



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE TRANSPORTE NACIONAL



VOLUMEN N° 1 – MEMORIA DESCRIPTIVA,
ESTUDIOS BASICOS

INFORME FINAL



CAPITULO XVIII: ANEXOS-ESTUDIOS BASICOS

**ANEXO 9
ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS**

SETIEMBRE 2011

ANEXO 9: ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

1.	TRATAMIENTO PAISAJISTA Y PARADERO DE ÓMNIBUS	002
1.1.	ALCANCES.....	002
1.2.	UBICACIÓN	002
1.3.	ZONA DE INTERVENCIÓN	003
1.4.	PARADEROS DE OMNIBUS	003
2.	PLAN DE DESVÍOS	003
2.1.	INTRODUCCIÓN	003
2.2.	OBJETIVO	004
2.3.	TRÁNSITO.....	004
2.4.	PLAN DE SEÑALIZACIÓN.....	004
2.5.	PLAN DE DESVÍOS POR ETAPAS	005
2.6.	MITIGACIÓN DE CONGESTIONAMIENTO POR CAUSAS DE DESVIOS.....	006



CONSORCIO TEBOL
Ing. Hugo Enrique Santisteban Alejandro
JEFE DE ESTUDIO
CIP 39038

ANEXO 9: ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

1. TRATAMIENTO PAISAJISTA Y PARADERO DE ÓMNIBUS

1.1. ALCANCES

Todo diseño paisajista se asocia estrechamente con la preservación del ambiente, aparte de sus propósitos de embellecimiento urbano.

La creación de áreas verdes juega un papel determinante en contra de los factores contaminantes producidos por la circulación de los vehículos en una vía especialmente frecuentada por todo tipo de vehículos, como es el caso de la Autopista Pimentel-Chiclayo, donde circula el transporte público y camiones de carga.


Se ha puesto mucho énfasis en el tratamiento y conservación de la vegetación que se proponga, la misma que debe asegurar su mantenimiento.

La necesidad de proporcionar un número de carriles de circulación vehicular que aumenten la capacidad de las vías, no ha permitido disponer de muchas áreas verdes.

El área principal de paisajismo se concentra en los separadores centrales de la vía.

En este caso se plantea la conveniencia de trabajar con especies de arbustos pequeños. Además se propone césped americano, que ayudarán a evitar el aumento del polvo ambiental y que requieran poco cuidado y un bajo consumo de agua.

1.2. UBICACIÓN


CONSORCIO TREBOL
Ing° Hugo Enrique Santisteban Alejandro
JEFE DE ESTUDIO
CIP. 39038


Julio Cesar Ramirez Zamora
Ingeniero Civil
Rég. CIP. 62967

Los tramos que forman parte del área del proyecto y que cuentan con áreas para el Tratamiento Paisajista, son los siguientes:

1. Tramo de Km 6+967.373 al Km 7+100 incluido la Rotonda 1.
2. Tramo de Km 8+280 al Km 9+940 incluido la Rotonda 2

1.3. ZONA DE INTERVENCIÓN

La zona de intervención del tratamiento paisajístico se efectuará sobre las áreas de los separadores centrales y algunos accesos definidos en el área del proyecto.

1.4. PARADEROS DE ÓMNIBUS

El proyecto incluye el diseño e instalación de ocho paraderos de ómnibus tal como se indica en los planos correspondientes.

Cada uno de los paraderos tiene 60 m. de longitud que permite atender de 4 ómnibus o 5 combis.

Se ha contemplado la instalación de 2 módulos de paraderos de 12m en cada una de las ocho zonas destinadas a tal fin.

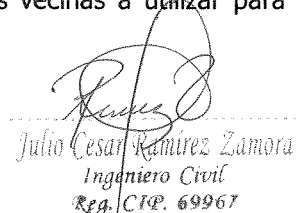
2. PLAN DE DESVÍOS


CONSORCIO TREBOL
Ing° Hugo Enrique Santisteban Alejandro
JEFE DE ESTUDIO
CIP. 39036



2.1. INTRODUCCIÓN

A fin de facilitar la ejecución de las obras con el mínimo de molestias para los usuarios, hemos elaborado el plan de desvíos para ser utilizado durante la etapa de construcción. Asimismo se han elaborado los planos respectivos que incluyen indicaciones a detalle, de las rutas alternas y recomendaciones para el mejoramiento de la circulación de las calles vecinas a utilizar para aumentar la fluidez de circulación.


Julio Cesar Ramirez Zamora
Ingeniero Civil
Reg. CIP. 69967

2.2. OBJETIVO

El plan de desvíos tiene como finalidad dar un aporte más a la comunidad, con la finalidad de mejorar las condiciones de transitabilidad vehicular en el área de influencia del estudio.

Dentro de los objetivos de este plan de desvío cabe mencionar:

La fluidez del tránsito vehicular público y privado para que no exista congestión vehicular en la zona de trabajo y de este modo evitar las molestias que se puedan ocasionar a los conductores y peatones que circulan por esta zona.

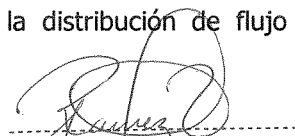
El Plan de Desvíos es mantener la circulación de vehículos de manera ininterrumpida y fluida, de tal forma que se presente la menor cantidad de interferencias posibles, durante la construcción de la obra en sus diferentes etapas.

El plan de desvíos establecerá el tránsito de vehículos por una vía alterna y paralela a la autopista.

Los trabajos de construcción del pavimento de la autopista, consistirán en la eliminación de la carpeta asfáltica, y la colocación de la nueva estructura del pavimento. Los trabajos de ejecución podrá ser realizada en turno de noche al igual que los trabajos de demolición, de eliminación del antiguo pavimento y la colocación de la nueva estructura del pavimento. Con ello se logrará no interrumpir el tránsito en algunos sectores de las vías.

2.3. PLAN DE SEÑALIZACIÓN

El plan de señalización se encuentra adjunto al diagrama de desvíos, puesto que se requieren de ambos planos para realizar la distribución de flujo vehicular en la vía en estudio.


Julio Cesar Ramirez Zamora
Ingeniero Civil
Reg. CIP. 69967


CONSORCIO TREBOL

Ing. Hugo Enrique Santisteban Alejandro
JEFE DE ESTUDIO
CIP. 39038

005

Las señales utilizadas en este plan, fueron extraídas del Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor en Calles y Carreteras que fue actualizado por el MTC, Aprobado con R.M. N 210-2000-MTC/15.02 del 3 de Mayo del 2,000.

Los planos TSAC 110/Sñ-001 al TSAC 128/011 muestran en detalle la Señalización requerida por el proyecto.

2.4. PLAN DE DESVÍOS POR ETAPAS

Dada la magnitud del proyecto, se estima conveniente desarrollar el trabajo por etapas, siguiendo el esquema de identificación de los tramos considerados en el diseño de la vía:

- Tramo I : Km 6+967.373 – Km 8+250
- Tramo II: Km 8+250 – Km 9+940
- Tramo III: Km 8+250 – Km 9+920



En la **1era. Etapa** se desarrollarían en simultáneo los trabajos de explanaciones y obras de arte, en el lado derecho del Tramo I, el tramo II y el III. El tránsito circularía utilizando el lado izquierdo del tramo I, para la circulación en ambos sentidos, hasta llegar a la altura de la Universidad Cesar Vallejo (Km 8+820) donde se desviaría a la izquierda, manteniendo el doble sentido, para pasar a la vía paralela que bordea el parque industrial hasta llegar a la zona de empalme (fin de proyecto) donde la circulación tomaría su curso normal.

[Signature]
Julio Cesar Ramirez Zamora
Ingeniero Civil
CIP. 69967

En la **2da. Etapa**, se tomaría el lado izquierdo del Tramo I para ejecutar los trabajos de explanaciones y obras de arte, y se empezaría la pavimentación del Tramo III. El tránsito se desarrollaría por el lado derecho del Tramo I en doble sentido, y al llegar a la altura de la Universidad Cesar Vallejo se dividiría el tránsito en dos vías: el derecho iría sobre el Tramo II (que se encuentra a nivel de sub rasante) y el izquierdo sobre la vía lateral paralela del parque industrial, de tal manera de descongestionar un poco ese tramo del recorrido.

CONSORCIO TREBOL
[Signature]
Ing. Hugo Enrique Santisteban Alejandro
JEFE DE ESTUDIO
CIP. 39036

En la **3era. Etapa**, se retomaría el lado derecho del Tramo I y el Tramo III para la ejecución de la pavimentación, mientras que el tránsito en doble sentido se daría nuevamente por el lado izquierdo del Tramo I, y continuaría sobre el Tramo II (ya culminado), hasta llegar al fin del proyecto.

Finalmente en la **4ta. Etapa**, se continuaría el trabajo de pavimentación en el lado izquierdo del Tramo I, utilizando el lado derecho, ya terminado, para la circulación en doble sentido, hasta llegar a la altura de de la UCV donde el transito se dividiría cada sentido sobre los tramos II y III, que se encontrarían ya culminados, de acuerdo con el diseño del proyecto.

2.5. MITIGACIÓN DE CONGESTIONAMIENTO POR CAUSAS DE DESVIOS

Por efecto de los desvíos se presentan los llamados Puntos de Conflicto o "Congestionamientos" en Intersecciones donde no existe Dispositivo de Control de Tránsito. Para mitigar su presencia se debe implementar en los Puntos de Conflicto lo siguiente:

- Policía de tránsito
- Rampas
- Señales Verticales
- Accesos Parciales


Policía de Tránsito

La Municipalidad de Pimentel en coordinación con la Policía Nacional, deberán implementar policías de tránsito en las intersecciones donde existan puntos de conflicto, creados por el plan de desvíos.

Rampas de MAC

Las rampas se forman cuando un acceso de desvío indica que se tiene que pasar por una berma central que tiene sardinel peraltado, el procedimiento es colocar Mezcla Asfáltica en Caliente (MAC) entre el sardinel de la berma




Julio Cesar Ramirez Zamora
Ingeniero Civil
Reg. CIP. 69967

CONSORCIO TREBOL


Ing° Hugo Enrique Santisteban Alejandro
JEFE DE ESTUDIO
CIP. 39038

central y el pavimento; creando una rampa o paso vial para la continuidad de circulación de los vehículos.

607

Señales Verticales

Las señales utilizadas en este plan fueron utilizadas del Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor en Calles y Carreteras que fue actualizado por el MTC, Aprobado con R.M. N 210-2000-MTC/15.02 del 3 de Mayo del 2,000.

Accesos Parciales

La ejecución de los tramos de cada avenida tendrán en cuenta (en algunos casos) accesos viales; dichos accesos, cortan el tramo en construcción para dar paso por fuerza mayor a los vehículos que llegan de cierta calle o avenida; dentro de los tramos en construcción, debiendo existir dos accesos viales, uno de entrada y otro de salida.




Julio Cesar Ramirez Zamoro
Ingeniero Civil
Reg. CIP. 69967


CONSORCIO TREBOL
Ing° Hugo Enrique Santisteban Alejandro
JEFE DE ESTUDIO
CIP. 39038