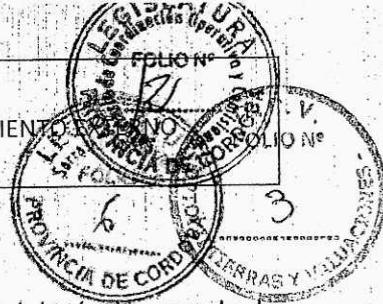


DESVIO TRANSITO PESADO
LA PUERTA

JOSÉ LUIS GUAINO
DIRECTOR DE COMISIONES
Fiscal Legislativo Previsión de la obra

| | |
|------------------------|-------------------|
| TITULO | |
| LA PUERTA | |
| PROYECTO | |
| DESVIO TRANSITO PESADO | |
| EXPROPIACION | |
| CUBIJO | FECHA: 21/04/2019 |
| RESPALDO VAL S.A | REVISOR |
| FIRMA | ESCALA: 1:2000 |
| ESTUDIO TECNICO | FIRMA |
| TOTAL | FOYAS |
| LA PUERTA | 4.7 |

GUILLERMO ARIAS



MEMORIA DESCRIPTIVA

Se presenta a continuación el proyecto de la nueva traza para el desvío del tránsito pesado de la localidad de La Puerta, ubicado en el departamento de Río Primero, provincia de Córdoba.

Su objeto principal es alejar el tránsito de vehículos de gran porte de la trama urbana. Este desvío se extenderá desde su intersección en rotonda del acceso Ruta Provincial N°17 hasta vincularse con la Ruta Provincial N°10.

La zona de proyecto de la obra, colinda en la margen nor-este con la zona urbana de La Puerta. La zona rural que atraviesa está caracterizada principalmente por la actividad agrícola ganadera, se presenta con topografía llana con una suave pendiente en sentido SE-NO. Esta obra contribuirá a la integración territorial, mejorando la conectividad entre localidades, disminuyendo los tiempos y costos de transporte e incrementando la seguridad vial a los usuarios de la vía y de la localidad.

ANÁLISIS Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

Actualmente el tránsito pesado, debe atravesar la localidad, cruzando el entramado urbano para vincularse entre ambas rutas provinciales. Para eso, considerando los orígenes y destinos, se presentan dos alternativas actuales, que dependen de la decisión del conductor:

La primera es cruzar la localidad a través de su amanzanamiento urbano. Esta alternativa, actualmente genera que una gran cantidad de vehículos pesados atraviesen las zonas residenciales, lo cual genera problemas de seguridad vial debido a la mixtura en cuanto a la composición de tránsito, demoras, polución ambiental y sonora, y dificultades en el acceso a diferentes puntos de la localidad. Desde el municipio se ha estado desalentando esta alternativa, para poder brindarle mejor calidad de vida a los habitantes de la localidad. Para dicho fin, se han estado implementando sistemas de semaforización, y reductores de velocidad, lo cual nuevamente se traduce en demoras para el tránsito vehicular.

La segunda alternativa actual de vinculación, es el enlace de las rutas mediante a través de una calle de tierra, la cual presenta 1200 metros de extensión en sentido este-oeste. Esta alternativa también presenta elevados niveles de riesgo frente a siniestros viales frente a velocidad de autos y camiones, debido a que en la vinculación la con Ruta Provincial N°17, no existe materializada una intersección para generar una vinculación segura. Además de los problemas antes mencionados, esta alternativa presenta elevados niveles de polución por el polvo en el ambiente, lo cual implica alto impacto en enfermedades respiratorias, y un elevado desmejoramiento y deterioro de las calles.

En ambos casos, el inconveniente radica en que la zona se encuentra en la pampa húmeda argentina, una zona de alto grado de explotación agropecuaria, lo que genera, que en épocas de cosecha, el tránsito de vehículos pesados de tipo ganadero, se incrementa considerablemente.

Es por eso, todo lo antes mencionado, que este proyecto pretende desviar el tránsito pesado que actualmente atraviesa la ciudad por fuera del ejido municipal a través de dos caminos de la red terciaria que circunvalan al este de dicha localidad en una longitud total de 1800m aproximadamente.

Selección de la Alternativa

El costo inicial del pavimento rígido de hormigón, es más menor que el costo del pavimento flexible asfáltico, además los costos de mantenimiento son menores que la alternativa de pavimento flexible. Es importante también, considerar que el pavimento rígido de hormigón es más durable (tiene mayor vida útil) e indeformable en el tiempo. Esto es de especial importancia, debido a que se trata de un tránsito de vehículos pesados, en los cuales los pesos de los mismos, y las velocidades hacen que sea el pavimento de hormigón sea el que presenta mejores prestaciones.

Estas apreciaciones justifican seleccionar sobre la base de la elección de tecnología, la alternativa a) pavimento rígido de hormigón, como aquella más conveniente para la obra del presente

Proyecto
José Romero
División Despacho
de Finanzas Públicas y Financiamiento
ES COPIA

GUILLERMO ARIAS
SECRETARIO LEGISLATIVO
Legislatura de la Provincia de Córdoba

JOSE LUIS QUAINO
DIRECTOR DE COMISIONES
Poder Legislativo de la Provincia de Córdoba

DISEÑO DEL PROYECTO DE OBRA

La traza de 1800 metros vincula ambas rutas provinciales, materializándose en ambos extremos, intersecciones canalizadas. El proyecto se enmarca en una zona de llanura, con una pendiente natural media inferior al 1%.

La zona de camino prevista es de 50 metros.

De la intersección de la Ruta Provincial N°17, se parte rumbo sur unos 800 metros aproximadamente, para luego virar hacia el este otros 500 metros, hasta vincularse con la Ruta Provincial N°10 (se puede observar en **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**)

El proyecto presentado incluye el diseño geométrico del desvío como así también las intersecciones antes citadas y la estructura de pavimento. Se abarca también el diseño de la señalización horizontal y vertical, la adaptación de las estructuras de drenaje existentes y el diseño de nuevas estructuras de drenaje.

La elección de la traza se basa en el objetivo principal de desviar el tránsito pesado por afuera de la mancha urbana, contemplando la posible expansión territorial de la localidad, y la seguridad de las intersecciones.

De esta manera, debido a que la Ruta Provincial N°17 presenta una variante circunvalar, se basó en materializar las intersecciones por fuera de los arcos que la definen.

Además, se tomaron en cuenta, en función de los estudios hidrológicos, las consideraciones hidrológicas requeridas, las cuales, debido a la topografía de llanura, y los altos regímenes de lluvia, de clima templado, requieren generar cunetas acordes.

Para proveer seguridad en las intersecciones, se adoptó la solución de intersecciones canalizadas para materializar los giros a la izquierda, y además dotarlas de un sistema de iluminación acorde.

Para la materialización de las intersecciones canalizadas, se generaron dársenas para generar el giro a la izquierda, mediante señal de stop.

Además, se prevén isletas divisorias y plataformas de giro.

Para los carriles exclusivos de detención se previó una longitud mínima de 80 metros mientras que para los carriles de aceleración una longitud mínima de 60 metros. Además, se consideraron transiciones para las mismas de 60 metros en ambos casos.



PROGRAMA DE INVERSIONES MUNICIPALES
UNIDAD DE COORDINACION DE PROGRAMAS Y PROYECTOS CON FINANCIAMIENTO EXTERNO
DESVIO DE TRANSITO PESADO - LA PUERTA - CORDOBA



Afectaciones

Para este proyecto se afectarán superficies de tres propietarios para la realización de la obra que se pueden apreciar en detalle y en el plano adjunto.

| ESTABLECIMIENTO | SUPERFICIE (Ha) |
|-----------------|-----------------|
| CARUBELI | 2.97 |
| DI NOTO | 2.24 |
| PECCI | 1.78 |

Consideraciones previas y limitantes

La zona de camino actual es de 15 metros y menor aproximadamente.

Debido a la categoría del camino, y considerando los aspectos hidrológico - hidráulicos, como así también para lograr la obtención de suelo para la ejecución de terraplenes y una compensación de suelos en la obra, se requiere una nueva delimitación de camino, que se proyecta en 50 metros.

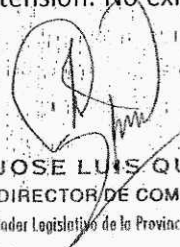
La consideración que se tomó para definir el eje de esta nueva traza, fue en función de no afectar las construcciones edilicias de los lotes frentistas de la obra. Existen elementos existentes en la margen izquierda de la traza en las progresivas 0+400-0+500, y 1+700-1+800.

Por dicha razón se desplazó el eje hacia el oeste y hacia el sur:

La obra de desvío de tránsito pesado, prevé la vinculación de las rutas RP 10 y RP 17. Para lograr la vinculación de la misma, se ejecutarán unas intersecciones canalizadas, con giro a la izquierda. Se deberán construir los carriles exclusivos correspondientes, por lo cual se intervendrá en ambas rutas, en una longitud de obra aproximada de 500 metros lineales, y abarcando la zona de camino.

Además, se consideró la no afectación de la red troncal de gas de la provincia. De esta manera se tuvo dicha consideración para la definición geométrica de las intersecciones, de manera de no afectar la red de gas. Si se deberá desplazar un poste del tendido de media tensión. No existen otras interferencias que resulten limitantes a la hora del proyecto.

Maria José Romero
Jefa de División Despacho
Ministerio de Obras Públicas y Financiamiento
ES COPIA


JOSE LUIS QUAINO
DIRECTOR DE COMISIONES
Poder Legislativo de la Provincia de Córdoba


GUILLERMO ARIAS
SECRETARIO LEGISLATIVO
Legislatura de la Provincia de Córdoba