivel.

En cada una de las intersecciones o pasos urbanos a evaluar con modelos de Micro-simulación, el Consultor deberá evaluar al menos dos o tres alternativas para elegir entre ellas la mejor solución y precisar de esa manera la estimación de costos en la construcción de infraestructura.

3.1.10.2 Impacto sobre Infraestructuras existentes

Un aspecto importante que debe ser analizado en forma detallada es el impacto que producirá la implementación del nuevo proyecto de infraestructura sobre los flujos actuales y proyectados de las infraestructuras de transporte existentes, especialmente en aquellos corredores que se encuentran concesionados y en aquellos corredores donde la demanda de transporte se acerca o supera la capacidad de la infraestructura.

El Consultor, para efectuar el análisis sobre infraestructuras existentes deberá modelar la situación base sin proyecto en cada uno de los horizontes de planificación y a partir de los flujos obtenidos en la situación con proyecto, calcular las diferencias para estimar así la afectación que producirá el nuevo proyecto sobre las infraestructuras existentes.

3.1.11 CAPÍTULO 11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los objetivos y alcances del presente Estudio de Transporte parten de la base que los análisis a nivel de Fase III: Diseño, estudiará la alternativa que haya sido identificada y determinará en forma precisa, minimizando los niveles de incertidumbre, los flujos de transporte en cada uno de los horizontes de planificación, los costos y los beneficios esperados con la puesta en marcha del nuevo proyecto de infraestructura; se recalca que el Estudio de Transporte brindará toda la información que sea requerida para los diseños definitivos en cada una de las otras áreas que integran estos términos de referencia.

Se recomienda, con base en los objetivos y alcances antes descritos, que el presente estudio sea liderado por un profesional idóneo con experiencia en trabajos similares. Es indispensable que el Estudio de Transporte a nivel de Fase III: Diseño, se encuentre a cargo de un Ingeniero de Transporte y Vías o de un Ingeniero Civil, con estudios mínimos a nivel de Maestría en Transporte.

ya

Adicionalmente se requiere la participación de dos expertos más, uno en el área de la Macro-simulación, que debe ser Ingeniero de Transporte y Vías con título de Maestría en Transporte, y otro en el área de la Micro-simulación, que puede ser Ingeniero de Transporte y Vías o Ingeniero Civil con título de Maestría en Tránsito, con amplia experiencia en trabajos similares.

3.1.12 ANEXOS

Toda la información secundaria que haya sido utilizada para el desarrollo del Estudio de Transporte a nivel de Fase III: Diseño, será organizada en medio digital y se catalogará de tal forma que se facilite su consulta, tanto por parte del Interventor, como por cualquier otra persona que en el presente o en el futuro se encuentre interesada en acceder a esa información.

Toda la información primaria obtenida mediante estudios de campo será almacenada en bases de datos, según los estándares que se hayan acordado con el Interventor.

Los modelos de transporte utilizados, tanto para Macro-simulación como para Micro-simulación deberán ser entregados en funcionamiento a la entidad contratante, de tal forma que puedan ser utilizados para realizar simulaciones posteriores.

3.2 VOLUMEN II. ESTUDIO DE TRAZADO Y DISEÑO GEOMÉTRICO

El Informe Final del Estudio de Trazado y Diseño Geométrico para carreteras, debe considerar los siguientes capítulos:

- CAPITULO 1 OBJETIVO Y ALCANCES
- CAPITULO 2 INFORMACIÓN GEOGRÁFICA GEORREFERENCIADA
- CAPITULO 3 CRITERIOS DE DISEÑO
- CAPITULO 4 TRAZADO
- CAPITULO 5 SEGURIDAD VIAL
- CAPITULO 6 SEÑALIZACIÓN VIAL
- CAPITULO 7 PLAN DE MANEJO DE TRANSITO
- CAPITULO 8. SISTEMAS INTELIGENTES APLICADOS AL TRANSPORTE
- CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

ANEXOS

3.2.1 CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES

3.2.1.1 Objetivo

Para esta etapa del proyecto, el Estudio de Trazado, Diseño Geométrico, Señalización y Seguridad Vial consiste en el diseño y localización del eje definitivo de la vía teniendo en cuenta el tipo de vía exigido por las necesidades de comunicación y las condiciones físicas de terreno y de tránsito esperado a fin de que su operación ofrezca al usuario condiciones excelentes de seguridad y comodidad. Este deberá ser definido, integrando las demás disciplinas que comprenden el proyecto a fin de garantizar su estabilidad y viabilidad técnica y económica.

En concordancia y una vez definido el diseño geométrico se debe realizar el diseño de la señalización y establecer los parámetros y ajustes para el tema de seguridad vial de forma tal que se brinde a los usuarios de la vía seguridad y bienestar.

3.2.1.2 Alcances

El consultor deberá definir un diseño geométrico acorde con las normas y criterios establecidos en El Manual de Diseño Geométrico del INVIAS vigente a la fecha de elaboración de los estudios y diseños. En casos especiales no contemplados en el Manual Vigente, se podrá hacer referencia a la ASSTHO teniendo en cuenta las condiciones particulares para el caso Colombiano.

El trazado se deberá integrar e interactuar con los estudios geológicos, geotécnicos y ambientales del corredor, con el propósito de garantizar condiciones de estabilidad, de esta manera se hará necesario efectuar modificaciones al trazado de manera iterativa hasta conseguir que cumpla con todas las condiciones.

La localización del eje definitivo de proyecto implica la materialización (abscisado) de la totalidad del eje y la verificación en campo el cumplimiento de los criterios y consistencia geométrica y geotécnica del diseño, respecto al entorno topográfico de la ladera, tal como lo especifica el Manual de Diseño Geométrico del INVIAS.

Se deberá realizar un análisis de amenaza a procesos de remoción en masa e identificación de sitios críticos del alineamiento proyectado con el fin de que sea un condicionante del trazado y para que todas las decisiones y obras apunten a la solución de estas problemáticas.

Así mismo esta área del proyecto debe contemplar el diseño, ubicación y aplicación de los dispositivos para la regulación del tránsito, Identificar

8
Yasuy

riesgos, amenazas y vulnerabilidad de la operación futura de la vía, identificando sus puntos críticos y su tratamiento con el fin de prevenir y minimizar el riesgo de accidentalidad.

Para tal efecto, A partir del trazado geométrico de la vía, el consultor realizará el estudio de **seguridad** vial para todo el proyecto, para lo cual debe apoyarse en información primaria del estudio de tránsito, como los datos de estadísticas de accidentalidad de la policía de tránsito y/o fondo de seguridad vial, con el fin de determinar puntos críticos en vías similares a la estudiada.

Revisar los sistemas inteligentes aplicados al transporte, presentes en el mercado, analizar cada uno de ellos y determinar cuáles pueden ser aplicados en el proyecto y bajo qué condiciones de operatividad.

La información suministrada con relación al alcance y las actividades a realizar, deben interpretarse como una guía general al Consultor, para la ejecución de los estudios.

3.2.2 CAPÍTULO 2. INFORMACIÓN GEOGRÁFICA GEORREFERENCIADA

La información cartográfica y topográfica son los insumos a partir de los cuales se desarrollan los trabajos propios de este volumen, por lo cual es de vital importancia que se cumplan los criterios establecidos en las especificaciones técnicas de los productos geográficos base y se garantice un estricto control de calidad en los trabajos realizados tanto en campo (levantamiento) como en oficina (análisis y procesamiento).

Con las tecnologías disponibles de adquisición de información topográfica digital de alta precisión se realizan diseños geométricos ajustados rigurosamente sin la necesidad de hacer levantamientos topográficos exhaustivos de todo el corredor. Sin embargo en el momento no es posible prescindir completamente de la topografía de campo convencional ya que por tratarse de estudios cuyos planos se utilizarán en la construcción de las obras se debe contar con una alta precisión que garantice el cálculo de cantidades de obra y presupuestos con márgenes de error mínimos. Adicionalmente es necesaria la realización del amarre horizontal y vertical del proyecto a las coordenadas oficiales del IGAC y los levantamientos detallados de acuerdo con los requerimientos de cada especialidad o área técnica para zonas de interés como ponederos, portales, inestabilidades, zonas boscosas, cruces de agua importantes entre otros.

El consultor podrá escoger la tecnología para el levantamiento y procesamiento de la información entre Sensor Remoto Aerotransportado, aerofotografías (digitales o digitalizadas) para restitución fotogramétrica digital, imágenes de satélite o levantamientos topográficos convencionales, así como el procedimiento a seguir, siempre y cuando se garantice a la

Entidad que el nivel de detalle de los productos geográficos generados alcancen una escala 1:1000, para lo cual, se exige una precisión mínima de 1:10.000

3.2.2.1 Actividades de topografía

Las actividades a realizar de topografía se describen a continuación:

3.2.2.1.1 Georreferenciación

- Para efectos de establecer la red geodésica de georreferenciación para el proyecto, cada 3 km a lo largo del mismo, se materializarán un par de mojones intervisibles, fabricados en concreto, de forma trapezoidal o de pata de elefante en caso de ser fundidos in situ, con las siguientes dimensiones: base de 30cm x 30cm y una altura mínima de 60cm; se recomienda que la parte superior del mojón sobresalga de la superficie del terreno una distancia mínima de 10 cm.
- Cada mojón deberá tener una placa de bronce o aluminio en su parte superior, marcada con el nombre del consultor, número de contrato, número consecutivo del mojón, INVIAS y fecha de ejecución.
- La ubicación de los mojones deberá ser establecida teniendo en cuenta que no sean afectados con las obras a realizar y que garanticen una máscara de despeje de mínimo 30°.
- La red de mojones ubicada a lo largo del proyecto deberá ser posicionada con GPSs doble frecuencia de última generación creando una red geodésica de alta precisión con el método estático diferencial con doble determinación usando un mínimo de 4 equipos. Los vértices deberán ser determinados y ligados a la red MAGNA-SIRGAS.
- El consultor deberá entregar las especificaciones de cada uno de los equipos GPS utilizados para el posicionamiento, así como los parámetros de las antenas utilizadas. Los equipos deberán ser doble frecuencia sin excepción y preferiblemente tener sistema RTK y GLONASS.
- Para realizar los cálculos el consultor deberá utilizar las efemérides precisas del IGNS para las semanas en que se realizó el posicionamiento. Los archivos de las efemérides precisas deberán ser entregados, al igual que los archivos del posicionamiento en formato RINEX.
- El consultor deberá entregar los puntos de apoyo utilizados de la Red Magna-Sirgas (estaciones permanentes), los formatos de descripción de cada vértice, los esquemas de determinación, los resúmenes de

8
Yusuf

ocupación, el resumen de cálculos y el cuadro de coordenadas calculadas.

3.2.2.1.2 Amarre Horizontal

A partir de la red de georreferenciación, se establecerá la poligonal del eje definitivo del proyecto, la cual deberá cerrarse en cada pareja de GPSs, con una precisión mínima de 1:10.000.

Es recomendable, para efectos del replanteo, que los vértices (PIs) de la poligonal del eje de proyecto se referencien con mojones en concreto, (se recomienda el método tradicional de cuatro mojones por vértice) ubicados en lugares donde no sean afectados por la realización de las obras y en donde puedan perdurar la mayor cantidad de tiempo. Estas referencias también podrán localizarse en zonas duras como muros, cabezotes, puentes, andenes, entre otros, que garanticen condiciones de estabilidad.

Algunos de los mojones de estas referencias, pueden cumplir una doble función: para referenciación horizontal y para el amarre vertical (BMs), por lo cual se recomienda numerarlos consecutivamente de acuerdo a la poligonal e identificarlos según su función, la localización de las referencias y sus mojones deben estar plenamente identificadas mediante coordenadas ligadas al proyecto y dibujadas en los respectivos planos de planta –perfil. Los mojones de referenciación se fabricaran con dimensiones de 10cm x10cm y profundidad de 30cm con su respectiva placa de numeración.

3.2.2.1.3 Amarre Vertical

La poligonal realizada anteriormente deberá ser nivelada y contra nivelada utilizando como bases los BMs para hacer los cierres parciales.

Para hacer el amarre vertical se determinarán los NPs del IGAC disponibles a lo largo del proyecto y a partir de estos se establecerá la metodología para corregir el error vertical de las nivelaciones.

De no existir NPs o ser escasos se podrá trasladar cotas a los puntos de la red de georreferenciación mediante el modelo geoidal GEOCOL 2004 e ir ajustando la nivelación de tal manera que su error de cierre no sea mayor de un centímetro por kilómetro.

3.2.2.1.4 Trabajos Topográficos

Los levantamientos topográficos se realizaran de acuerdo con los procedimientos y especificaciones establecidas en el Manual de Diseño Geométrico y la metodología que el consultor considere más conveniente para el desarrollo y rendimiento de sus trabajos, sin embargo esta debe garantizar que la información tomada en campo proporcione datos claros y

precisos que permitan un dibujo de planos que representen las condiciones reales del terreno.

Sin perjuicio de lo establecido en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, y como guía, se sugiere la siguiente metodología para la realización de los trabajos de campo:

- Utilización de equipos de alta precisión y última generación.
- Para efectos de llevar un orden adecuado en los trabajos la nube de puntos debe realizarse sobre secciones transversales, de tal manera que se levanten todos los detalles y quiebres del terreno en un ancho acorde con las exigencias del proyecto, aprobado por la Interventoría y el Gestor Técnico del Proyecto.
- Los levantamientos topográficos deben hacerse con un alto grado de precisión y de detalle; entre otras particularidades debe tenerse en cuenta la definición de líneas de paramentos, antejardines, silueta de andenes, separadores, sardineles, accesos a garajes, bermas, bordes de vía, quebradas, ríos, cercas, torres de energía, accesorios sobre líneas matrices de redes de distribución, postes, hidrantes, cajas, válvulas, bancas, cunetas, alcantarillas, señales de tránsito, semáforos, armarios y demás detalles que se encuentren dentro de la zona de influencia y tengan relevancia para el desarrollo del proyecto y que considere el Consultor, la Interventoría o la Entidad.
- Todos los detalles se tomarán con estación total y serán guardados en memoria interna, donde los puntos que permiten la definición de la planta serán nivelados trigonométricamente.
- Es conveniente que en la cartera de campo se especificará en forma muy detallada y clara el gráfico aproximado del área de trabajo, anotando en ella las características, rumbos aproximados de sardineles, paramentos, curvas, separadores, nombres de predios, nomenclaturas etc.
- Las carteras de campo contendrán dibujadas la mayor información del terreno, para poder orientar en forma adecuada los trabajos de oficina. **No se aceptarán simplemente listados de datos de computador como carteras de campo.**
- Para la ejecución de los diseños especializados en las demás áreas del proyecto, se tomarán secciones transversales en todos los cruces menores y mayores de agua, en donde se considere que se definan obras de alcantarillas, muros puentes, etc. Estas se realizarán materializando poligonales auxiliares a lo largo del cauce, que para el caso, no serán menores de 500 metros aguas arriba y 500 metros aguas abajo del eje, las cuales se abscisaran, nivelaran y se tomaran las

8
YU SUI

secciones transversales en un ancho que será determinado por respectivo especialista, previa aprobación de la Interventoría; así mismo con base en los datos tomados de estas poligonales, se determinaran pendientes de los cauces naturales.

- Se tomará topografía detallada en zonas en donde se considere se diseñaran muros de Contención, ponteaderos, portales, sitios potencialmente inestables de la ladera, etc. de acuerdo con las instrucciones de los especialistas y de la Interventoría.
- Se incluyen en esta actividad los levantamientos topográficos requeridos, para las áreas en donde se localicen las fuentes de materiales, campamentos, sitios determinados para la disposición de sobrantes, etc.
- Una vez aprobado el eje de diseño por parte de la Interventoría se materializara en el terreno siguiendo los estándares y procedimientos establecidos en el Manual de Diseño Geométrico.
- Se realizarán las labores necesarias para la determinación del amarre horizontal y vertical del proyecto, tal como fue descrito en los capítulos anteriores.
- Una vez aprobado el eje de diseño por parte de la Interventoría se procederá a materializarlo en el terreno, abscisandolo cada 10 mts de acuerdo con los procedimientos y especificaciones establecidas en el Manual de Diseño Geométrico.
- Se nivelarán todas las estacas del eje localizado, para efectos de determinar el perfil longitudinal del terreno.

3.2.2.2 Fuentes de Información geográfica

Teniendo como documento de referencia, lo establecido en el Manual de Diseño Geométrico, el consultor podrá escoger la tecnología de levantamiento de información dentro de las siguientes siempre y cuando los resultados se presenten como máximo a escala de 1:1000 y pueda obtener curvas de nivel cada metro.

- Sensor Remoto Aerotransportado.
- Aerofotografías y Restitución fotogramétrica Digital.
- Imágenes de Satélite

Con base en lo anterior, es fundamental tener en cuenta que para obtener resultados a dicha escala a partir de información raster, se debe garantizar que el contenido y estructura de los datos provenientes de dicha tecnología cumpla ciertos parámetros, es decir, para imágenes de satélite, una

resolución espacial (tamaño de la mínima unidad de información incluida en la imagen, denominada como pixel) máxima de 1 metro, o de tratarse de aerofotografías digitales, un rango de GSD (Ground Sampling Distance – Tamaño del pixel en el terreno) de 15 centímetros.

3.2.3 CAPÍTULO 3. CRITERIOS DE DISEÑO

Los criterios de diseño son los establecidos en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras

A partir de la conceptualización del proyecto se deberán plantear las premisas que debe cumplir el eje de diseño de la vía.

Se deberá establecer las características geométricas que tendrá el eje de diseño como son:

- Velocidad de diseño
- Radios mínimos
- Ancho de Calzada
- Anchos de Bermas
- Ancho del Separador
- Pendiente Máxima y Mínima
- Longitudes mínimas de cada uno de los elementos

3.2.4 CAPÍTULO 4. TRAZADO

Se deberá realizar el trazado cumpliendo con lo establecido en el Manual de Diseño Geométrico del INVIAS vigente a la fecha de la elaboración de los estudios y diseños, los criterios y premisas establecidos en el capítulo anterior.

En trazados de alta montaña se deberá tener especial cuidado con el alineamiento vertical, buscando que no se establezcan pendientes fuertes en longitudes prolongadas ya que esto será un limitante directo de la velocidad del proyecto.

Las obras principales planteadas producto del trazado geométrico deberán ser el resultado del análisis de amenaza y estabilidad geotécnica del corredor. Teniendo como premisa un horizonte mínimo de 20 años a partir de la entrada en operación de la carretera y las condiciones que gobernarán el corredor.

El trazado deberá ser el producto de un análisis interdisciplinario donde se tenga en cuenta todos los puntos críticos, zonas potenciales de falla, amenazas, reservas naturales y demás condicionantes del diseño. Se deberá realizar un plano donde se puedan apreciar todos estos elementos junto con

87
Y...
su

el trazado con el fin de evaluar su interacción y los criterios establecidos para cada uno.

Cada sector particular podrá tener diferentes soluciones por lo que el consultor debe recomendar aquella que ofrezca las mejores condiciones técnicas y que cumpla con todas las premisas establecidas.

El trazado debe contemplar, prever y diseñar las intersecciones que resulten producto del diseño de acuerdo con los volúmenes y demandas previstas.

Dentro del proceso de diseño el consultor deberá ir calculando el movimiento de tierras y deberá optimizarlo con el fin de garantizar las menores longitudes de acarreo. En interacción con el especialista en geotecnia deberá determinar los porcentajes aprovechables de cada sector de corte así como los porcentajes de transición del material de banco a suelto y a compacto. Se deberá realizar un esquema donde se determine la ubicación de los cortes, los llenos, los préstamos y sitios de disposición de sobrantes con el fin de determinar los acarreos.

3.2.4.1 Modelación

El trazado deberá ser realizado con software de diseño que permita realizar la visualización de planta, perfil y sección transversal de forma simultánea, así como que cada modificación que se realice en alguno de estos elementos se actualice en los otros dos.

El software deberá permitir realizar modelaciones 3D de forma rápida con el fin de verificar y validar los criterios planteados. Estas modelaciones deberán ser presentadas y entregadas a la Interventoría y al INVIAS durante el proceso de diseño. Deberá entregarse una modelación del diseño aprobado por la Interventoría delegada por el INVIAS.

El consultor a partir del diseño deberá modelar o calcular las distancias de visibilidad, de tal manera que los sitios donde se presente este evento sean mínimos, en caso contrario debe el consultor proponer alternativas de solución como el doble carril de ascenso o el doble carril de adelantamiento, con miras a lograr que la operación de la vía sea expedita.

El consultor deberá realizar un análisis de consistencia del diseño utilizando los modelos aplicables al proyecto o utilizando el Interactive Highway Safety Design Model (IHSDM). Con los resultados obtenidos, el diseñador deberá realizar cambios en los elementos del diseño geométrico con el fin de mejorar o corregir los elementos que puedan poner en riesgo la seguridad de los usuarios.

A partir de la modelación anterior se deberá entregar un perfil de velocidades a lo largo del proyecto identificando las zonas donde se presenten cambios

bruscos de velocidad. Se deberá tener en cuenta que en Colombia las velocidades a las que circulan los usuarios son muy superiores a las velocidades de diseño.

3.2.5 CAPÍTULO 5. SEGURIDAD VIAL

Teniendo en cuenta lo establecido en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, el Consultor deberá efectuar el estudio de seguridad vial de todo el corredor aplicando entre otros el concepto de *Auditorías de Seguridad Vial* para identificar riesgos, amenazas y vulnerabilidad de la operación futura de la vía en estudio.

Estas condiciones pueden potencialmente afectar a los usuarios en todas sus categorías: conductores, pasajeros, peatones, y ciclistas, entre otros.

El estudio de seguridad vial se hace a partir del análisis del diseño geométrico de la vía en planta y perfil, como resultado del mismo se deben establecer acciones preventivas a implementar en el corredor.

De otra parte: en el caso de vías bidireccionales es decir de un carril por sentido, se debe tener especial cuidado en la operación de la misma, en terrenos de alta montaña, es posible que se presenten frecuentemente sitios de visibilidad reducida para maniobras de adelantamiento, bien sea por la presencia de curvas horizontales o verticales, en estos casos y si es procedente se debe recurrir al diseño de un tercer carril para maniobras de adelantamiento.

En el caso de vías dotadas de doble calzada cuando, ya disminuyen las condiciones de conflicto con el sentido de circulación opuesto, el consultor hará un especial énfasis en proponer condiciones de facilidad de refugios en las bermas a fin de apartar de los carriles de circulación, los vehículos que por alguna circunstancia tengan necesidad de detener la marcha.

Para carreteras de alta montaña, el consultor, en busca de brindar seguridad en la operación de la vía, deberá proponer las llamadas rampas de salvación, las cuales se ubican en tramos de descenso pronunciado a efecto de convertirse en refugios para los conductores que tengan problemas con los frenos de sus vehículos.

3.2.6 CAPÍTULO 6. SEÑALIZACIÓN VIAL

A partir del estudio de seguridad vial, se debe realizar el estudio y diseño de la señalización tanto vertical como horizontal de la vía, de acuerdo con el Manual de Señalización Vial vigente a la fecha de elaboración de los estudios y diseños, tomando en cuenta además, el diseño geométrico de la vía, tanto horizontal como vertical y transversal.

R
ya

Se presentará la ubicación de cada tipo de señal, mediante la utilización del abscisado correspondiente, indicando dimensiones y contenido; así mismo, se presentarán los cuadros resúmenes de las dimensiones de las mismas. El diseño de la señalización deberá ser compatible con el diseño geométrico de la vía, de manera que las señales no generen riesgo y posean óptima visibilidad en concordancia con la velocidad del proyecto.

El consultor está en la obligación de asesorarse de un especialista en materia de Seguridad Vial y Señalización, como lo pide el Manual de Señalización vigente, que cuente con la experiencia de por lo menos dos años haber señalado algunas de una vías de carácter nacional o regional, para garantizar de esta forma que sea un profesional con un criterio ya formado en la interpretación de lo establecido en el Manual de señalización vial a fin de evitar el uso inadecuado de la señalización, ya que en este caso un exceso de señalización la torna en un elemento inocuo, e inútil para la seguridad en la vía.

En carreteras de montaña, el consultor deberá proponer el uso de las barreras metálicas como elemento de contención y de señalización, para el primer caso se propondrán con un diseño tal que tengan un anclaje tal que soporten la investida del vehículo que la impacte y lo re direcciona a la vía, para el segundo caso estarán dotadas de los respectivos capta faros bidireccionales que las hagan visibles en condiciones de baja visibilidad.

En aras de la seguridad, en la operación de la vía el consultor deberá hacer un pormenorizado estudio de balizamiento del sector para determinar las condiciones climáticas imperantes a lo largo del año, a fin dotar de elementos reflectivos, como las tachas, las líneas centrales, las de borde de pavimento y de elementos reflectantes, los obstáculos que se puedan presentar como las columnas de los puentes o los cabezotes de alcantarillas, buscando en todo momento que la visibilidad de la vía sea perfecta para el conductor, aun cuando las condiciones atmosféricas sean adversas.

En el caso de Carreteras de montaña en donde frecuentemente se presentan problemas con el adelantamiento, por falta de visibilidad y si estos casos no se han podido solucionar con carriles adicionales de adelantamiento, el consultor deberá asesorarse de un especialista de tránsito que racionalice el uso de la línea amarilla continua solo a aquellos casos estipulados en el Manual.

El estudio de señalización definitiva se debe entregar en planos con extensión .dwg en escala 1:1000 en planta y perfil. En estos planos de señalización se debe incluir la información necesaria como es: la localización de accesos y salidas, la ubicación de sitios de interés como colegios, escuelas, puestos de salud, en fin sitios que son sujetos de señalización, así mismo se deben ubicar los puentes vehiculares y peatonales, las cabezotes

de las alcantarillas, etc., en fin todo objeto que sea susceptible de señalización para que el conductor pueda tener un tránsito seguro.

En cada plano se deben incluir tablas con las cantidades a implementar en la vía según tipo y codificación respectiva.

3.2.7 CAPÍTULO 7. PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

Para la construcción del proyecto el consultor deberá diseñar un Plan de Manejo de Tránsito que busque mitigar el impacto de la construcción, este debe ser presentado a la Interventoría y a la Autoridad de tránsito correspondiente para su aprobación.

Cuando la vía existe, se debe tener en cuenta la circulación del tránsito actual para elaborar un plan de manejo de tránsito vehicular y peatonal para el tramo afectado, que permita simultáneamente la construcción de la vía con la operación de la misma.

Como resultado del diseño de la señalización de obra se deberán entregar adicional al documento los planos de señalización típicos para el manejo de tránsito y cuantificar los recursos que permitan mitigar el impacto de la construcción en las condiciones de movilidad y desplazamiento, informando previamente mediante la socialización y con el detalle apropiado a la comunidad afectada.

Este aparte debe incluir las recomendaciones sobre el empleo de varios tipos de dispositivos utilizados para el control del tránsito durante la construcción, y las guías de uso.

Para la realización del Plan de Manejo de Tránsito se deberá seguir las pautas indicadas en el Capítulo de Señalización de Obras del Manual de Señalización Vial vigente a la fecha de elaboración de los estudios y diseños.

El consultor presentara un modelo del protocolo necesario para la capacitación de las personas encargadas de implementar el Plan de manejo de tránsito, de tal manera que este personal desempeñe su papel con toda la idoneidad del caso a fin de evitar accidentes en la obra.

El consultor deberá presentar en su propuesta el estimativo de los costos que involucren el Plan de Manejo de Tránsito, de tal manera que la entidad contratante pueda asignar los recursos necesarios para este importante ítem de la seguridad vial. Se deben contemplar los costos de personal, los costos de los elementos de señalización en etapa de construcción, tales como las señales verticales, la demarcación las colombinas, la cinta plástica los conos, las flechas luminosas, los uniformes para el personal de control, así como los vehículos necesarios para el desplazamiento de las señales, los

8
su
yca

equipos de comunicación en fin todos los elementos que hagan falta para una adecuado manejo de tránsito

Por otra parte, si bien se pueden presentar planes de manejo de tránsito típicos para situaciones que se repiten a lo largo de las vías, es necesario para ciertas actividades específicas (puentes, intersecciones, empalmes entre calzadas nuevas y existentes, entre otras) presentar un Plan de Manejo de Tránsito específico que muestre las condiciones particulares del sitio en el cual se va a construir la obra.

3.2.8 CAPÍTULO 8. SISTEMAS INTELIGENTES APLICADOS AL TRANSPORTE

El Consultor deberá examinar la conveniencia para el proyecto, durante la ejecución de las obras, y luego una vez sea construido, de procurar la utilización de tecnología propuesta en lo que se conoce como *Intelligent Transportation Systems -ITS-*. Estos sistemas permiten la recolección, almacenamiento, procesamiento, análisis y distribución de información relacionada con el movimiento de vehículos. Los criterios a tener en cuenta en su aplicación dependen de la jerarquía vial del corredor y de la demanda de vehículos a transitar por la misma.

De otra parte, estos sistemas de control inteligente permiten una mejor gestión del tránsito para evitar o reducir la congestión vehicular, lo que se traduce en una operación más eficiente y segura de la infraestructura vial, una reducción de los tiempos de viaje, una reducción en el costo de consumo de combustible y una disminución de contaminación atmosférica. En síntesis, estos sistemas facilitan el uso racional del espacio vial.

Generalmente, la administración y el *control inteligente* de una carretera, se realiza por medio de los siguientes sistemas:

- Sistemas electrónicos para el *conteo y registro del tránsito* por categoría vehicular, invasivos y no invasivos de la superficie de la vía. Incluirá la sugerencia de posibles estándares tecnológicos probados en otros países pero disponibles en Colombia.
- Sistemas de video y Circuito Cerrado de Televisión -CCTV- para la inspección remota del comportamiento del tránsito vehicular y el monitoreo con sensores instalados en sitios críticos, y transmisión de información mediante sistemas de telecomunicación inalámbrica. La utilización de este sistema permite la vigilancia cerca y al instante de las condiciones de la carretera y la circulación del tránsito.
- Pantallas de información y señalización e información dinámica de tipo *LED* móvil de diferentes tamaños y capacidades, para usuarios, conductores y viajeros, conocidos también como *Avisos Electrónicos*

Inteligentes, que también ofrecen asistencia de seguridad en la conducción.

- Sistema de Pesaje Dinámico para vehículos de carga.
- Sistemas para el cobro electrónico de peajes conocido como *Electronic Toll Collection System*, mediante tarjeta inteligente, o también el sistema de *Telepeaje*, que opera con equipos de lectura dinámica electrónica de dispositivos instalados en los vehículos.
- Software para el *control y administración del tránsito vehicular* y su componente económico, con reportes de información de tránsito en tiempo real en el centro de control y en otros sitios.
- Sistemas de estaciones de teléfono en ruta para la atención de seguridad vial para emergencias, accidentes y asistencia mecánica de vehículos y pasajeros.
- Frecuencias moduladas de radio para la administración de la vía misma y de infraestructuras asociadas tales como túneles, puentes y viaductos.

Existen también otros elementos o equipos para la automatización y el control vial, tales como sensores o transductores de tránsito, indicadores de velocidad, sensores meteorológicos, controladores de señales de tránsito y pulsadores peatonales, cuya utilidad para el proyecto debe ser investigada.

Los sistemas y equipos ITS tienden a integrar personas, carreteras y vehículos. Tales adelantos vienen evolucionando en el mundo a un compás tecnológico y económico muy rápido e interesante, y su utilización se hace cada vez más necesaria, de manera que se aprecie un progreso en la modernización de los corredores viales en términos de la seguridad vial y del control para pasajeros y carga. Con el uso gradual de estos avances tecnológicos se espera también que puedan producirse eficiencias operativas en el mantenimiento y control de la infraestructura. Dependiendo de la jerarquía de la vía en la red nacional, el consultor deberá cuantificar cuales, cuántos y donde se utilizarán los anteriores elementos ITS para que los mismos se incluyan dentro de las cantidades del proyecto a diseñar e incluirlos dentro del presupuesto del proyecto nuevo a construir.

3.2.9 CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los documentos oficiales que establecen las especificaciones del contenido de este volumen son los manuales técnicos publicados por la Entidad tales como: Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, Manual de Señalización Vial, Manual de Drenaje para Carreteras, etc.

8
Yca

El Consultor deberá establecer las limitaciones encontradas durante el proceso de diseño, que desvirtúen el objetivo trazado inicialmente, en lo pertinente a garantizar los criterios de diseño, la comodidad y seguridad de los usuarios de la vía.

Deberá establecer los principales resultados obtenidos para el proyecto, así como un resumen descriptivo de las obras principales.

El Consultor debe formular las recomendaciones a tener en consideración durante la etapa de construcción.

Por lo general la operación vial, en distintos momentos y sitios, puede generar accidentes. El objeto fundamental del *Estudio de Seguridad Vial y Señalización* es la prevención de la accidentalidad, que desde luego no depende exclusivamente de este aspecto. No obstante, la calidad y pertinencia técnica de la señalización en un proyecto vial, puede contribuir a la mitigación de los riesgos de accidentalidad y todas sus consecuencias para conductores, vehículos, peatones y para la sociedad en general.

La aplicación de la *Ingeniería de Tránsito* a la definición precisa de todos los elementos de señalización que pueden hacer más segura la operación de una vía, debe poder realizarse con algún criterio de "redundancia" a efecto de guardar y cumplir con todos lo indicado en el Manual de Señalización Vial adoptado por las autoridades colombianas y vigentes a la fecha de elaboración de los estudios..

El objetivo final de estudio de seguridad vial es lograr que el proyecto que se estudia pueda registrar en el futuro un incremento en los indicadores de seguridad para el tránsito. Las estadísticas demuestran una íntima relación de la frecuencia y gravedad de los accidentes con los volúmenes de tránsito, las velocidades y las condiciones de la vía. Por esta razón el propósito último de un buen diseño vial en cuanto a sus especificaciones geométricas y de señalización es disminuir el factor de riesgo que pueda representar las deficiencias de la propia vía y de su operación.

La utilización del "estado del arte" en el control y la operación de las vías mediante la implementación de "*sistemas inteligentes*" debe ser contemplada en sus muchos alcances y funcionalidades para disminuir la accidentalidad y por ende aumentar la seguridad de la vía.

3.2.10 ANEXO. PLANOS

Sin perjuicio de lo establecido en el capítulo 9 del Manual de Diseño geométrico, se recomienda elaborar los planos requeridos para el proyecto que considere el consultor, considerando como mínimo los siguientes:

Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including the letters 'SU' and 'VCC'.

3.2.10.1.1 Ubicación geográfica del proyecto

Se presentará un plano en donde se muestre la ubicación del proyecto respecto a la región y el contexto nacional, en Planchas de 1.0 X 0.7 m.

3.2.10.1.2 Reducido del proyecto

Se presentará a escala 1:25.000 en los formatos planta- perfil y debe contener:

Reducido de la planta

- Distribución de planchas de localización del proyecto con su respectiva numeración.
- Abscisado cada 5 kilómetros.
- Referencia detallada de las abscisas de iniciación y terminación del proyecto.
- Localización con sus respectivos nombres de ríos y quebradas de importancia.
- Ubicación y nombre de accidentes geográficos, municipios y corregimientos que tengan comunicación con el proyecto.
- Orientación del proyecto (norte- sur)
- Esquema de la sección transversal típica

Reducido del Perfil

- Perfil longitudinal del terreno
- Localización de puentes, pontones, muros y obras complementarias.
- Pendientes del proyecto
- Abscisado cada 5 km.
- Resumen de cantidades de obra

3.2.10.1.3 Planos topográficos

Planos de poligonal

- Ubicación de Deltas-BMs
- Cuadro de Coordenadas y cotas corregidas de cada vértice.

Puntos levantados

- Representación de cada uno de los puntos levantados a lo largo del proyecto

Handwritten signature or initials in the bottom left corner.

3.2.10.1.4 Planos de diseño

Se presentarán planos en los formatos planta- perfil o independiente planta y perfil de acuerdo a las condiciones topográficas del proyecto.

Planos Generales

Se presentaran los planos generales de diseño como curvas típicas, criterios de diseño de retornos y carriles especiales, accesos, etc.

Planta

Escala 1:1.000

- Eje del proyecto rotulado con abscisas cada 20 m, líneas de marca cada 10 m y abscisa de los puntos singulares.
- Borde de Ancho de calzada proyectada
- Borde de Ancho de zona
- Línea de Chaflán
- Sección transversal típica

Se presentarán las secciones mixtas, en corte o lleno, según sea el sector y deberá contener:

- Ancho de calzada.
- Bermas.
- Pendientes transversales.
- Dimensiones de la cuneta.
- Taludes de Corte y Lleno.

- Cuadro de Especificaciones.
 - Tipo de tránsito (TL, TM, TP)
 - TPD
 - Índice de clasificación
 - Velocidad de diseño
 - Calzada
 - Bermas
 - Corona
 - Separador
 - Pendiente máxima y Mínima
 - Radios mínimos
 - Curvas verticales (longitud mínima)
 - Distancia de velocidad de parada
 - Distancia de velocidad de paso
 - Ancho de estructura
 - Gálbo

Handwritten notes:
2
3
4
5

- Ubicación de D-BMs y Cuadro de Coordenadas con cada uno de los vértices que aparecen en el plano.
- Escalas gráficas.
- Elementos de curvaturas del proyecto, incluye coordenadas de los PI.
- Diagrama de peraltes.
- Localización de alcantarillas, pontones, puentes y muros proyectados.
- Cunetas revestidas con indicaciones de su entrega y descole.
- Localización de filtros y entregas.
- Zonas de inestabilidad geotécnica.
- Abscisados cada 1000 m., con indicación del km, dentro de un círculo.
- Nombres de los ríos y quebradas, indicando sentido de las aguas.
- Nombres de propietarios

Perfil longitudinal

Escalas H 1:1.000 V 1:100

- Perfil de terreno existente por el eje y la media banca superior e inferior
- Proyecto de rasante con indicación de pendientes
- Elementos de curvas verticales (Abscisas, cotas de PIV, Longitud, K)
- Transición de peralte.
- Localización de sondeos y sus correspondientes perfiles estratigráficos.
- Localización de alcantarillas, pontones, puentes y muros proyectados.
 - Nombres de ríos y quebradas
 - Muros de contención
 - Movimiento de tierra cada 100 m.

Secciones Transversales

Las Secciones Transversales del estudio, se deben presentar en archivo gráfico y deben contener:

- Escalas horizontal y vertical 1:100.
- Se presentarán cada 10 metros
- Indicar en cada sección la abscisa, las cotas de rasante y del terreno natural, así como el área y volumen de corte y/o de terraplén de la sección y acumulado.

Planos de Señalización

Los planos de señalización del estudio, se deben presentar en archivo gráfico y deben contener Escalas horizontal y vertical 1:1000 para corredores y 1:500 para intersecciones.

Handwritten marks:
A small mark resembling the number '8' or a similar symbol.
Below it, the initials 'Yw' and 'SM' written in cursive.

3.2.10.1.5 Carteras del proyecto y de replanteo

Se deberá presentar los listados contenidos en el Manual de Diseño Geométrico para Carreteras del INVIAS vigente; los cuales entre otros son:

Carteras de Topografía

- Carteras de Levantamientos de Campo
- Calculo de Coordenadas
- Carteras de Poligonal
- Carteras de Nivelación
- Certificados de Calibración de Equipos

Carteras de Diseño

- Cartera de Alineamiento Horizontal.
- Cartera de Alineamiento Vertical
- Cartera de Rasantes y peraltes (*Eje: Abscisa y Cota – Borde Izquierdo: Peralte, Distancia y Cota - Borde Derecho: Peralte, Distancia y Cota*).
- Replanteo de la totalidad de la sección transversal.
- Cartera de Chaflán
- Cartera de Movimiento de Tierras.
- Análisis de Movimiento de Tierras.
- Listado de Análisis de visibilidad.

3.3 VOLUMEN III. GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA

El Informe Final de los estudios de geología para ingeniería y geotecnia a nivel de Fase III, deberá considerar los siguientes capítulos:

CAPÍTULO 1 OBJETIVO Y ALCANCES

CAPITULO 2 GENERALIDADES.

CAPÍTULO 3 DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA

CAPÍTULO 4 ESTUDIO DE ANTECEDENTES

CAPÍTULO 5 ESTUDIOS DE CAMPO

CAPÍTULO 6 ESTUDIO GEOLÓGICO DETALLADO DEL ALINEAMIENTO

CAPÍTULO 7 ESTUDIOS DE FUENTES DE MATERIALES

CAPÍTULO 8 ESTUDIO DE TÚNELES

del 2
2 y 6m

CAPÍTULO 9 ESTUDIO DE PONTEADEROS

CAPÍTULO 10 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CAPÍTULO 11 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAPÍTULO 12 INFORME DE GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA FASE III.

ANEXOS

3.3.1 CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES

3.3.1.1 Objetivo

El Consultor deberá presentar el resultado de los estudios, que permitan la definición de las características del proyecto y determinar mediante una evaluación y análisis detallados, los aspectos de estabilidad y seguridad, clasificación de excavaciones para pago, sitios establecidos para el suministro de materiales de construcción y de disposición de materiales sobrantes.

El propósito de los estudios detallados a nivel de Fase III, es la definición de las características geológicas de Ingeniería del proyecto.

3.3.1.2 Alcances

Los estudios deben determinar mediante una evaluación y análisis detallados, a escala 1: 2.000, los aspectos de estabilidad y seguridad de las áreas donde se desarrollará la vía, la clasificación de excavaciones para pago, los sitios establecidos para el suministro de materiales de construcción y los sitios para disposición de materiales sobrantes. Además, comprenderá la investigación geológica de Ingeniería en los túneles y ponederos.

Los estudios deben satisfacer los siguientes requisitos:

- Proponer los taludes más favorables para garantizar condiciones adecuadas de estabilidad de las explanaciones, fundación de los terraplenes, otras estructuras, estabilidad para las diferentes zonas de comportamiento homogéneo, teniendo en cuenta las posibles fuentes de amenaza o riesgo.
- Complementar en detalle la investigación geológica y geotécnica en túneles, zonas inestables, ponederos, fuentes de materiales y botaderos identificados en la zona del corredor del proyecto.

4
yu
sol

- Recomendar los sitios apropiados de explotación de materiales de construcción, los cuales cumplan las normas de calidad, a menor costo y acorde con la viabilidad ambiental.
- Recomendar los sitios apropiados para disponer los materiales sobrantes y el manejo de los mismos de acuerdo con lo estipulado en el EIA.
- Efectuar la más acertada estimación posible del costo por los movimientos de tierras, con base en una adecuada clasificación de los materiales para pago.
- Recomendar la necesidad de introducir mejoras al proyecto desde el punto de vista geométrico acorde con las condiciones geológicas más favorables para realizar los cortes, y en concordancia con los riesgos y amenazas evaluadas.
- Definir de manera conjunta con la geotecnia la localización más adecuada para adelantar los trabajos de exploración de campo mediante la realización de perforaciones mecánicas en los sitios inestables, corredor del proyecto, fuentes de materiales, sitios de disposición de sobrantes, sitios de ponteaderos, etc.

3.3.2 CAPÍTULO 2. GENERALIDADES

En este capítulo el consultor presentará la localización del proyecto, ubicación de los sitios a evaluar y comentará brevemente los propósitos contractuales, etapas y alcances de los estudios.

3.3.3 CAPÍTULO 3. DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA UTILIZADA

3.3.4 CAPÍTULO 4. ESTUDIO DE ANTECEDENTES

Este capítulo comprenderá el análisis y condensación de toda la información disponible en relación con el proyecto y cubrirá entre otros los siguientes aspectos: Geología y suelos, vegetación, clima y uso de la tierra, geología para ingeniería, geotecnia, riesgo sísmico y volcánico y estudio de impacto ambiental.

El consultor clasificará toda esta información según su procedencia y entregará un resumen detallado de todos los antecedentes relacionados directa e indirectamente con el proyecto.

SML
D
YCE
3

3.3.5 CAPÍTULO 5. ESTUDIOS DE CAMPO

Los estudios relacionados en este capítulo se presentarán de acuerdo a los alcances señalados, con reconocimiento geológico y geotécnico de superficie, exploración del subsuelo, ensayos "in situ" o en el laboratorio de tal manera que se tenga la caracterización geológica del corredor, de los sitios inestables en particular, se identifiquen las fuentes de materiales, los sitios de disposición de sobrantes y las condiciones geológicas particulares de los sitios de ponedero.

3.3.6 CAPÍTULO 6. ESTUDIOS DE FUENTES DE MATERIALES

3.3.6.1 Objetivo y alcance

Este capítulo se refiere a la localización, selección, ubicación y clasificación de fuentes de materiales para la construcción de la estructura del pavimento, concretos estructurales, terraplenes, pedraplenes y otros usos y al acopio de información necesaria para obtener los permisos de explotación ante las autoridades competentes, teniendo en cuenta los criterios y requisitos establecidos en el numeral correspondiente del Volumen - Estudio de Impacto Ambiental – EIA.

Este capítulo se refiere a la localización, selección, ubicación y clasificación de fuentes de materiales para la construcción de la estructura del pavimento, concretos estructurales, terraplenes, pedraplenes y otros usos y al acopio de información necesaria para obtener los permisos de explotación ante las autoridades competentes, teniendo en cuenta los criterios y requisitos establecidos en el numeral correspondiente del Volumen - Estudio de Impacto Ambiental – EIA.

3.3.6.2 Información básica

Se harán mapas geológicos a escala 1:2,000 de cada fuente potencial de materiales de construcción. El mapa geológico se preparará a nivel de afloramiento, con estaciones geológicas, contactos entre unidades litoestratigráficas, posición estructural, orientación de diaclasas, meteorización, y resistencia de los suelos y rocas. La localización de las estaciones geológicas se realizara con las coordenadas Magna-Sirgas del levantamiento topográfico detallado del proyecto.

La resistencia de suelos y rocas se determinará con el Índice de Resistencia Geológica descrito por Marinós et al. (2005).

Se deberán realizar las excavaciones necesarias por medio de apiques, trincheras, y perforaciones corazonadas para determinar los espesores disponibles de materiales y obtener las muestras representativas. Se

8
sul yca

prepararán columnas estratigráficas de las diversas unidades. Se harán cortes geológicos verticales. Se harán las descripciones detalladas de los afloramientos, apliques, trincheras y corazones de suelo y roca de las perforaciones.

3.3.6.3 Cálculo de recursos y reservas

Se denomina recurso de materiales de construcción una cantidad de roca o de arena o grava natural que pueda ser empleada en la construcción de la estructura del pavimento, concreto estructural, terraplenes y pedraplenes, para obras de Ingeniería. Se entienden por reservas la porción de los recursos identificados que pueden ser explotables económica y legalmente. Las reservas se clasifican de acuerdo con el grado de certeza geológica sobre su existencia, en reservas posibles, reservas probables y reservas probadas. Las reservas posibles o inferidas, son aquellas cuyas estimaciones cuantitativas se basan principalmente en conocimientos amplios sobre el carácter geológico del cuerpo de material, para lo cual hay pocas muestras o mediciones, si es que las hay. Las estimaciones se basan en una continuidad o repetición hipotética de algunas evidencias geológicas como comparaciones con depósitos o yacimientos de tipo similar. Las reservas probables o indicadas, son aquellas cuyos tonelajes se calculan en parte por medio de mediciones, y en parte con base en proyecciones a distancias razonables según los indicios geológicos. En este caso, los sitios disponibles para inspección, medición y toma de muestras están demasiado espaciados o son inadecuados para poder delimitar plenamente los cuerpos de materiales pétreos. Las reservas probadas o medidas son aquellas cuyo tonelaje se ha calculado utilizando las dimensiones que se aprecian en afloramientos, trincheras, labores mineras y perforaciones. Los lugares de inspección, muestreo y medición se espacian con tal proximidad que el carácter geológico del cuerpo se define con exactitud.

Se calcularán los volúmenes de recursos y reservas de materiales, con el mapa geológico y cortes geológicos verticales en serie.

3.3.6.4 Caracterización de materiales

Con las muestras representativas se deberán realizar todos los ensayos de laboratorio contemplados en las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y los procedimientos de las Normas de Ensayos de Materiales para Carreteras del INVIAS vigentes a la fecha de los diseños, incluyendo el estudio petrográfico de secciones delgadas con el fin detectar la presencia de compuestos que pudieran atentar contra la durabilidad y buen comportamiento de los materiales como parte de la estructura del pavimento.

Handwritten signature and initials:
del
4/11
JCW

3.3.6.5 Proyecto de explotación

Un Ingeniero de Minas debe desarrollar el proyecto de explotación de la fuente de materiales, definiendo el acceso, el sistema de explotación, el descapote, los niveles de explotación, la trituración y clasificación, los equipos e instalaciones, los productos, y costos.

3.3.6.6 Informe de fuentes de materiales

El informe a nivel de Fase III de Fuentes de Materiales debe resumir toda la información generada por el estudio de cada una de las fuentes potenciales para la construcción de la carretera.

3.3.7 CAPÍTULO 7. ESTUDIO DE TÚNELES

El estudio de túneles es un trabajo multidisciplinario llevado a cabo entre otros por ingenieros de vías, ingenieros especialistas en túneles, topógrafos, geólogos, ingenieros geotecnistas, geofísicos, hidrogeólogos, perforadores y auxiliares varios.

El trabajo comprende las siguientes actividades de campo o de oficina para cada proyecto de túnel: análisis de información existente; topografía; geología; sísmica; perforaciones; caracterización geomecánica; corte geológico longitudinal; estabilidad de taludes en portales; hidrogeología; clasificación geomecánica, informe de geología para ingeniería; diseño final; cantidades de obra, presupuesto y tiempo de construcción.

3.3.7.1 Análisis de información existente

Se compilará y analizará toda la información existente sobre el proyecto de túnel correspondiente, en particular los informes geológicos de las Fases I y II.

3.3.7.2 Topografía

Se hará el levantamiento topográfico con estación total en el campo, de una franja de 200 m de ancha y de la longitud total del túnel proyectado, en escala 1: 1.000 con curvas de nivel cada 1 m. El trabajo incluye primero todos los detalles topográficos, y luego la localización de las estaciones geológicas, las líneas sísmicas, los apiques y las perforaciones. Se fijarán mojones de referencia amarrados al sistema de coordenadas y cotas del IGAC.

De cada uno de los portales se harán levantamientos topográficos a escala 1: 500 con curvas de nivel cada 0,50 m.

8
Yca

3.3.7.3 Geología

Inicialmente se hará el estudio de los informes geológicos de reconocimiento y preliminares, con mapas y secciones a escalas 1:25.000 y 1: 5.000. Luego se hará la exploración geológica de campo, a nivel de afloramiento, a escala 1: 2.000, describiendo en cada estación geológica la litología, la orientación estructural, el diaclasamiento, la meteorización y la resistencia geológica. Se determinará el contacto entre las diversas unidades litostratigráficas, su orientación, los ejes de las estructuras y las fallas. Se ubicarán las áreas de inestabilidad, escarpes de deslizamiento, zonas de reptación, grietas, etc. Se hará la localización de zonas de humedad, manantiales, aljibes y pozos de agua, el nivel del agua subterránea en los mismos, su caudal y la calidad química del agua. Se llevará a cabo el estudio estadístico de las discontinuidades, su orientación, espaciamiento, relleno y condición, según las normas de la Sociedad Internacional de Mecánica de Rocas. De cada unidad litostratigráfica se harán secciones delgadas para descripción petrográfica.

De cada portal se harán el estudio geológico detallado a escala 1: 500.

Se prepararán mapas geológicos, columnas estratigráficas y cortes geológicos verticales transversales y longitudinales al eje del túnel, y el informe correspondiente.

3.3.7.4 Sísmica

Dependiendo de la extensión del proyecto de túnel se definirá el número de líneas de sísmica de refracción de 110 m de longitud cada una. Se usará un sismógrafo portátil con tomas para 12 geófonos espaciados 10 m entre sí, empleando un explosivo químico de clorato de potasio, aluminio y antimonio. Para cada línea sísmica se realizarán cinco disparos, así: uno en cada extremo, uno en el centro de la línea, y uno más allá de cada extremo. Este método permite una interpretación detallada y una medida de la velocidad sísmica en la roca en toda la sección, de manera que se puedan detectar cambios laterales de velocidad, los cuales puedan asociarse con fallas o zonas de mayor fracturamiento o meteorización. La interpretación se hará con métodos manuales y de computador. El resultado final consistirá en unos perfiles detallados de velocidades sísmicas, correspondientes a los ejes de las líneas seleccionadas, junto con un informe donde se incluirá la correlación de las velocidades encontradas con los materiales o formaciones geológicas presentes en la zona del estudio geofísico.

3.3.7.5 Perforaciones

El número y longitud de las perforaciones dependerá de la extensión de los túneles. Se emplearán taladros con máquina de alimentación hidráulica, con

Handwritten signature/initials

los accesorios y equipo auxiliar correspondiente, para perforar mediante percusión y lavado en suelos o mediante rotación con corona de diamante en rocas, hasta una profundidad de 300 m.

La obtención de corazones de roca no alterados de buena calidad solamente se puede lograr si el perforador es experto y si está usando equipo de primera calidad. Consecuentemente el contrato de perforación debe apuntar al recobro en el lugar de la longitud perforada. El geólogo supervisor debe vigilar que el equipo sea el requerido para la obra, esté en óptimas condiciones de trabajo, y que sea usado correctamente. Un buen recobro en terreno fracturado depende de la aplicación del empuje correcto a la broca de perforación en rotación. La tasa de avance fija que suministra una máquina de alimentación de tornillo significa altas presiones sobre la broca de diamante en formaciones duras. En las formaciones blandas, la presión sobre la broca será muy baja pero el progreso lento de la broca permitirá que el material blando sea erosionado por el chorro de agua. En contraste, una máquina de alimentación hidráulica siempre mantendrá el mismo empuje y permitirá que el taladro se mueva rápidamente a través de formaciones blandas y por ende minimizando la erosión. El objetivo de perforaciones estructurales es recobrar corazones no alterados, en los cuales se puedan medir las características estructurales del macizo. Esto puede lograrse o bien con el uso de barriles tomamuestras de tubo múltiple o por el uso de barriles de gran diámetro. En un barril de tubo múltiple, los tubos o el tubo están montados sobre una balnera para que permanezcan estacionarios mientras el tubo externo, el que lleva la broca de diamante, va rotando. El corazón cortado por la broca, se aloja dentro del barril que no gira, donde permanece hasta que se saca el tomamuestras del hueco. La remoción del corazón del barril es la parte más crítica de la operación. El sistema más aconsejable es usar un barril interno con hendedura, el cual se separa del conjunto tomamuestras con el corazón dentro y luego se abre para revelar la muestra, no disturbada o alterada. A veces contiene un forro plástico o metálico delgado para soportar el corazón cuando éste se traslada a la caja de muestras. La experiencia demuestra que entre más diámetro tenga el corazón el recobro es mayor, y por ello se recomienda perforar en diámetro NQ o HQ en los estudios de túneles.

Si el macizo que se estudia contiene múltiples fallas y fracturas subverticales, es conveniente hacer varias perforaciones subhorizontales, sobre todo en los portales, que es donde necesitamos la mejor información posible. Los equipos deben ser capaces de taladrar inclinados unos 150 m desde la plataforma de perforación.

El programa de perforaciones contempla la descripción geológica detallada de todos los corazones. Se ejecutarán todas las labores de perforación y muestreo bajo la supervisión del geólogo residente, con el fin de obtener el mayor recobro posible y muestras de alta calidad representativas del estado

*Y...
5/11*

Inalterado del material. Hay que seleccionar brocas de diamante adecuadas para las litologías que se investigan. Se controlarán y registrarán por el perforador en formularios especiales los parámetros que incidan en la calidad del recobro y que contribuyan a la adecuada caracterización del material, tales como, agua de lavado, lodos, niveles de agua, fugas de agua, temperatura del agua, presiones, tiempos y longitudes de perforación. El nivel del agua se medirá diariamente con sonda eléctrica. Se suministrarán y referenciarán cajas portanúcleos metálicas de 4.0 m de capacidad máxima. Se guardarán y preservarán los núcleos recobrados en estas cajas en la secuencia correcta según la norma ASTM D2113, colocando separadores entre cada barrenada e identificando claramente la profundidad respectiva. Los corazones serán descritos en el sitio por el geólogo dentro de sus cajas y posteriormente se tomarán muestras de ellas para análisis completos de laboratorio. En las perforaciones de suelos se harán ensayos de penetración normalizada, cada 1.50 m o cuando se presenten cambios en el material que se está perforando, empleando muestreador de cuchara partida, siguiendo los procedimientos de las normas I.N.V.E.-101 hasta I.N.V.E.-107 y subsiguientes, que tengan relación con los suelos, en la perforación y en el análisis de laboratorio. Se efectuará el recobro de núcleos en todas las perforaciones en roca, empleando técnicas y procedimientos de perforación que garanticen el mayor porcentaje de recobro posible, siguiendo la norma I.N.V.E.-108.

Una vez terminada cada perforación se harán ensayos de permeabilidad Lugeon cada tres metros, con tres presiones diferentes, siguiendo las normas de la Sociedad Internacional de Mecánica de Suelos.

Finalmente, se instrumentarán las perforaciones revistiendo con tubería PVC perforada para formar piezómetros tipo Casagrande, hasta dos de ellos en algunas perforaciones y extensómetros en varias de ellas. Con el fin de evitar accidentes y destrozos de la instrumentación, los pozos estarán provistos de tapas debidamente marcadas.

3.3.7.6 Caracterización geomecánica

La caracterización geomecánica de las diversas unidades geológicas a lo largo del túnel se basará en la ejecución de los siguientes ensayos de laboratorio. Sobre suelos, para la estabilidad de los portales, y sobre rocas, para la excavación y estabilidad del túnel, bajo las respectivas normas del INVIAS, ASTM y la Sociedad Internacional de Mecánica de Rocas ISRM:

Ensayos sobre suelos: humedad natural, peso unitario, lavado sobre tamiz 200, límites líquido y plástico, compresión confinada, corte directo, y expansividad.

Ensayos sobre rocas: carga puntual, ensayo brasilero, corte directo en núcleos precortados, resistencia a la compresión máxima, resistencia a la compresión máxima con un deformímetro, resistencia a la compresión máxima con dos deformímetros, resistencia a la compresión máxima con deformímetros y ciclos de carga, preparación de núcleos, peso unitario, descripción petrográfica de rocas, dureza y abrasividad de rocas.

Un Ingeniero geotecnista será el responsable de la caracterización geomecánica, la selección de muestras de suelos y de rocas. La información de campo, de laboratorio y de oficina será procesada y a partir de ella se elaborarán los cálculos y análisis de las propiedades geomecánicas de los materiales, los cuales se presentarán en formatos y cuadros adecuados para su fácil interpretación.

3.3.7.7 Corte geológico longitudinal

Empleando la información geológica de superficie, los perfiles sísmicos, las descripciones geológicas de las perforaciones y la información geomecánica, se preparará el corte geológico longitudinal. Tendrá la sectorización por tramos con estructura, litología y propiedades geomecánicas uniformes.

3.3.7.8 Estabilidad de taludes en los portales

Empleando la información geológica de superficie y del subsuelo, y la información geomecánica, se hará el estudio de la estabilidad geotécnica de los dos portales.

3.3.7.9 Hidrogeología

Con base en el estudio geológico, los datos de las perforaciones y las pruebas de permeabilidad Lugeon, se hará el análisis de las condiciones del agua subterránea del proyectado túnel. Comprenderá la clasificación hidrogeológica de las unidades de suelo y roca, la localización del nivel potenciométrico a lo largo del eje del túnel y la dirección de los flujos. Se preparará un mapa hidrogeológico a escala 1: 2.000 del proyecto de túnel y un Corte Hidrogeológico Longitudinal a escala 1: 2.000. Incluye un cálculo de caudales de agua en litros por segundo por metro (lps/m) de avance, para cada tramo estructural del túnel.

El programa de monitoreo de aguas subterráneas para efectos ambientales tiene por objetivo determinar el comportamiento y manejo adecuado de las aguas subterráneas en el sector del túnel, mediante análisis periódicos de los niveles y la calidad química de las aguas. Los impactos a controlar son los cambios en los niveles y en la calidad química de las aguas subterráneas, por efecto de la construcción del túnel. Antes de iniciar la construcción de la obra del túnel se medirá con sonda eléctrica el nivel del agua subterránea en

8

ya

cada uno de los piezómetros construidos durante la investigación de Fase III y se tomarán muestras de agua de los piezómetros de los portales. Las muestras se analizarán en laboratorios ambientales para DBO, DQO, acidez total, cloruros, carbonatos, dureza total, grasas y aceites, hierro total, nitrógeno total, pH, sulfatos, conductividad y temperatura. En el campo se determinarán temperatura, conductividad, pH y oxígeno disuelto. Se realizarán medidas periódicas, cada mes, en cada uno de los piezómetros, y se tomarán muestras periódicas, cada dos meses, en los piezómetros de los portales. Como patrón de comparación para los niveles y los análisis químicos, se tiene el estado inicial del agua subterránea durante la primera medida de niveles y el primer muestreo. Las siguientes medidas y muestreo demostrarán si hay o no afectación por las obras del túnel.

3.3.7.10 Clasificación geomecánica

Se hará la valoración geomecánica usando las Clasificaciones de Masas Rocosas Diaclasadas de Bieniawski y Barton (Bieniawski, 1989). Con el Corte Geológico Longitudinal para la Clasificación RMR de Bieniawski en cada tramo estructural y para cada orientación del eje del túnel, se determinará y valorará la resistencia a la compresión Inconfinada de la roca Intacta, el Índice de calidad en testigos de perforación RQD, el espaciamiento de las discontinuidades, la condición de las discontinuidades, el agua subterránea y la orientación de las discontinuidades. Para la Clasificación Q de Barton, en cada tramo estructural y para cada orientación del eje del túnel, se determinará y valorará el Índice de calidad en testigos de perforación RQD, el número de juegos de diaclasas, la rugosidad del juego de diaclasas o discontinuidad más desfavorable, el grado de alteración o relleno a lo largo de la diaclasa más débil, la infiltración del agua al túnel y las condiciones de esfuerzo.

3.3.7.11 Informe de geología para Ingeniería

Toda la información precedente se compendiará y analizará en el informe de geología para ingeniería del túnel. Este servirá de base para los diseños finales del túnel, las cantidades de obra, los estimativos de tiempo de construcción y el presupuesto.

3.3.7.12 Diseño final

Los ingenieros de túneles y los ingenieros de vías, con el aporte de otros especialistas harán el diseño de los portales, los sistemas de construcción, y los sistemas de soporte requeridos en los diferentes tramos del túnel, con toda la información geológica y geotécnica generada.

En el sector de los portales se analizarán alternativas y darán recomendaciones para disminuir o evitar el riesgo por deslizamientos y las obras correctivas necesarias en los puntos críticos.

3.3.8 CAPÍTULO 8. ESTUDIO DE PONTEADEROS

3.3.8.1 Objeto y alcance

En la Fase III se deben diseñar puentes o viaductos sobre cursos importantes de agua o sobre terrenos que no soportan una carretera por su superficie. Los estudios geológicos de Ingeniería deben aportar toda la información necesaria para asegurar la construcción estable de los puentes o viaductos y su funcionamiento.

3.3.8.2 Análisis de información existente

Para comenzar, hay que compilar y analizar toda la información geológica y geotécnica existente sobre el ponedero, junto con los mapas topográficos, fotografías aéreas, imágenes de satelitales, batimetría, etc.

3.3.8.3 Estudio de la geología regional

Hay que definir el marco geológico del área de 10 km circundante del ponedero, en cuanto a unidades litoestratigráficas, estructuras y la historia geológica. Se debe contar con un mapa geológico regional a escala 1: 5.000 y cortes geológicos generales a la misma escala, preparado con base en fotogeología y control de campo. El estudio geológico preliminar ya hecho durante la Fase II se debe utilizar para la parte central del nuevo mapa, continuando con la misma metodología que se empleó en su preparación.

3.3.8.4 Estudio geomorfológico del ponedero

Se debe estudiar la evolución del río en el ponedero y sus actuales tendencias de dinámica fluvial mediante el análisis cuidadoso de mapas y fotografías aéreas a lo largo de tiempo. Debe disponerse de una serie larga de fotografías aéreas, en lo posible de 50 años. Hay que hacer mapas geomorfológicos detallados a escala 1:2.000 de cada fecha.

3.3.8.5 Estudio de la geología local

El geólogo de Ingeniería hará el estudio geológico detallado a escala 1: 2.000 de los sitios de ponederos. El mapa geológico se preparará a nivel de afloramiento, con estaciones geológicas, contactos entre unidades litológicas, posición estructural, orientación de diaclasas, meteorización, escarpes de deslizamiento, grietas, áreas de reptación, manantiales y demás



características geológicas. La localización de las estaciones geológicas se hará con base en las coordenadas Magna-Sirgas del levantamiento topográfico detallado. La resistencia de los suelos y rocas se determinará con el Índice de Resistencia Geológica (Marinos et al., 2005).

Es necesario que se haga parte de la exploración geológica por río, recorriéndolo en una lancha a motor.

Se excavarán los apliques y trincheras necesarias para describir los suelos y la meteorización de las rocas. Si se requiere, se harán algunos sondeos eléctricos verticales, líneas sísmicas de refracción, sondeos con georadar y perforaciones corazonadas, para investigar en detalle el subsuelo en algunos lugares.

El número y longitud de las perforaciones dependerá de la geología del sector del ponedero y de la profundidad del cauce del río. Algunas de las perforaciones se harán en tierra firme en las aproximaciones del puente, y varias de las perforaciones habrá que hacerlas desde plataformas flotantes o ancladas sobre el fondo del río. Se emplearán taladros con máquina de alimentación hidráulica, con los accesorios y equipo auxiliar correspondiente, para perforar mediante percusión y lavado en suelos o mediante rotación con corona de diamante en rocas.

El programa de perforaciones contempla la descripción geológica detallada de todos los corazones. Se ejecutarán todas las labores de perforación y muestreo bajo la supervisión del geólogo residente, con el fin de obtener el mayor recobro posible y muestras de alta calidad representativas del estado inalterado del material. Hay que seleccionar brocas de diamante adecuadas para las litologías que se investigan. Se controlarán y registrarán por el perforador en formularios especiales los parámetros que incidan en la calidad del recobro y que contribuyan a la adecuada caracterización del material, tales como, agua de lavado, lodos, niveles de agua, fugas de agua, temperatura del agua, presiones, tiempos y longitudes de perforación. El nivel del agua se medirá diariamente con sonda eléctrica. Se suministrarán y referenciarán cajas portanúcleos metálicas de 4.0 m de capacidad máxima. Se guardarán y preservarán los núcleos recobrados en estas cajas en la secuencia correcta según la norma ASTM D2113, colocando separadores entre cada barrenada e identificando claramente la profundidad respectiva. Los corazones serán descritos en el sitio por el geólogo dentro de sus cajas y posteriormente se tomarán muestras de ellas para análisis completos de laboratorio. En las perforaciones de suelos se harán ensayos de penetración normalizada, cada 1.50 m o cuando se presenten cambios en el material que se está perforando, empleando muestreador de cuchara partida, siguiendo los procedimientos de las normas I.N.V.E.-101 hasta I.N.V.E.-107 y subsiguientes, que tengan relación con los suelos, en la perforación y en el análisis de laboratorio. Se efectuará el recobro de núcleos en todas las perforaciones en roca, empleando técnicas y procedimientos de perforación

que garanticen el mayor porcentaje de recobro posible, siguiendo la norma I.N.V.E.-108.

Se harán las descripciones geológicas detalladas de los afloramientos, apiques, trincheras y corazones de suelo y roca de las perforaciones.

Los cortes geológicos verticales, a escala 1:2.000 integrarán toda la información del subsuelo obtenida con los estudios geofísicos y las perforaciones.

3.3.8.6 Estudio de las amenazas geológicas naturales

Es necesario definir qué amenazas geológicas naturales hay en el sitio del ponteadero y cómo afectarán el sitio de la nueva estructura. Por ejemplo, habría que estudiar la estabilidad del cauce debida a la dinámica fluvial del río, el hundimiento regional producto de subsidencia o elevación del nivel del mar y el grado de sismicidad de la región.

3.3.8.7 Informe de geología para Ingeniería del ponteadero

El informe de geología de Ingeniería de cada ponteadero debe tener el siguiente contenido:

- Introducción.
- Alcance.
- Geología Regional: Estratigrafía; Estructuras; Historia Geológica.
- Geología Local del Ponteadero: Morfología del Cauce; Estratigrafía; Estructuras; Geomorfología.
- Amenazas Geológicas; Estabilidad del Cauce; Sismicidad; Otras Amenazas.
- Referencias

3.3.9 CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El consultor presentará en este capítulo, en forma clara y concisa, un Informe Final de los Estudios Geológicos de Ingeniería de la Fase III con los resultados de toda la investigación geológica de la Fase III, así como las conclusiones y recomendaciones correspondientes a los aspectos tratados.

8
YCS

3.3.10 CAPÍTULO 10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bieniawski, Z.T., (1989), Engineering Rock Mass Classifications; 251 p., John Wiley & Sons, New York.

"Índice de Resistencia Geológica" [Marinos, V., Marinos, P. and Hoek, E., 2005, The Geological Strength Index - Applications and Limitations; Bulletin of Engineering Geology and the Environment, No. 64, pp.55-65].

"Descripción de Masas Rocosas Para Propósitos de Ingeniería": [The Geological Society Engineering Group Working Party "The Description of Rock Masses for Engineering Purposes", Quarterly Journal of Engineering Geology and Hydrogeology, (1977), Vol. 10, pp.355-388].

"Informe para El Registro de Corazones de Roca para Propósitos de Ingeniería": [The Geological Society Engineering Group Working Party Report on the Logging of Rock Cores for Engineering Purposes", Quarterly Journal of Engineering Geology and Hydrogeology, (1970), Vol.3, pp.1-24].

Marinos, V., Marinos, P. and Hoek, E., (2005), The Geological Strength Index - Applications and Limitations; Bulletin of Engineering Geology and the Environment, No.64, pp.55-65.

Newill, D. y Triviño, J., (1974), Evaluación de Terreno aplicado a la Ingeniería Vial en Colombia; Segundo Simposio Colombiano de Geotecnia e Ingeniería Geológica; MOP, Colombia, Bogotá, D.E.

Rengers, N., (1973), Principios de Ingeniería Geológica; CIAF, Bogotá, D.E.

Van Zuidam, R.A. and Van Zuidam-Cancelado, F.I., (1979), Terrain Analysis and Classification using Aerial Photographs; Vol.VII, Ch.6 of the ITC Textbook of Photo-Interpretation, 310 p., The Netherlands.

3.3.11 CAPÍTULO 11. INFORME DE GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA FASE III

El informe final de geología para ingeniería, diseño de carreteras Fase III, tendrá el siguiente contenido:

I- Introducción: Propósito y alcance del informe, Información Existente; Metodología.

II- Geología General: Unidades Geológicas; Historia Geológica; Estratigrafía; Composición y Textura de las Unidades de Rocas; Estructuras; Resistencia Geológica; Sismicidad, Zonas de Falla; Meteorización; Suelos; Erosión; Hidrogeología.

III- Geología Para Ingeniería: Unidades Homogéneas; Puntos Críticos; Ponteaderos; Túneles; Cortes Importantes en Roca y Taludes; Rellenos; Fenómenos de Inestabilidad y Medidas de Estabilización; Sitios de Puentes Corrientes y Alcantarillas; Fuentes de Materiales; Amenazas Geológicas Naturales; Trabajabilidad; Botaderos de Sobrantes; Cantidades de Obra.

IV- Referencias.

V- Conclusiones y Recomendaciones.

ANEXOS

Mapa de Localización del Proyecto

Mapas de las Fuentes de Materiales Estudiadas

Mapas Geológicos de Cada Fuente Escala 1: 2,000

Registro de Apliques y Trincheras de Cada Fuente de Materiales

Columnas Estratigráficas de Cada Fuente de Materiales Escala 1: 100

Registro de Perforaciones de Cada Fuente de Materiales

Cortes Geológicos de Cada Fuente de Materiales

Figuras del Proyecto de Explotación de Cada Fuente de Materiales

Petrografía de Secciones Delgadas de cada fuente de materiales

Mapas Geológicos de Cada Túnel Escala 1: 2.000

Cortes Geológicos Longitudinales de Cada Túnel Escala 1: 2.000

Mapas Geológicos de los Portales de Cada Túnel Escala 1: 500

Cortes Geológicos de los Portales de Cada Túnel Escala 1: 500

Columnas Estratigráficas de Cada Túnel Escala 1: 100

Registro de Apliques y Trincheras de Cada Túnel

Registro de Perforaciones de Cada Túnel

Perfiles de Líneas Sísmicas en los Túneles

Petrografía de Secciones Delgadas en los Túneles

Ensayos Geotécnicos de Laboratorio en Suelos y Rocas de Cada Túnel

Y. S. S.

Ensayos de Permeabilidad Lugeon en los Túneles

Mapa Hidrogeológico de Cada Túnel Escala 1: 2.000

Corte Hidrogeológico Longitudinal de Cada Túnel Escala 1: 2.000

Análisis Químicos de Calidad de Agua

Niveles de Agua Subterránea en Piezómetros

Clasificaciones Geomecánicas de Masas Rocosas Diaclasadas en los Túneles

Mapas Geológicos Regionales de Cada Ponteadero Escala 1: 5.000

Cortes Geológicos Regionales de Cada Ponteadero Escala 1: 5.000

Mapas Geomorfológicos de Cada Ponteadero por fechas

Mapas Geológicos Locales de Cada Ponteadero Escala 1: 2.000

Cortes Geológicos Locales de Cada Ponteadero Escala 1: 2.000

Registro de Apliques y Trincheras en cada ponteadero

Registro de Perforaciones de Cada Ponteadero.

3.4 VOLUMEN IV. ESTUDIO DE SUELOS PARA EL DISEÑO DE FUNDACIONES DE PUENTES Y OTRAS ESTRUCTURAS DE CONTENCIÓN

El Informe Final a nivel de FASE III sobre los estudios de suelos para el diseño de fundaciones de puentes y otras estructuras de contención deberá contener los siguientes capítulos:

- CAPITULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES
- CAPÍTULO 2. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN
- CAPITULO 3. TRABAJOS DE CAMPO
- CAPITULO 4. CARACTERÍSTICAS DEL SUBSUELO
- CAPITULO 5. ANÁLISIS DE SOCAVACIÓN
- CAPITULO 6 ANÁLISIS GEOTÉCNICO

su P ya

CAPITULO 7.	CONDICIONES ESPECIALES DEL SUBSUELO
CAPITULO 8.	OBRAS COMPLEMENTARIAS
CAPITULO 9.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES
ANEXOS	

3.4.1 CAPÍTULO 1.OBJETIVO Y ALCANCES

3.4.1.1 Objetivo

Comprende la realización de la exploración y caracterización detallada de los suelos en los sitios en que se ubicarán obras a lo largo del trazado, conforme los requerimientos para el desarrollo de los estudios a nivel de Fase III.

3.4.1.2 Alcances

Ejecutar mediante sondeos o perforaciones, la exploración del suelo de fundación de las obras proyectadas. Como complemento a estas investigaciones se podrán emplear métodos indirectos como sondeos geoelectricos o líneas sísmicas.

Las exploraciones que se lleven a cabo deberán ser suficientes para definir en los estratos conformados por suelo: Espesor de los estratos, clasificación e identificación de los suelos, propiedades de ingeniería pertinentes (resistencia al esfuerzo cortante, compresibilidad, rigidez, expansión o colapsabilidad). La profundidad de las perforaciones, las pruebas de laboratorio por realizar deberán cumplir con las exigencias establecidas en los capítulos 3 y 4 respectivamente.

3.4.2 CAPÍTULO 2. RECOPIACIÓN DE LA INFORMACIÓN

La información preliminar que debe recopilarse hace referencia a: Topografía y Diseño Geométrico, Geología, Hidráulica, Hidrología, Estructuras, Planos, Estudio de Impacto Ambiental y todo lo que se considere se debe incluir como estudios anteriores.

3.4.2.1 Descripción del proyecto

Ayudado en la visita de campo y con la información disponible, se hará una descripción general del proyecto desde el punto de vista geométrico, morfológico, incluyendo requerimientos estructurales de cada una de las estructuras proyectadas.

ya
du
T

3.4.3 CAPÍTULO 3. TRABAJOS DE CAMPO

Incluye todo lo relacionado con la descripción del tipo de perforaciones realizadas, su localización y abscisado, número y profundidad.

La definición de la ubicación de los sitios de exploración para los sitios de ponteadero deberá hacerse de manera conjunta con el desarrollo del estudio geológico. Por cada unidad de subestructura deberá realizarse una perforación, definiendo subestructura como parte del puente que recibe las cargas de la superestructura y las transmite a las fundaciones. De esta manera se requiere de la ejecución de por lo menos un sondeo por estribo y un sondeo por pila del puente.

En cada investigación se deberán realizar ensayos de penetración estándar (SPT) cada 1.50 m y donde la consistencia de los materiales lo permitan se recuperarán muestras inalteradas para la determinación de los parámetros de resistencia y deformabilidad del suelo.

En el informe del estudio de suelos deben anexarse todos los registros de perforación debidamente referenciados en cuanto a cotas y coordenadas.

3.4.4 CAPÍTULO 4. CARACTERÍSTICAS DEL SUBSUELO

Para determinar las características del subsuelo el Consultor deberá tener en cuenta la descripción geológica del sitio del proyecto indicando los tipos de rocas predominantes y su disposición estructural. Adicionalmente deberán realizarse ensayos de laboratorio como son Granulometría y Límites de Atterberg, humedad natural y de resistencia y deformación a lo largo del perfil del suelo entre otros.

Igualmente, se realizarán los ensayos necesarios para conocer la resistencia y deformación o compresibilidad del suelo de fundación, anexando los resultados y los resultados de resistencia de la roca (compresión simple) cuando se vaya a apoyar la cimentación en ella.

3.4.4.1 Perfil estratigráfico

Las muestras de suelo deberán clasificarse utilizando el sistema de clasificación de suelos (USC) (ASTHO) y las rocas se describirán incluyendo identificación, grado de fracturamiento y demás información útil desde el punto de vista de ingeniería, condensándola mediante los perfiles estratigráficos.

3.4.5 CAPÍTULO 5. ANÁLISIS DE SOCAVACIÓN

En el caso que se requiera este tipo de análisis, deben resumirse los resultados de los estudios hidráulicos, hidrológicos y de socavación contenidos en el volumen correspondiente, referidos al cálculo de la socavación general y local del cauce en el sitio del ponedero, presentando los resultados obtenidos, los cuales se tendrán en cuenta para definir el sistema de cimentación y su profundidad. Es importante que se tenga claridad del perfil de socavación a lo largo del eje del puente para la cimentación de cada uno de los apoyos.

3.4.6 CAPÍTULO 6. ANÁLISIS GEOTÉCNICO

En el análisis geotécnico, se requiere evaluar diferentes alternativas, recomendando la solución más viable, indicando el tipo y profundidad de la cimentación, previo análisis de la capacidad portante y deformación, al igual que las características geométricas de la cimentación; anexando la memoria de cálculo, incluyendo gráficas y toda aquella información que proporcione claridad al estudio.

El estudio geotécnico incluye además el análisis de estabilidad de las estructuras de contención, así como el análisis sísmico sobre las estructuras. En el caso de cimentaciones profundas se deberá efectuar un análisis de resistencia frente a cargas laterales.

3.4.7 CAPÍTULO 7. CONDICIONES ESPECIALES DEL SUBSUELO

En caso de que se detecten situaciones especiales del suelo de fundación, tales como la presencia de suelos orgánicos, expansivos, suelos susceptibles que licuefacción o cualquier otro estado que implique inestabilidad de la estructura, se indicará su ubicación y se proporcionarán recomendaciones específicas sobre el tratamiento que debe recibir este suelo en particular.

Igualmente, será necesario determinar las condiciones requeridas para garantizar las excavaciones temporales y permanentes para la implantación de la estructura proyectada, incluyendo las obras de contención que se requieran para tal fin.

3.4.8 CAPÍTULO 8. OBRAS COMPLEMENTARIAS

El Consultor recomendará obras complementarias que sean requeridas para el adecuado funcionamiento de la estructura, en las cuales deberá incluirse su diseño y planos requeridos.

Handwritten notes:
A
yes

3.4.9 CAPÍTULO 9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Se presentarán en forma sucinta, las características físicas del suelo y los parámetros de resistencia al corte y deformación utilizados en el diseño al igual que los resultados alcanzados en el estudio referentes a: tipo, profundidad y cota de cimentación, dimensiones y número de elementos, magnitud de la profundidad de socavación, valor de la capacidad portante y parámetros de deformación vertical y horizontal.

Se darán recomendaciones del proceso constructivo y de cualquier otro aspecto que se considere conveniente para cumplir satisfactoriamente con el objetivo del proyecto.

3.4.10 ANEXOS

- Esquema de Localización de las perforaciones.
- Registros de perforaciones.
- Resultados de ensayos de laboratorio e in situ.
- Memorias de cálculo: Análisis de estabilidad, Diseños de obras complementarias.
- Planos topográficos, geológicos y de obras (en planta y perfil) Escala 1:500.
- Fotografías del sitio en estudio.

3.5 VOLUMEN V. ESTUDIO DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES

El Informe Final FASE III sobre los estudios para la estabilización de taludes debe considerar los siguientes capítulos:

CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES

CAPÍTULO 2. DIAGNOSTICO GEOTÉCNICO INICIAL DEL CORREDOR Y SITIOS CRÍTICOS

CAPÍTULO 3. PLAN DE EXPLORACIÓN DEL SUBSUELO Y ENSAYOS.

CAPÍTULO 4. TOPOGRAFÍA EN SITIOS CRÍTICOS

CAPÍTULO 5 RECOMENDACIONES Y OBRAS REQUERIDAS PARA LOS TALUDES DE CORTE

CAPÍTULO 6. RECOMENDACIONES Y OBRAS REQUERIDAS PARA LOS TERRAPLENES Y ZONAS DE DISPOSICIÓN DE SOBANTES

CAPÍTULO 7. ANÁLISIS DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES EN SITIOS CRÍTICOS

CAPÍTULO 8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

ANEXOS

3.5.1 CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES

3.5.1.1 Objetivo

Los estudios geológicos y geotécnicos tendrán como fin determinar las condiciones de estabilidad de las laderas existentes, definir las condiciones como inclinación de taludes, obras de contención, obras hidráulicas y de protección de taludes, bermas, etc. Que garanticen la estabilidad de los cortes que se requieran para la implantación del proyecto. Igualmente, deberán determinarse las condiciones de cimentación y taludes para los terraplenes que se requieran para la explanación y los análisis de estabilidad y capacidad de soporte para las zonas de disposición de sobrantes.

En el caso de sitios críticos los estudios deberán determinar la dinámica del movimiento, sus causas y las obras requeridas para su estabilización que permitan la operación vehicular de manera adecuada y segura

3.5.1.2 Alcances

Investigar detalladamente el comportamiento geomecánico de las formaciones rocosas y las propiedades físico-mecánicas de los suelos a lo largo del corredor y en más detalle en los sitios críticos y en zonas de disposición de sobrantes con el fin de obtener los parámetros necesarios para la realización de los análisis de estabilidad. En los tramos de terraplén se requiere definir la condición del subsuelo para el diseño de su cimentación.

3.5.2 CAPITULO 2. DIAGNÓSTICO GEOTÉCNICO INICIAL DEL CORREDOR Y SITIOS CRÍTICOS

Con base en el estudio geológico y teniendo en cuenta aspectos como pendientes del terreno, hidrología, cobertura vegetal, uso del suelo, etc. se

4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62

determinarán zonas homogéneas que permitan definir modelos geológicos – geotécnicos preliminares a lo largo del corredor y las condiciones generales de las zonas de disposición de sobrantes.

Para el caso de sitios críticos y como resultado del reconocimiento de la zona, se podrán establecer las posibles causas de los fenómenos de inestabilidad y se identificará el problema de tal forma que se pueda establecer su mecanismo de falla, los factores detonantes y contribuyentes a la inestabilidad y a partir de éstos, definir un programa de actividades que conduzcan a proponer alternativas para formular las medidas preventivas y correctivas adoptadas como solución.

3.5.3 CAPÍTULO 3. PLAN DE EXPLORACIÓN DEL SUBSUELO Y ENSAYOS

Una vez definido el trazado definitivo del proyecto, en planta y perfil, se realizará un programa de investigación geotécnica, basada en la altura de los cortes y en las zonas homogéneas definidas. Estas investigaciones serán directas con sondeos y recuperación de muestras cuya profundidad deberá ser tal que se llegue al nivel de la subrasante proyectada. Será necesario mínimo cuatro sondeos por zona homogénea y una separación máxima entre sondeos de 2 km. Como complemento a lo anterior se podrán emplear métodos indirectos como sondeos geoeléctricos o líneas sísmicas.

En los tramos de terraplén será necesario realizar sondeos para determinar las condiciones del subsuelo. Su número y profundidad serán definidos por el consultor con la aprobación de la interventoría

Para el caso de sitios críticos, se deberá elaborar un programa de investigación y caracterización geológica y geotécnica de las áreas identificadas como potencialmente inestables a lo largo del corredor de la vía, que permita recomendar las obras de estabilización necesarias para garantizar condiciones adecuadas de estabilidad y operación durante el período de diseño de la vía. Las investigaciones consistirán en sondeos cuyo número y profundidad deberán ser definidos por el consultor y aprobados por la interventoría. Se podrá complementar la exploración mediante líneas sísmicas y/o sondeos geoeléctricos, con el objeto de tener una descripción estratigráfica completa.

Todos los sondeos que se realicen deberán quedar referenciados con coordenadas. En cada investigación se deberán realizar ensayos de penetración estándar (SPT) cada 1.50 m y donde la consistencia de los materiales lo permitan se recuperarán muestras inalteradas para la determinación de los parámetros de resistencia y deformabilidad del suelo.

Handwritten notes in the bottom right corner, including a checkmark, the name "M. J. C.", and the number "3".

Es necesario que el consultor realice los trabajos de campo (perforaciones), con los equipos requeridos que garanticen la profundidad mínima de cada uno de los sondeos.

Sobre las muestras de suelo, se realizarán ensayos de laboratorio tales como son Granulometría y Límites de Atterberg, humedad natural y de resistencia y deformación a lo largo del perfil del suelo entre otros. Con las muestras inalteradas se deberán realizar ensayos de corte directo

En roca, deberá determinarse el RQD y la resistencia a la compresión.

El consultor deberá elaborar registros detallados de las labores de perforación, llenando el cuaderno de perforaciones en el cual se dejará registro de los horarios de trabajo, el equipo utilizado, tipo de brocas, diámetro de tubería de perforación, tubería de revestimiento, materiales encontrados, niveles de agua encontrados, rendimientos obtenidos, personal empleado, y registro de cualquier situación particular que se presente durante la operación. Este documento deberá ser verificado en su contenido y aprobado por la Interventoría.

Cuando se identifique suelos con contenidos de agua alto o presencia de nivel freático, se deben instalar piezómetros de tubo abierto, los cuales se deben inspeccionar cada semana durante la fase de estudios y diseños.

3.5.4 CAPÍTULO 4. TOPOGRAFÍA EN SITIOS CRÍTICOS

Para los sitios críticos se realizará el levantamiento topográfico que abarque la zona afectada y se presentarán planos con curvas de nivel entre uno y cinco metros según sea el caso. Dichos planos se harán a escala 1:200 ó 1:500, definiendo en ellos puntos de control topográfico de seguimiento del fenómeno, debidamente referenciados con mojones de concreto. Igualmente, se deberá indicar todo tipo de corrientes de agua existentes en la zona y la posición de la corona, sus flancos, pata y los escarpes principales y secundarios.

3.5.5 CAPÍTULO 5. RECOMENDACIONES Y OBRAS REQUERIDAS PARA LOS TALUDES DE CORTE

Para cada zona homogénea se definirá la inclinación de los taludes, el ancho de las bermas y la altura de las mismas con las cuales se tienen factores de seguridad contra el deslizamiento apropiados que garanticen su estabilidad. Igualmente, se deben definir las obras adicionales requeridas tales como zanjas de coronación, cunetas filtros, drenes horizontales, etc., que garanticen un adecuado manejo de las aguas superficiales y subsuperficiales y las obras de contención requeridas como muros, anclajes, pernos etc. con los cuales se tendrá la estabilidad deseada.

Handwritten notes and initials in the bottom left corner, including the letters 'YCW'.

La definición de estas obras deberá estar basada en análisis técnicos y de estabilidad que fundamenten la necesidad de su utilización

3.5.6 CAPITULO 6. RECOMENDACIONES Y OBRAS REQUERIDAS PARA LOS TERRAPLENES Y ZONAS DE DISPOSICIÓN DE SOBRAINTES

Con base en los resultados de las investigaciones se definirán las condiciones de cimentación de los terraplenes y zonas de disposición de sobrautes la inclinación de los taludes, bermas y las obras adicionales requeridas tales como cunetas filtros, etc., que garanticen un adecuado manejo de las aguas superficiales y subsuperficiales con las cuales se tendrá la estabilidad deseada.

3.5.7 CAPÍTULO 7. ANÁLISIS DE ESTABILIDAD Y ESTABILIZACIÓN DE TALUDES EN SITIOS CRÍTICOS

Esta etapa tiene como fundamento realizar el estudio geotécnico, que defina el comportamiento mecánico de la masa en movimiento, que conduzca a la determinación del grado de estabilidad, mediante la evaluación del factor de seguridad, en el caso de que el mecanismo de falla permita dicho análisis.

Con base en lo anterior, se deberán recomendar las obras de estabilización definiéndose sus características morfológicas y geométricas, de tal manera que permitan su construcción. Del mismo modo deberán tenerse en consideración los aspectos ambientales inherentes a las condiciones de los sitios a estabilizar.

El consultor debe presentar las diferentes propuestas de solución para los sitios de inestabilidad identificados, y proponer desde el punto de vista técnico y económico, la alternativa más viable.

3.5.8 CAPÍTULO 8. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Además de concluir acerca de los criterios establecidos y los resultados obtenidos para la estabilidad de los cortes, terraplenes y sitios críticos, el Consultor proporcionará las recomendaciones del proceso constructivo y de cualquier otro aspecto que se estime conveniente para cumplir satisfactoriamente con el objeto del estudio.

3.5.9 ANEXOS.

- Planos generales de localización.
- Esquema localización de los sondeos.

D
ay
3
4w

- Registro de perforaciones, y registro fotográfico de cajas de muestras.
- Resultados de ensayos de laboratorio.
- Memorias de cálculo: Memorias de estabilidad, Diseños de obras.
- Planos topográficos, geológicos y de obras (en planta y perfil, según el caso).
- Fotografías.
- Planos con los diseños de las obras recomendadas y cantidades de obra.

3.6 VOLUMEN VI. ESTUDIO GEOTÉCNICO Y DISEÑO DEL PAVIMENTO

El Informe Final FASE III sobre el estudio geotécnico para diseño de pavimentos, deberá contener los siguientes capítulos:

CAPITULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES

CAPITULO 2. DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA

CAPITULO 3. INFORMACIÓN EXISTENTE

CAPITULO 4. TRABAJOS DE CAMPO

CAPITULO 5. CARACTERÍSTICAS GEOTÉCNICAS.

CAPITULO 6. ESTUDIO DE FUENTES DE MATERIALES

CAPITULO 7. DISEÑO DE MEZCLAS

CAPITULO 8. ESTUDIO DE TRANSITO

CAPITULO 9. DISEÑO DE PAVIMENTOS

CAPITULO 10. SECCIONES TRANSVERSALES

CAPITULO 11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

ANEXOS

Handwritten signature/initials

3.6.1 CAPÍTULO 1. OBJETIVO Y ALCANCES

3.6.1.1 Objetivo

El estudio a desarrollar debe permitir identificar, analizar y evaluar mediante guías, ensayos y metodologías, los requerimientos necesarios para determinar los diseños para estructuras de pavimentos nuevos.

3.6.1.2 Alcances

- Identificar y caracterizar mediante técnicas de exploración y muestreo los materiales que conforman la subrasante en toda la longitud del proyecto.
- Determinar y caracterizar mediante ensayos de laboratorio las propiedades físicas y mecánicas más importantes de los suelos representativos de la subrasante y homogenizar mediante los resultados de CBR, sectores para el diseño de la estructura del pavimento.
- Caracterizar geotécnicamente los materiales de obra, que componen la estructura de pavimento, en especial materiales de rodadura y de capas granulares, estabilizadas, según el caso.
- Definir los espesores y materiales más apropiados que pueden ser colocados de acuerdo a las condiciones del proyecto y que constituirán la estructura de pavimento; así como las zonas de extracción y sitios para disposición de materiales sobrantes de los materiales durante la construcción.
- Diseñar una estructura que sea cómoda, funcional, segura, económica y que cumpla técnicamente con la normativa vigente.
- Presentar recomendaciones técnicas, en especial en el proceso constructivo que contribuyan durante el proceso de obra para mitigar inadecuadas interpretaciones del diseño o inadecuadas prácticas de ingeniería que disminuyen la vida útil del pavimento.

Esas recomendaciones deben abarcar como mínimo temas como:

Pavimento Flexible:

- Controles en el proceso de fabricación de la mezcla
- Ensayos de laboratorio de control a la mezcla producida
- Ensayos de control a los materiales granulares
- Equipos recomendados

- Controles cuando influya el medio ambiente drásticamente como lluvias
- Pavimento Rígido:
- Controles en el proceso de fabricación de la mezcla de concreto
- Ensayos de laboratorio de control a la mezcla producida
- Ensayos de control a los materiales granulares
- Equipos recomendados para la colocación
- Controles cuando influya el medio ambiente drásticamente como lluvias
- Controles en la colocación de las dovelas y barras de anclaje.
- Calculo del umbral de corte de losas.
- Recomendaciones en la disposición de las losas según modulación de las mismas.
- Características de la formaleta.

Pavimento Articulado:

- Ensayos comprobatorios de resistencias de los adoquines.
- Recomendar la disposición de los adoquines según diseño.
- Especificar los materiales de soporte como arenas de base y sello.
- Especificar el proceso constructivo de colocación y sellado de adoquines.
- Especificar los elementos de confinamiento de acuerdo a pendientes longitudinales.
- Basado en el estudio de hidrología sección de drenajes analizar, aceptar y/o complementar las obras de drenaje enfocado a la estructura de pavimento para garantizar la vida útil de este.

3.6.2 CAPÍTULO 2. DESCRIPCIÓN DE LA METODOLOGÍA

El Consultor debe generar al comienzo de los trabajos una metodología de diseño particular basada en este documento con algunas precisiones de carácter técnico en el diseño tales como: métodos de diseño a emplear, parámetros de diseño, información de entrada, entregables, etc., la cual debe ser aprobada por la Interventoría, este documento aprobado será la carta de navegación en el proceso, para disminuir las discusiones técnicas durante el diseño y permitirá mantener la integridad de la información de insumos y salidas parciales entre especialistas.

3.6.3 CAPÍTULO 3. INFORMACIÓN EXISTENTE

Este capítulo deberá contener una recopilación y análisis de toda la información que represente alguna utilidad para el proyecto. También deberán consultarse los archivos de otras entidades gubernamentales o privadas que tengan que ver con la carretera en estudio.

8
ya

La información que se consulte hace referencia principalmente a los siguientes aspectos: Geología, Topografía, Geotécnica y fuentes de materiales, Drenaje y Sub- drenaje, Tránsito, Factores ambientales, Diseño de mezclas y Diseño de pavimentos.

Para el diseño de pavimentos se debe contar con información de módulos dinámicos de materiales, leyes de fatiga de mezclas asfálticas y algunos ensayos de caracterización de granulares que serán empleados en el proyecto o con Formato, información primaria para el diseño y ajustada a la realidad del proyecto.

3.6.4 CAPÍTULO 4. TRABAJOS DE CAMPO

Deberá contener una descripción de la organización de los trabajos de campo, así como sus características principales, tales como: tipo de exploración (manual o mecánica), su localización (indicando el abscisado y ubicación en plano) y su profundidad (que deberá ser como mínimo entre 1:50 m., y 2.00 m., por debajo del nivel de rasante existente o natural en el caso de ser terraplén o dependiendo del análisis que se realice del estado actual de la vía que se va a intervenir.

En caso de calzadas deprimidas se deberá garantizar una profundidad de auscultación de mínimo 1.50 metros por debajo de la rasante proyectada en el diseño geométrico.

Las investigaciones de campo incluyen la planeación, localización, ejecución de perforaciones y/o apiques y toma de muestras para ensayos.

Los objetivos del muestreo incluyen: determinación de los espesores de los diversos estratos, obtención del material para los ensayos requeridos de laboratorio y eventualmente, la ejecución de ensayos "in situ"

El número y tamaño de las muestras deberá ser suficiente para determinar la clasificación de suelos, y realizar los ensayos de resistencia y demás pruebas que sean necesarias de acuerdo con las características del proyecto. Antes de completarse la investigación de campo, se debe haber desarrollado e integrado un plan preliminar de ensayos de laboratorio, con el fin de tener certeza de que el número y tamaño de las muestras tomadas son representativas de los suelos existentes a lo largo del corredor en estudio.

La separación entre perforaciones y apiques, será controlada por el tipo y perfil de los suelos que se vayan encontrando, tomando además como referencia la información obtenida durante la ejecución de los trabajos de campo de los estudios anteriores. Por lo tanto, se deberá precisar su posición estableciendo un patrón de espaciamiento normalizado en 250 m., buscando además que su ubicación coincida en lo posible con los sitios donde se garantice que la subrasante se encuentre a profundidades que

puedan ser alcanzadas durante la ejecución de la exploración. Cuando se detectan variaciones significativas entre perforaciones consecutivas, se deberán realizar adicionales en puntos intermedios entre estas.

El muestreo deberá ser sistemático y su plan deberá ser puesto a consideración y aprobación de la Interventoría. Se deben utilizar los procedimientos normalizados para la identificación y clasificación de las muestras previamente a su envío al laboratorio.

Una vez se obtengan las muestras, el Consultor deberá elaborar el programa de ensayos de laboratorio, el cual deberá ser aprobado por la Interventoría.

En ese programa de ensayos debe estar contemplado como mínimo ensayos de humedad Natural, límites líquidos y plásticos, límites de contracción, granulometrías con lavado sobre tamiz No. 200, Expansión libre, CBR inalterado y PDC.

Con base en la geología del corredor y los resultados de las investigaciones de campo se sectorizará el proyecto y se programarán y realizarán las pruebas de laboratorio requeridas para determinar la resistencia del suelo en términos de CBR. El número de pruebas será definido por el consultor y aprobado por la Interventoría teniendo en cuenta que se requiere como mínimo 3 pruebas por sector.

Las pruebas de CBR deberán realizarse en condiciones de humedad natural y de saturación (después de 4 días de inmersión), con medición de expansión.

3.6.5 CAPÍTULO 5. CARACTERÍSTICAS GEOTÉCNICAS

3.6.5.1 Resultados de ensayos de laboratorio

La investigación de laboratorio abarca todos los ensayos y clasificación necesarios para identificar adecuadamente las condiciones del suelo a lo largo del corredor del proyecto. Los ensayos se deberán realizar de acuerdo con las normas vigentes del Instituto Nacional de Vías y, para las pruebas no contempladas por ellas, se aplicarán los estándares de ICONTEC y ASTM, en este orden.

Dentro de los resultados de laboratorio debe haber una suficiente caracterización de la subrasante, de los materiales granulares nuevos, de los materiales de rodadura, diseños de mezclas, fórmulas de trabajo, etc., de acuerdo con la naturaleza del proyecto.

Los ensayos a realizar en los materiales granulares son los contemplados en el artículo 300 o su equivalente de las Especificaciones Técnicas del INVIAS vigente al momento de la ejecución de los estudios.

8
ya muy

Para las mezclas asfálticas y sus agregados se deberán realizar los ensayos contemplados en el artículo 400 o su equivalente de las Especificaciones Técnicas del INVIAS vigentes.

Adicionalmente se debe realizar el ensayo de sección delgada a los materiales granulares que componen la mezcla asfáltica.

3.6.5.2 Perfiles estratigráficos

Obtenida la clasificación, se deberá elaborar un perfil detallado de los suelos de subrasante a lo largo del proyecto, a partir del cual se definirán unidades homogéneas de diseño. Una unidad homogénea de diseño es un tramo de vía en la cual las características geológicas y de drenaje natural, las condiciones climáticas y topográficas presentan una razonable uniformidad y la exploración geotécnica permite establecer la predominancia de suelos que controlarán el diseño del pavimento. De igual manera, la unidad requiere uniformidad en tránsito de diseño y en parámetros estructurales como módulo resiliente de la subrasante.

La clasificación debe obedecer a un coeficiente de variación menor a 0.4 con respecto al parámetro escogido para sectorizar.

Si en un determinado tramo se presenta gran heterogeneidad en los suelos de subrasante que no permitan la determinación de uno de ellos como predominante, el diseño se basará en el más desfavorable que se encuentre.

Las muestras de suelos se clasificarán utilizando el criterio de AASHTO y la USC.

La información anterior, así como la descripción detallada de cada suelo, se condensará en perfiles estratigráficos por apique o sondeo, debidamente referenciados y con una descripción clara de los suelos encontrados, mencionando temas como presencias de sobretamaños, materia orgánica, color, resistencias in situ, entre otros. Se debe mencionar la presencia o no del nivel freático.

Además se debe generar una tabla resumen de ensayos y clasificación de suelos que permita condensar la caracterización geotécnica obtenida.

Se debe incluir una localización de la exploración geotécnica georeferenciada con coordenadas y abscisado en lo posible.

Debe haber un registro fotográfico por perforación en el cual se pueda observar fecha, muestras, localización, número de apique o perforación.

su D
346

3.6.6 CAPÍTULO 6. ESTUDIO DE FUENTES DE MATERIALES

Este capítulo se refiere a la localización, selección, ubicación y clasificación de fuentes de materiales para la construcción de la estructura del pavimento, concretos estructurales, terraplenes, pedraplenes y otros usos y al acopio de información necesaria para obtener los permisos de explotación ante las autoridades competentes, teniendo en cuenta los criterios y requisitos establecidos en el numeral correspondiente el Estudio de Impacto Ambiental, contenidos en los presentes términos de referencia.

Se deberán realizar las excavaciones necesarias por medio de sondeos, apiques, trincheras u otros procedimientos para determinar los volúmenes disponibles de materiales y obtener las muestras representativas, las cuales se deberán someter a ensayos que permitan definir la bondad de los materiales para los diversos usos, teniendo en cuenta las especificaciones generales y particulares de construcción de materiales aplicables al proyecto.

Este capítulo deberá contener los resultados tanto de los trabajos de campo, como de los ensayos de laboratorio realizados sobre muestras representativas de las fuentes estudiadas, así como la determinación de volúmenes aprovechables y métodos de explotación.

Se deberá incluir un esquema de localización de las fuentes, así como esquemas individuales para las finalmente recomendadas, en los cuales se indiquen claramente los accesos, con su estado y tipo de superficie, distancias al proyecto, ubicación de los puntos donde se tomaron las muestras representativas, tipos y volúmenes de material utilizable y descartable, descapote, y sistemas recomendados de explotación y producción. Igualmente, se incluirá un diagrama claro con el plan de utilización recomendado.

Se deberán realizar todos los ensayos de laboratorio contemplados en las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y los procedimientos de las Normas de Ensayos de Materiales para Carreteras del INVIAS vigentes a la fecha de elaboración de los contratos, según el uso que se pretenda dar a los materiales de las diferentes fuentes. Si la calidad, cantidad, disponibilidad o costo de los materiales de las fuentes disponibles no permite la construcción de subbases y bases convencionales, se deberán estudiar alternativas de estabilización de los materiales disponibles, empleando aditivos químicos o cualquier otro que sea aplicable y presentando los cálculos y resultados de los diseños respectivos.

Para el caso de las mezclas asfálticas y de hormigón, se deberán presentar los cálculos y los resultados de los diseños de laboratorio, fórmulas de trabajo, con los análisis y conclusiones correspondientes. En todos los casos, se deberá incluir tanto la información pertinente a los componentes constitutivos de las mezclas, como su combinación.

ya
8
ay

3.6.6.1 Trabajos de campo

Los trabajos de campo comprenden las actividades de Exploración, localización y accesos.

En este aparte se hará la descripción y caracterización de las fuentes de materiales, describiendo los sitios donde se realicen apliques y perforaciones, realizando la respectiva localización en un plano.

Igualmente, deberá presentarse un esquema de localización indicando los accesos y el estado de los mismos, distancias a la obra, así como puntos de investigación del sub-suelo, en concordancia con los requerimientos del Plan de Manejo Ambiental.

Efectuar los aforos para determinar el TPD siguiendo la metodología INVIAS y compararlo con la información existente, realizar un análisis comparativo y definir cuál será utilizado en diseño de pavimentos.

3.6.6.2 Ensayos de laboratorio

Se presentarán los resultados de todos los ensayos de laboratorio llevados a cabo, indicando los usos, métodos de explotación, normas y las observaciones que se deriven de cada uno de ellos para cada fuente.

Los ensayos a realizarle a las fuentes de materiales como mínimo deben ser: Desgaste en la máquina de los ángeles, solidez, materia orgánica, azul de metileno, equivalente de arena, gradación, límites de Atterberg, características químicas, petrografía y mineralogía, de no tener instalada aun la trituradora. Si la trituradora se encuentra instalada y funcionando se deberán realizar todos los ensayos exigidos en el artículo 300 de las Especificaciones Técnicas del INVIAS vigentes al momento de los estudios.

Así mismo, se presentará en forma clara el volumen aprovechable, lo mismo que el material de descapote de las fuentes seleccionadas.

3.6.6.3 Análisis plan de utilización

Se debe elaborar un plan de utilización de fuentes y acarrees de materiales para cada fuente estudiada.

El plan de utilización de fuentes y materiales, debe indicar las abscisas de origen y terminación del proyecto, el nombre de las ciudades o poblaciones correspondientes a estas abscisas. Debe incluir una descripción clara del sitio de ubicación de la fuente anotando la abscisa y la carretera o carretable en la cual se encuentra ubicada.

Es importante anotar si hay acceso a la fuente. En caso contrario, se debe indicar la longitud de construcción y las cantidades de obra necesarias para la construcción del acceso.

Se debe indicar el uso previsto para los materiales en la construcción de: terraplenes, sub- base granular, base granular, base asfáltica, de gradación abierta, concreto, asfáltico, doble riego con emulsión asfáltica, o el que se defina en el diseño.

Debe indicar el volumen estimado del material a utilizar por cada fuente de material.

Se deberá indicar en caso de ser necesaria la utilización de explosivos o cualquier técnica especial para la explotación de la fuente.

3.6.7 CAPÍTULO 7. DISEÑO DE MEZCLAS

Se entregará Informe de resultados de laboratorio del diseño de las diferentes mezclas que se prevea van a emplearse en la construcción del pavimento, indicando en cuadros y/o gráficos los análisis correspondientes y las conclusiones deducidas.

En particular, se tendrán en cuenta estabilizaciones para suelos de sub-rasante o para cualquier capa de pavimento, así como mezclas asfálticas y de concreto. Se deberán indicar, además, recomendaciones especiales y en caso de ser necesario formular las especificaciones particulares en cuanto a fabricación y/o construcción.

Se deben tener resultados de ensayos de módulos dinámicos de materiales granulares y de mezclas asfálticas, además de la ley de fatiga de mezclas asfálticas en caso que el diseño sea para pavimento flexible, si el caso es pavimento rígido se deberán tener módulos dinámicos de los materiales granulares a emplear en la obra.

3.6.8 CAPÍTULO 8. ESTUDIO DE TRANSPORTE

Deberá incluir los parámetros del análisis de tránsito adoptado para el diseño del pavimento, de tal forma que permita calcular el número acumulado de ejes equivalentes a 8,2 toneladas en el carril de diseño, para el periodo de diseño y las alternativas consideradas, en lo que se refiere a pavimentos flexibles, y el número de repeticiones esperados por tipo de vehículo para pavimentos rígidos.

Dentro del estudio de tránsito deberá existir una investigación de la existencia de pesajes de vehículos de carga, de existir dichos pesajes se debe emplear esta información para la estimación del número de ejes equivalentes.

Ya
8

Los resultados del Estudio de Tránsito serán los datos de entrada para el diseño de pavimentos.

Para el estudio de alternativas de pavimentos asfálticos, el análisis se realizará de acuerdo con los procedimientos descritos en el Manual para el Diseño de Pavimentos Asfálticos en Vías con bajos volúmenes de tránsito o en el Manual para el Diseño de Pavimentos Asfálticos en Vías con Medios y Altos Volúmenes de Tránsito, según corresponda. Para el diseño de pavimentos se debe seguir lo estipulado en el Manual de diseño de pavimentos de concreto para vías con bajos, medios y altos volúmenes de tránsito. Estos manuales han sido adoptados oficialmente por el INVIAS y el Ministerio de Transporte. El período de diseño del pavimento, será el que establezca el manual respectivo, de acuerdo con las características de la vía.

3.6.9 CAPITULO 9. DISEÑO DE PAVIMENTOS

Contendrá un estudio y análisis completo de mínimo dos (2) alternativas propuestas de acuerdo con las metodologías empleadas en los manuales de diseño de pavimentos adoptados por el INVIAS y pueden complementarse esas alternativas con otras metodologías recomendadas por el especialista de la consultoría con el visto bueno de la Interventoría, de allí se debe extraer la alternativa recomendada que obedecerá a la mejor alternativa técnica, económica, y funcional para el proyecto. Para tal fin, se tendrá en cuenta la información geotécnica y el análisis de tránsito. Se podrán presentar además, alternativas con tipos de pavimentos no contemplados en los manuales nombrados, siempre y cuando no se pueda acceder a ninguna de las opciones anteriores o haya un riguroso soporte técnico que demuestre su superioridad o equivalencia estructural y de comportamiento respecto de las anteriores.

Los tipos de estructuras que se recomienden, deberán estar adaptados a los materiales disponibles siempre y cuando estos cumplan con las especificaciones y ensayos del INV vigentes y a las características climáticas de la región del proyecto.

En el informe deberán indicarse, además, los métodos de construcción, procesos constructivos, tolerancias en los materiales, recomendaciones técnicas, así como las especificaciones particulares que deberá cumplir cada capa del pavimento.

Como complemento, pero nunca en reemplazo de los anteriores diseños, se pueden presentar alternativas que impliquen el uso de materiales no previstos en los métodos recomendados. Dichas alternativas pueden comprender el uso de geotextiles, geomallas, escorias, cenizas, otros estabilizantes diferentes al cemento Pórtland y la emulsión asfáltica, pavimentos de hormigón reforzado con juntas, etc. En todos los casos, la

ML V
2/4/11