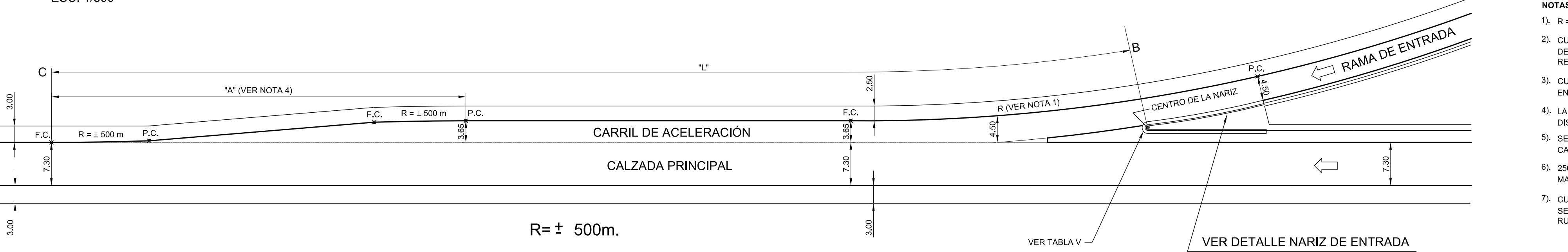


## CARRIL DE ACCELERACIÓN (VER NOTA 2)

ESC: 1/500



## DETALLE DE NARIZ DE ENTRADA

ESC: 1/250

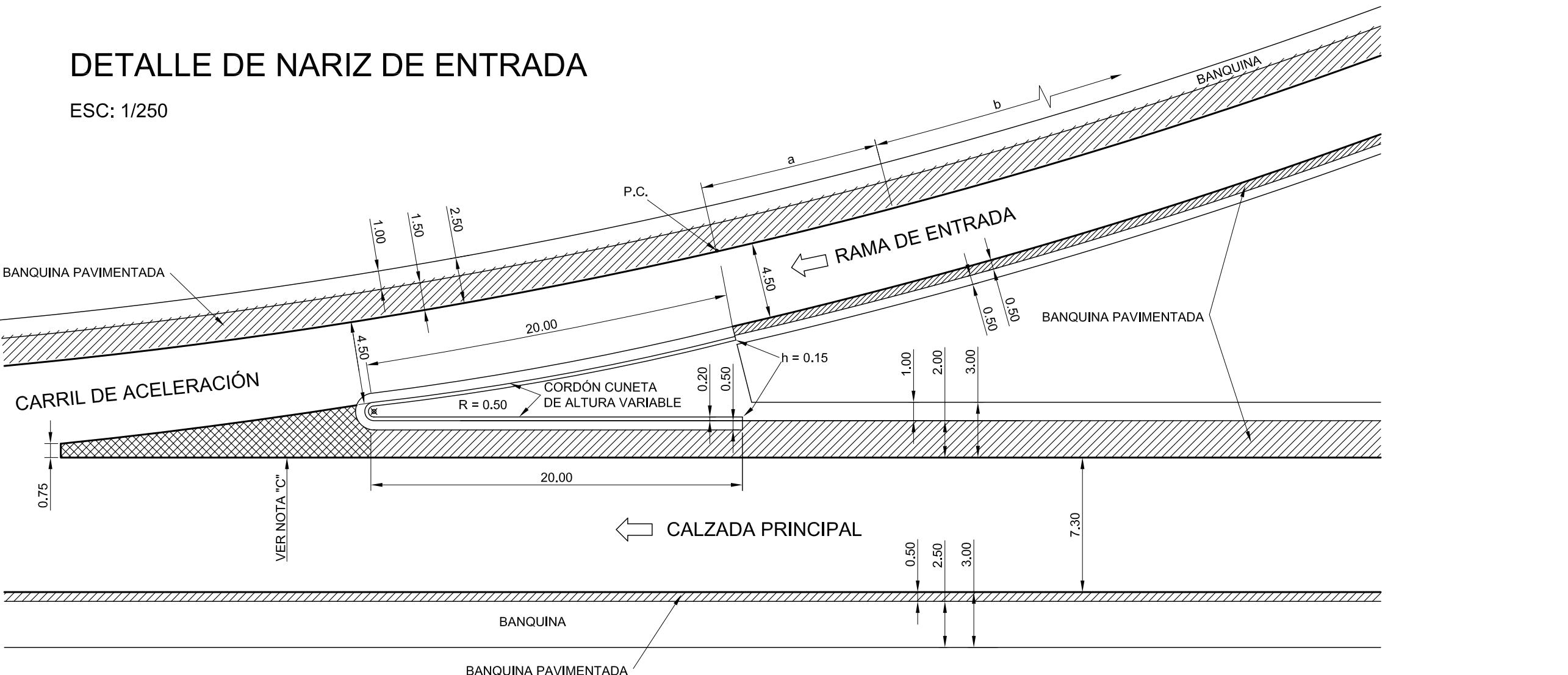


TABLA I - ANCHOS DE PAVIMENTO DE RAMAS Y / O CAMINOS DE ENLACE

RADIO DEL BORDE INTERNO DEL PAVIMENTO	CASO I: 1 CARRIL 1 SENTIDO DE MARCHA S / SOBREPASO DE VEHICULO DETENIDO			CASO II: 1 CARRIL 1 SENTIDO DE MARCHA C / SOBREPASO DE VEHICULO DETENIDO			CASO III: 2 CARRILES 1 ó 2 SENTIDOS DE MARCHA		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
15	5.50	5.50	7.00	7.00	7.50	8.75	9.50	10.50	12.75
20	4.75	5.25	5.75	6.25	7.00	8.25	8.75	10.00	11.25
30	4.50	4.75	5.50	6.00	6.75	7.50	8.50	9.50	10.50
45	4.25	4.75	5.25	5.75	6.25	7.25	8.25	9.00	10.00
60	4.00	4.75	4.75	5.75	6.25	7.00	8.25	8.75	9.50
90	4.00	4.50	4.75	5.50	6.00	6.75	8.00	8.50	9.00
120	4.00	4.50	4.75	5.50	6.00	6.75	8.00	8.50	8.75
150	3.65	4.50	4.50	5.50	6.00	6.75	8.00	8.50	8.75
RECTA	3.65	4.50	4.50	5.25	5.75	6.25	7.50	8.25	8.25
MODIFICACION DEL ANCHO SEGUN EL TRATAMIENTO LATERAL USADO									
BANQUINA NO ESTABILIZADA	NINGUNA	NINGUNA	NINGUNA						
CORDON MONTABLE	NINGUNO	NINGUNO	NINGUNO						
CORDON NO MONTABLE *	AUMENTAR EN 0.25	NINGUNA	AUMENTAR EN 0.25	AUMENTAR EN 0.25	AUMENTAR EN 0.50	AUMENTAR EN 0.50			
BANQUINA ESTABILIZADA EN UNO O AMBOS LADOS	NINGUNA	DEDUCIR EL ANCHO DE LA BANQUINA ESTABILIZADA DEL PAV. MINIMO ABSOLUTO = CASO I							

CONDICION A: CUANDO EL NÚMERO DE AUTOS ES PREDOMINANTE, PERO SE TIENEN TAMBÉN EN CUENTA ALGUNOS CAMIONES DE DOS EJES Y OMNIBUS.

CONDICION B: CUANDO EL NÚMERO DE CAMIONES DE DOS EJES Y OMNIBUS SON SUFFICIENTE COMO PARA GOBERNAR EL DISEÑO (DEL 5 AL 10% DEL TRANSITO TOTAL), PERO TAMBÍEN SE TIENEN EN CUENTA ALGUNOS CAMIONES CON ACOPLADOS Y SEMIRREMOLQUES.

CONDICION C: CUANDO EL NÚMERO DE CAMIONES CON ACOPLADOS Y SEMIRREMOLQUES ES SUFFICIENTE PARA GOBERNAR EL DISEÑO.

\* A USAR SOLAMENTE EN CASOS ESPECIALES

TABLA II - LONGITUD DE DISEÑO DE CARRILES DE DECELERACIÓN Y ACCELERACIÓN PARA PENDIENTES  $\leq 2\%$

VELOCIDAD DISEÑO DE RAMA (Km / h)	CONDICIÓN DE FRENADO (m)	LONGITUD TOTAL DEL CARRIL DE DECELERACIÓN "L" INCLUYENDO LA LONGITUD DE TRANSICIÓN "A" (m)							
		30	35	40	45	50	60	70	80
70	60	110	100	90	85	80	75	-	-
80	70	130	115	110	105	100	95	-	-
90	80	145	135	130	125	120	115	110	-
100	85	160	155	150	145	140	135	120	100
110	90	180	170	165	165	160	150	135	115
120	95	200	185	180	175	170	150	140	125
130	100	215	205	200	190	180	160	150	140

LONGITUD TOTAL DEL CARRIL DE ACCELERACIÓN "L" INCLUYENDO LA LONGITUD DE TRANSICIÓN "A" (m)

PERALTE MÍNIMO COMPATIBLE CON CURVAS DE RADIO MÍNIMO EN INTERSECCIONES (m/m)

NOTAS: EN ZONAS SUJETAS A NIEVE O HIELO EL PERALTE MÁXIMO SERÁ ENTRE 0.06 Y 0.08 SEGÚN INSTRUCCIONES; EN OTRAS ZONAS, EN INTERSECCIONES, EL PERALTE PUEDE LLEGAR AL 0.12.

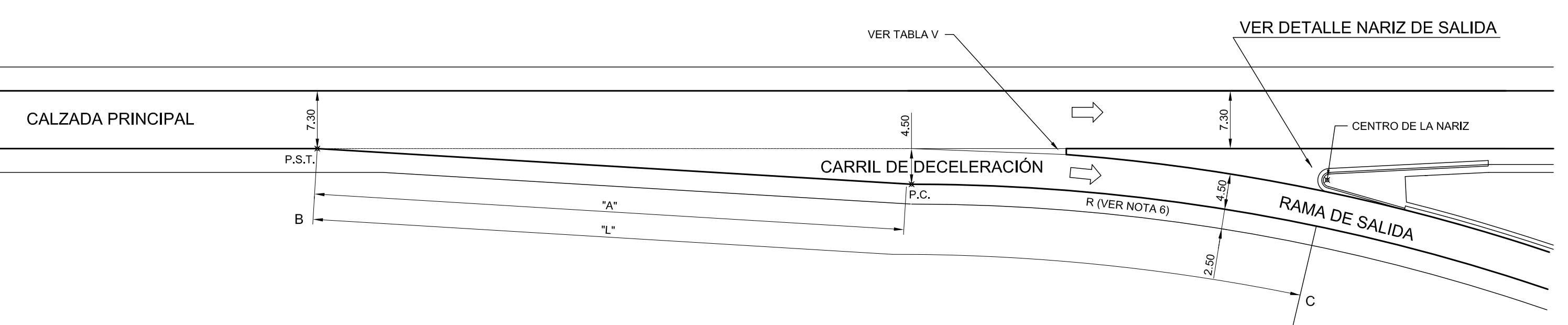
\* MÍNIMO PARA ASEGURAR EL FRENAJE TRANSVERSAL

\*\* SEGÚN TABLA 3 ó 4 DE LAS "NORMAS DE DISEÑO GEOMÉTRICO DE CAMINOS RURALES" DE LA D.N.V.

NOTA: DE LAS "NORMAS DE DISEÑO GEOMÉTRICO DE CAMINO RURALES" DE LA D.N.V. DETERMINAN EL PERALTE MÁXIMO Y LA VELOCIDAD DE DISEÑO EN LA NARIZ, EN FUNCIÓN DE "R" Y DE LAS LIMITACIONES IMPUESTAS POR TABLA V.

## CARRIL DE DECELERACIÓN (VER NOTA 7)

ESC: 1/500



## DETALLE DE NARIZ DE SALIDA

ESC: 1/250

NOTA:

- TRANSICIÓN ANCHO DE RAMA 1:15.
- ANCHO DE RAMA SEGÚN TABLA I, CASO I - B ó C.
- PAQUETE ESTRUCTURAL SIMILAR AL DE LA RAMA, SUPERFICIE CONTRASTANTE.

ESC: 1/250

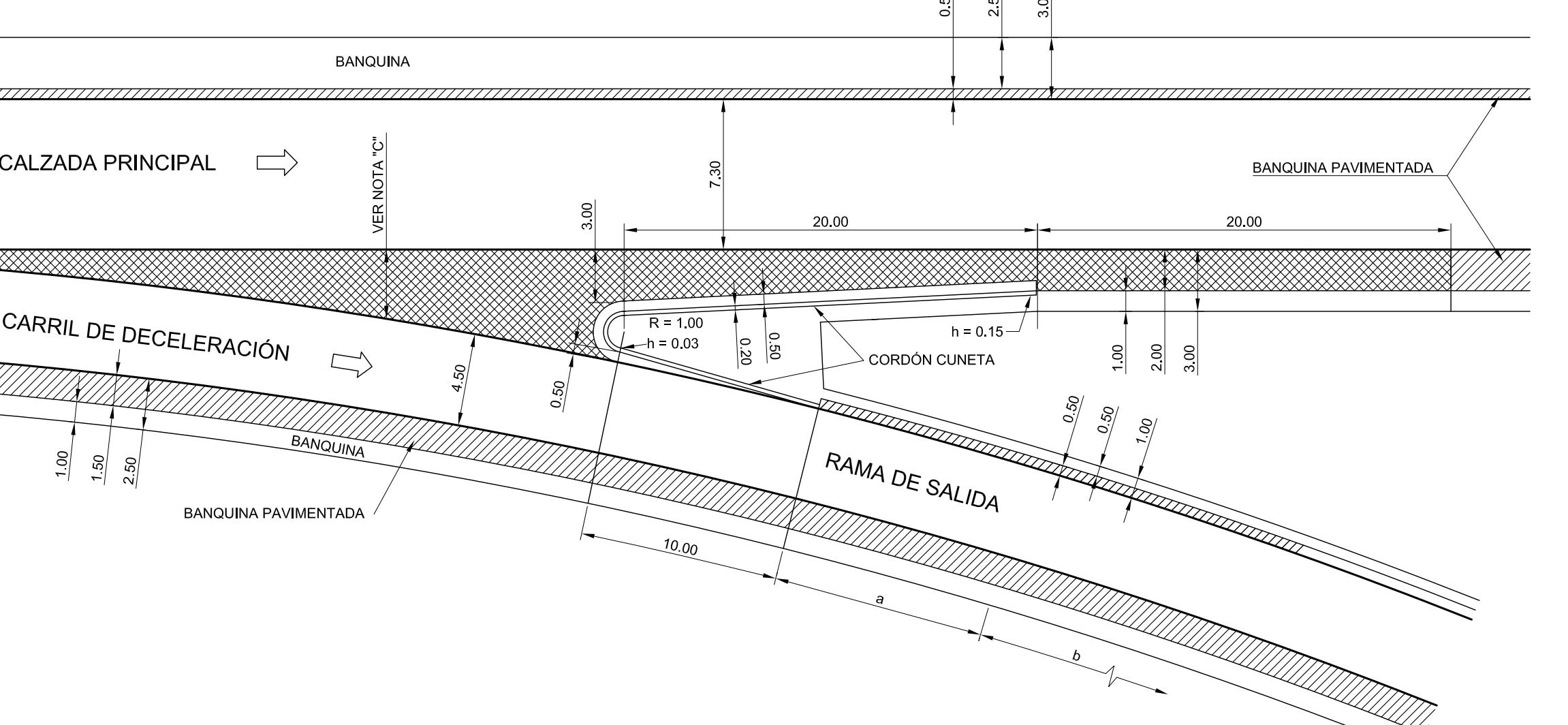


TABLA III - FACTORES DE CORRECCIÓN PARA PENDIENTES  $\geq 2\%$

CARRIL DE DECELERACIÓN

VELOCIDAD DIRECTRIZ DE DISEÑO (Km / h)

LONGITUD EN PENDIENTE

FACTOR X LONGITUD DE TABLA II

PARA CUALQUIER VELOCIDAD

3 a 4 % ASCENDENTE

3 a 4 % DESCENDENTE

PARA CUALQUIER VELOCIDAD

5 a 6 % ASCENDENTE

5 a 6 % DESCENDENTE

CARRIL DE ACCELERACIÓN

VELOCIDAD DIRECTRIZ DE DISEÑO (Km / h)

LONGITUD EN PENDIENTE = FACTOR X LONGITUD DE TABLA II

VELOCIDAD DE DISEÑO DE RAMA (Km / h)

30 40 50 60 70 80

CUALQUIER VELOCIDAD

3 a 4 % ASCENDENTE

3 a 4 % DESCENDENTE

5 a 6 % ASCENDENTE

5 a 6 % DESCENDENTE

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.

NOTA: LA PENDIENTE ES EL PROMEDIO ENTRE LAS CORRESPONDIENTES A LOS PUNTOS Y C.