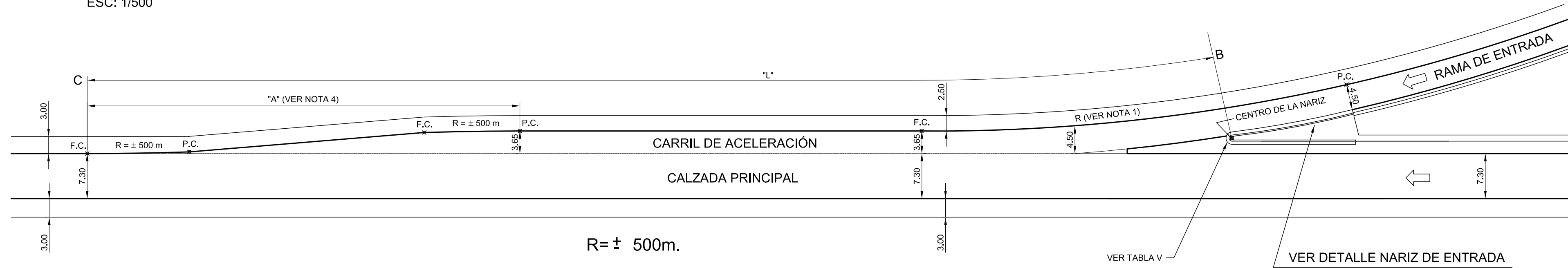


CARRIL DE ACELERACIÓN (VER NOTA 2)

ESC: 1/500



DETALLE DE NARIZ DE ENTRADA

ESC: 1/250

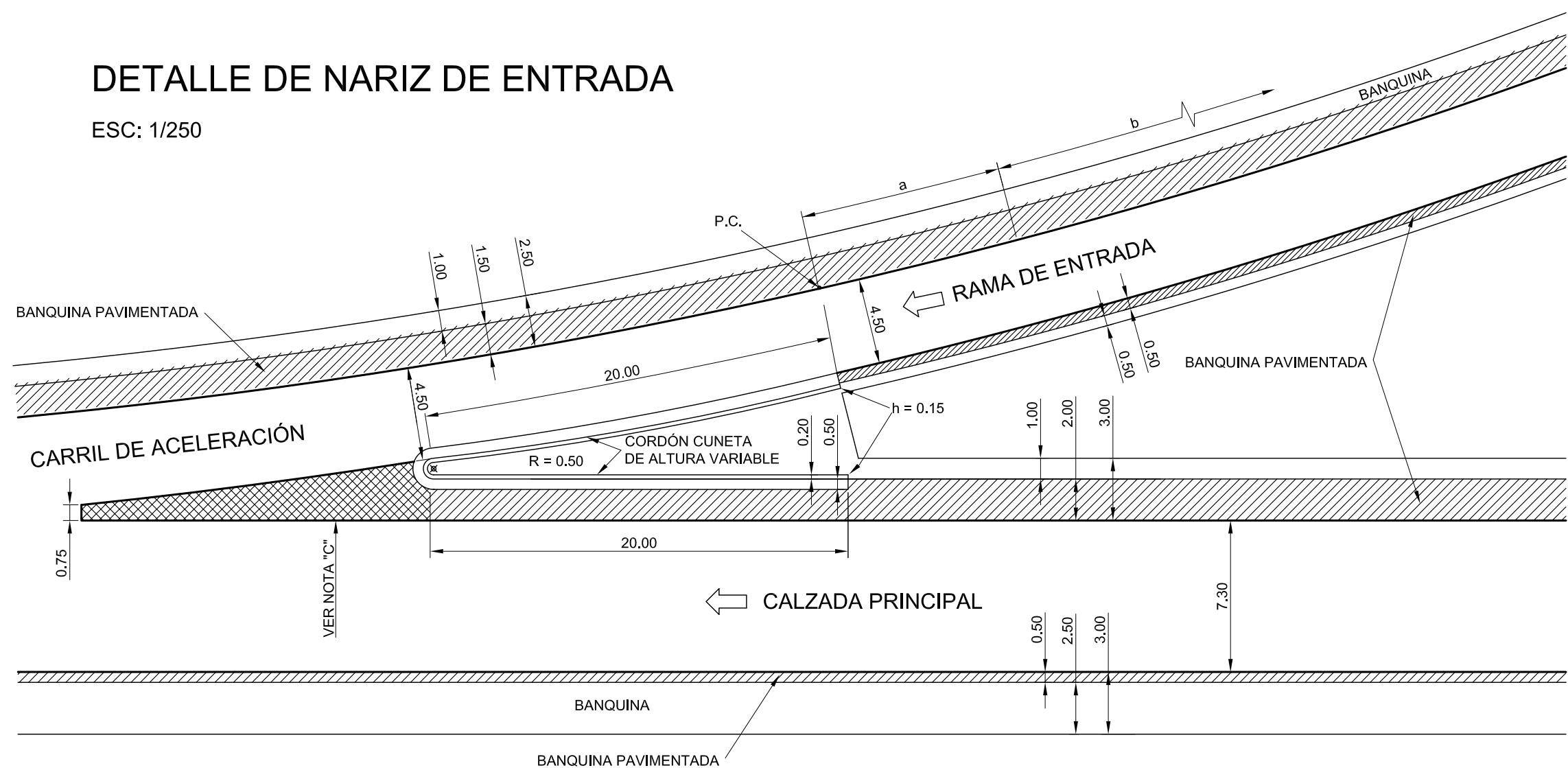


TABLA I - ANCHOS DE PAVIMENTO DE RAMAS Y / O CAMINOS DE ENLACE

RADIO DEL BORDE INTERNO DEL PAVIMENTO	CASO I: 1 CARRIL 1 SENTIDO DE MARCHA S / SOBREPASO DE VEHICULO DETENIDO			CASO II: 2 CARRILES 1 SENTIDO DE MARCHA C / SOBREPASO DE VEHICULO DETENIDO			CASO III: 1 o 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
MODIFICACIÓN DEL ANCHO SEGÚN EL TRATAMIENTO LATERAL USADO									
BANQUINA NO ESTABILIZADA	NINGUNA			NINGUNA			NINGUNA		
CORDÓN MONTABLE	NINGUNO			NINGUNO			NINGUNO		
CORDÓN NO MONTABLE *	AUMENTAR EN 0.25 AUMENTAR EN 0.50			NINGUNA AUMENTAR EN 0.25			AUMENTAR EN 0.25 AUMENTAR EN 0.50		
BANQUINA ESTABILIZADA EN UNO O AMBOS LADOS	NINGUNA			DEDUCIR EL ANCHO DE LA BANQUINA ESTABILIZADA DEL PAV. MÍNIMO. ABSOLUTO = CASO I					

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

CONDICIÓN B CUANDO EL NÚMERO DE CAMIONES DE DOS EJES Y OMNIBUS SON SUFICIENTE COMO PARA GOBERNAR EL DISEÑO (DEL 5 AL 10% DEL TRÁNSITO TOTAL), PERO TAMBIÉN SE TIENEN EN CUENTA ALGUNOS CAMIONES CON ACOPLADOS Y SEMIRREMOLQUES.

CONDICIÓN C CUANDO EL NÚMERO DE CAMIONES CON ACOPLADOS Y SEMIRREMOLQUES ES SUFICIENTE PARA GOBERNAR EL DISEÑO.

* A USAR SOLAMENTE EN CASOS ESPECIALES

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

VELOCIDAD DISEÑO DE RAMA (Km / h)	CONDICIÓN DE FRENADO (m)	30	35	40	45	50	60	70	80
		26	36	47	60	75	111	156	210
VELOCIDAD DIRECTRIZ DE LA RUTA (km/h)	LONGITUD "A" DE TRANSICIÓN (m)	LONGITUD TOTAL DEL CARRIL DE DECELERACIÓN "L" INCLUYENDO LA LONGITUD DE TRANSICIÓN "A" (m)							
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	180	175	170	150	140
130	100	215	205	200	200	190	180	160	150
VELOCIDAD DIRECTRIZ DE LA RUTA (km/h)	LONGITUD "A" DE TRANSICIÓN (m)	LONGITUD TOTAL DEL CARRIL DE ACELERACIÓN "L" INCLUYENDO LA LONGITUD DE TRANSICIÓN "A" (m)							
70	60	-	120	110	110	-	-	-	-
80	70	-	200	190	180	165	145	-	-
90	80	-	280	265	255	235	220	175	-
100	85	-	360	345	330	315	295	245	165
110	90	-	440	425	405	390	375	320	250
PERALTE MÍNIMO COMPATIBLE CON CURVAS DE RADIO MÍNIMO EN INTERSECCIONES (m/m)		-	-	0.02	0.04	0.06	0.08	0.09	-

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 FRENADO 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., DETERMINAR EL PERALTE MÁXIMO Y LA VELOCIDAD DE DISEÑO EN LA NARIZ, EN FUNCIÓN DE "R" Y DE LAS LIMITACIONES IMPUESTAS POR TABLA V.

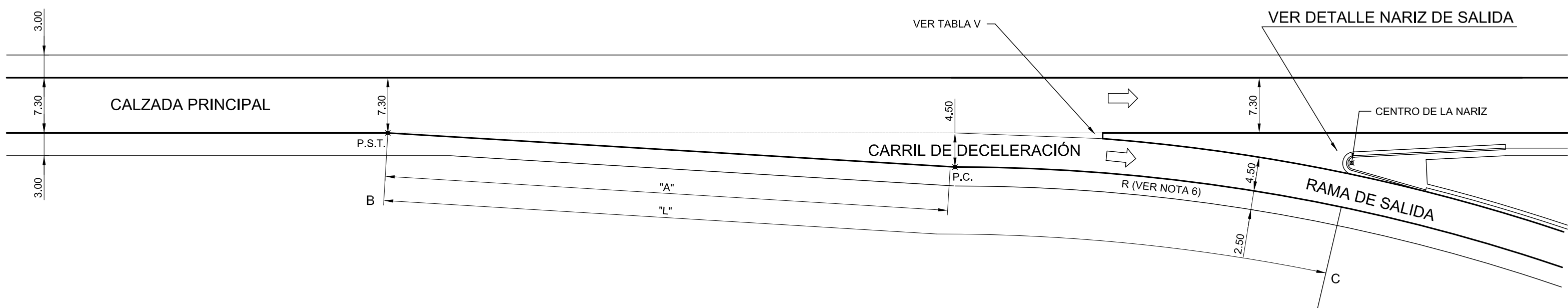
TABLA III - FACTORES DE CORRECCIÓN PARA PENDIENTES $\geq |2\%$

CARRIL DE DECELERACIÓN		VELOCIDAD DIRECTRIZ DE DISEÑO (Km / h)							
VELOCIDAD DIRECTRIZ DE DISEÑO (Km / h)	LONGITUD EN PENDIENTE	FACTOR X LONGITUD DE TABLA II							
		PARA CUALQUIER VELOCIDAD							
VELOCIDAD DIRECTRIZ DE DISEÑO (Km / h)	LONGITUD EN PENDIENTE	PARA CUALQUIER VELOCIDAD							
		FACTOR X LONGITUD DE TABLA II							
VELOCIDAD DIRECTRIZ DE DISEÑO (Km / h)	LONGITUD EN PENDIENTE	VELOCIDAD DE DISEÑO DE RAMPA (Km / h)							
		30	40	50	60	70	80	CUALQUIER VELOCIDAD	
70	3 a 4 % ASCENDENTE	1.3	1.3	1.3	-	-	-	0.7	
80	3 a 4 % ASCENDENTE	1.3	1.3	1.4	1.4	1.4	-	0.65	
90	3 a 4 % ASCENDENTE	1.3	1.4	1.4	1.5	1.5	1.5	0.6	
100	3 a 4 % ASCENDENTE	1.4	1.5	1.5	1.6	1.6	1.6	0.6	
110	3 a 4 % ASCENDENTE	1.5	1.6	1.6	1.7	1.7	1.8	0.6	
70	5 a 6 % ASCENDENTE	1.5	1.5	1.5	-	-	-	0.6	
80	5 a 6 % ASCENDENTE	1.5	1.6	1.7	1.8	1.9	-	0.55	
90	5 a 6 % ASCENDENTE	1.6	1.8	1.9	2.1	2.2	2.4	0.5	
100	5 a 6 % ASCENDENTE	1.8	1.9	2.0	2.2	2.4	2.6	0.5	
110	5 a 6 % ASCENDENTE	2.0	2.1	2.2	2.4	2.7	3.0	0.5	

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

CARRIL DE DECELERACIÓN (VER NOTA 7)

ESC: 1/500



DETALLE DE NARIZ DE SALIDA

ESC: 1/250

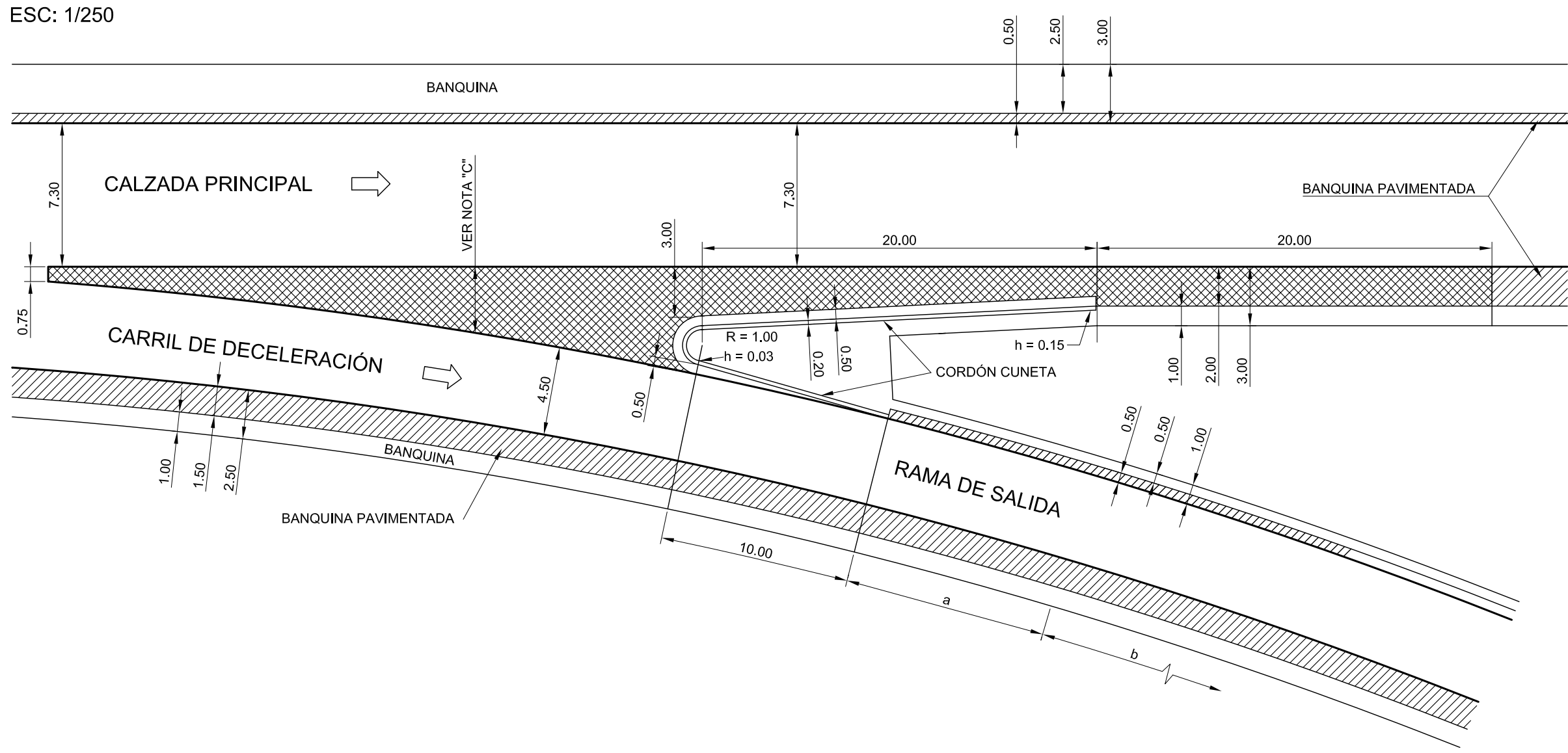


TABLA IV - LONGITUD DEL ARCO CIRCULAR PARA CURVAS COMPUESTAS DE RAMAS (CUANDO ESTÁN SEGUIDAS POR UNA CURVA DE RADIO IGUAL A LA MITAD O PRECEDIDAS POR UNA CURVA DE RADIO IGUAL AL DOBLE)

RADIO (m)	30	45	60	75	90	120	150 o MAS
LONGITUD DE ARCO (m)							
MÍNIMA	20	25	30	35	40	45	50
DESEABLE	25	30	40	45	55	65	75

TABLA V - MÁXIMA DIFERENCIA ALGEBRAICA EN EL QUIEBRE DE LA PENDIENTE TRANSVERSAL

VELOCIDAD DE DISEÑO A LA SALIDA O ENTRADA	
30 y 35 Km / h	5 - 8
40 y 45 Km / h	5 - 6
≥ 50 Km / h	4 - 5